

# der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

**MOTORFLUG** SEITE 15

## LUFTWANDERN DURCH EUROPAS OSTEN

UNTERWEGS MIT DEM MOTORSEGLER RF5: GUTE INFRASTRUKTUR, HILFSBEREITE MENSCHEN

**SEGELKUNSTFLUG** SEITE 23

## TURNEN IN PERFEKTION

BEIM SALZMANNCUP AUF DEM DEGERFELD LIEFERTEN DIE TEILNEHMER LEISTUNGEN AUF NATIONALMANNSCHAFTSNIVEAU AB



**TITELTHEMA** SEITE 4

# SAFETY FIRST!

IN JÜNGSTER ZEIT HÄUFEN SICH DIE UNFÄLLE IM LUFTSPORT. HÖCHSTE ZEIT, MAL WIEDER ÜBER ELEMENTARE SICHERHEITSREGELN NACHZUDENKEN



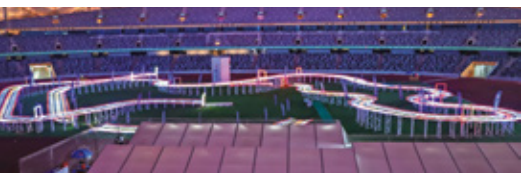
Bitte vormerken:

## AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE (FLUGLEHRERFORTBILDUNG) (B)

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

**Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 19. und 20. Oktober 2018, in der Filderhalle in Leinfelden. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.**

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



## EDITORIAL

- 3 Wir müssen reden!

## ALLGEMEINES

- 4 Gedanken zum Umgang mit Flugunfällen – Safety first!

## FREIBALLON

- 6 Red Bull Air Race – Matthias Dolderer kämpft weiter um Anschluss an die Spitze
- 7 Musterverfahren – Regierungspräsidium Stuttgart erteilt Aufstiegsgenehmigung für Modellballonfahrer

## MODELLFLUG

- 8 48. Hangflugwettbewerb am Himmelberg: Qualifikation und Schweizer Meisterschaft
- 9 F3U Copter Race in Shenzen – Fliegen auf der Achterbahn
- 11 Flugmodelle über 25 Kilogramm und bis 150 Kilogramm – Der Weg zum Ausweis für Steuerer
- 11 European Model Flying Union definiert einheitliches Regelwerk – Standard Scenarios für den Modellflug

## LUFTSPORTJUGEND

- 12 Noch Plätze frei! Jugendleiter-Lehrgänge 2018

## MOTORFLUG/UL

- 13 Jubiläum mit besonderem Programm am 7. Juli – Herzliche Einladung zum 60. Südwestdeutschen Rundflug mit Sternflug!
- 14 29. Deutsche Motorflugmeisterschaft Navigation und 52. Allgäuflug in Leutkirch – Gelungener Wettbewerb bei besten Bedingungen
- 15 Von Rheinstetten aus nach Tschechien, Polen und in die Slowakei – Luftwandern durch Europas Osten
- 20 „Rettung aus Schlechtwetter“ – Alle gerettet – Seminar in Niederstetten war ein voller Erfolg
- 22 29. DM UL in Schöngleina – Gute Beteiligung bei der Ultraleicht-Meisterschaft

## SEGELFLUG

- 23 Salzmanncup auf dem Degerfeld – „Turner“ kratzen an der Wolkenbasis der Schwäbischen Alb
- 25 A-Trainer-Lehrgang Segelflug – Neue Segelflugtrainer für den Spitzensport im DAeC
- 27 Wettbewerb in Musbach – Beim Grand Prix sind mehrere WM-Piloten am Start
- 28 Spitzensport – FAI erkennt internationale Segelflug-Rekorde an

## LUFTSPORTLERINNEN

- 29 AMF-Trainingslager in Lesce/Bled – Fliegen im Gebirge von seiner schönsten Seite

## REGIONEN

- 31 Region 1: Flugzeugtaufe in Oppenau
- 32 Region 1: Open-Air-Konzert mit Fly-In am Flugplatz Herrenteich
- 33 Region 1: Wintersportler hoben in Musbach ab
- 35 Region 3: Vereinsausflug: Giengener Piloten fliegen nach Zell am See
- 36 Region 3: Aalen lädt zum Flugplatzfest
- 36 Region 5: Flugplatzfest in Blaubeuren

## DAEC-NEWS

- 37 Verband – Vorstandswahl beim LV Bremen

## TECHNIK

- 37 90. Motorenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck – Jede Menge Wissen kompakt vermittelt

## GRATULATION

- 38 Zum 80. Geburtstag von Klaus Keim – Flieger aus Leidenschaft

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 40 Ausschreibung – Die Ausbildung zum FI(S) TMG
- 40 Bitte vormerken: BWLV-Aufrichtungsseminar für Lehrberechtigte (B)
- 41 Aufrichtungsseminar für Fluglehrer auf dem Hornberg – Vielseitige Weiterbildung bei bester Stimmung
- 44 Class Rating Instructor-Ausbildung – „Das CRI-egen wir schon hin ...“
- 42 BWLV-Terminservice 2018

## AMTLICHES

- 47 Mitteilung des Regierungspräsidiums: Mündliche Prüfung der Sprechfunkverfahren; Segelflugzeug- und Freiballonführer

## ABSCHIED

- 47 Reiner Gaa

## ICON-LEGENDE

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

## ZUM TITELBILD

Tolle Flugtage, ein spannender Wettbewerb und jede Menge emotionale Momente: Der Salzmanncup 2018 auf dem Flugplatz Degerfeld in Albstadt hatte einiges zu bieten. Lesen Sie auf Seite 23 einen ausführlichen Bericht zu dem Wettbewerb.

Foto: Martin Krämer

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

Der adler erscheint in zwölf Ausgaben pro Jahr, stets zum Monatsbeginn, als offizielles Mitgliedsmagazin des BWLV. Redaktionsschluss ist immer der 1. des Vormonats. Der Bezugspreis ist über den Pflichtbezug für Mitglieder des Verbandes in Höhe von 27,60 Euro enthalten. 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 Magazines 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.



# WIR MÜSSEN REDEN!



**Volker Rath, BWLV-Präsidentialrat für Öffentlichkeitsarbeit**

Liebe Luftsportlerinnen,  
liebe Luftsportler,

Unfälle passieren, es wird sich wohl nie ganz vermeiden lassen. Im Straßenverkehr, in der Freizeit, im Haushalt. Der Luftsport ist davon selbstredend nicht ausgenommen, allen Fortschritten in Technik, Material und Ausbildung zum Trotz.

Die Negativserie – oder sollten wir besser sagen, die rabenschwarze Serie – der vergangenen Wochen mit etlichen Verletzten und Toten hat aller-

dings schockiert, wenngleich es sich um eine ungewöhnliche Häufung in einem kurzen Zeitraum handelt, die nicht repräsentativ für die langfristige Entwicklung der Unfallzahlen ist. Dennoch führt diese Unfallserie uns wieder einmal eindringlich vor Augen: „Safety first“ – Sicherheit vor allem anderen – muss die Maxime sein, auch und vor allem im Wettbewerb.

Nehmen wir als Beispiel die Kollision bei Meßstetten an der Schwäbischen Alb mit verletzten Unbeteiligten am Boden, dazu noch Kinder. Das mag eine besonders tragische Verkettung unglücklicher Zufälle sein. Wenngleich der Fall für alle Beteiligten am Ende glimpflich ausgegangen ist, so muss man doch sagen: Von der öffentlichen Wirkung her war er verheerend.

War der Unfall vermeidbar (vom Grundsatz her wohl immer) und wer trägt die Verantwortung? Die BFU und zuständige Behörden werden diesen Fragen auf den Grund gehen. Nach außen hin mag es geboten sein, deren Ergebnisse abzuwarten, ehe Schlüsse gezogen werden.

Nach innen indes nicht. Im Gegenteil. Auch in Fliegerkreisen wurde viel diskutiert – nicht immer auf den optimalen Kanälen und nicht immer mit schlagenden Argumenten. Aber der Grundsatz ist richtig: Wir müssen reden. Das gilt für die Wettbewerbskommissionen genauso wie für jeden Verein.

Hinzu kommen derzeit, auch abseits des Wettbewerbsgeschehens, nahezu wöchentlich weitere Unfälle – zum Teil mit Schwerver-

letzten, zum Teil mit Toten. Dies ist so nicht hinnehmbar. Jeder Verletzte, jeder Tote ist einer zu viel. Doch was können wir dagegen tun?

Zu oft herrscht an unseren Plätzen betretenes Schweigen. Dabei ist es nicht nur den Flugschülern ein Bedürfnis, solche Fälle zu thematisieren. Vielmehr sollte die Sicherheit ein Thema sein, das alle Fliegerkameraden angeht. Man muss dabei ja nicht besserwisserisch auftreten, nicht bagatellisieren und schon gar nicht über Ursachen spekulieren.

Aber informieren. Und dazu ermutigen, auf seinen eigenen Bauch zu hören, im Zweifelsfalle einfach Nein zu sagen zu einem Start oder einem Flugvorhaben, ohne sich um Ansehens- oder Punkteverlust nur eine Sekunde Gedanken zu machen. Drauf gepfiffen! Denn hier geht es um das eigene Leben und um das anderer, oft auch Unbeteiligter. Mal ehrlich: Was wiegt denn schon ein toller Flug oder ein Platz auf dem Treppchen bei einem Wettbewerb, wenn man dafür seine Gesundheit oder gar das Leben aufs Spiel setzt?

Den Fluglehrern und den erfahrenen Mitgliedern kommt dabei eine besondere Verantwortung zu. Sie sind die Vorbilder. Sie haben die Erfahrung, die anderen nutzt. Sie müssen auf Sicherheit drängen, in der Ausbildung und im Flugbetrieb. Sensibel, nicht strafend.

Und alle anderen müssen auf Antworten und die Einschätzungen der alten Hasen bestehen. Wir brauchen Vorbilder, und zwar die richtigen. Oder einfach Mund abwischen und zur Tagesordnung übergehen? Kein guter Weg. Also lasst uns miteinander reden – deutlich, kritisch und konstruktiv. Damit wir alle sicher unterwegs sind.

## GEDANKEN ZUM UMGANG MIT FLUGUNFÄLLEN

# SAFETY FIRST!

Seit Beginn der Flugsaison haben sich im Luftsport in Baden-Württemberg verschiedene – auch schwere und sogar einige tödliche – Flugunfälle ereignet, die Anlass zum Nachdenken geben. Die Negativserie der zurückliegenden Wochen, die nicht zuletzt medial für Schlagzeilen sorgte, markiert sicher keinen generellen Anstieg der Flugunfallsituation im Land. Schwankungen hat es immer gegeben, doch zeigt die Unfallstatistik über einen lange zurückliegenden Zeitraum ein stabiles und in der Tendenz sogar abnehmendes Unfallgeschehen.

**Gleichwohl sollen und müssen Flugunfälle, wie sie jüngst geschehen sind, Anlass zum Nachdenken sein: Wo liegen die Ursachen? Was kann zur Verbesserung der Flugsicherheit getan werden?** Immerhin: Fliegen ist nicht nur eine herrliche Art der Fortbewegung und ein toller Sport. Flugsport ist per se auch nicht gefährlicher als andere Sportarten wie Reiten, Bergsteigen, Kanu fahren, Motorsport, Skisport, um nur einige „Technik-Sportarten“ zu nennen.

### Fehler sind menschlich, aber vermeidbar

Dieses schöne Erlebnis Fliegen und der Luftsport können aber schnell gefährlich werden, wenn Grundregeln nicht beachtet werden oder aus Unwissenheit, mangelnder Übung, aber auch aus Leichtsinn, Nachlässigkeit und Überheblichkeit gehandelt wird. Das Unfallgeschehen der zurückliegenden Jahrzehnte hat sich kaum verändert, technische Ursachen sind praktisch nicht bekannt. Defizite in den Regelwerken scheiden als Ursache aus, denn trotz stetiger Anpassungen und Verschärfungen bleibt das Unfallquote nahezu unverändert. Warum?

**Es ist der Faktor Mensch, der die Sicherheit und das Unfallgeschehen bestimmt.** Menschliche Fehlerhaftigkeit begegnet uns überall. Sie wird auch in der Luftfahrt und im Luftsport in letzter Konsequenz nicht ausgeschlossen werden können. Elementare Fehler, die darin liegen, dass Grundregeln nicht eingehalten, Checklisten nicht verwandt, Standardverfahren negiert werden, gehören leider zu den Hauptursachen für Flugunfälle im Luftsport und in der nicht gewerblichen Luftfahrt. Diese Fehler dürfen nicht sein und vor allem, diese Fehler sind vermeidbar. Hierauf muss primär unser Augenmerk gerichtet sein.

### Was beim Fliegen zu beachten ist

**Flugsicherheit beginnt im Übrigen weit vor dem Abheben zum Flugerlebnis: Grundlage für Flugsicherheit ist die Schaffung des Bewusstseins beim einzelnen Piloten, beim Flugschüler und in der Gemeinschaft der Luftsportler dahingehend, dass Fliegen Stringenz und Disziplin sowie das strikte Einhalten von Standards erfordert. Die selbstkritische Betrachtung des eigenen Tuns ist notwendig und jegliche Nachlässigkeit fehl am Platze.** Das Negieren oder Nichteinhalten von Standardverfahren und Regelungen, sowie von Checklisten und Anweisungen darf nie als Kavaliersdelikt verstanden werden. Flugsicherheit erfordert auf allen Ebenen auch die Durchsetzung des Reglements und die Ahndung von Verstößen. Dies betrifft den Einzelnen ebenso wie die Gemeinschaft. **Nur wenn auf allen Ebenen umsichtig, konse-**

**quent und vorschriftsmäßig vorgegangen und gehandelt wird, kann Flugsicherheit entstehen und gelingen!**

### Das beginnt am Boden und setzt sich im Fluge fort:

- Stimmen Sicherheit und Voraussetzungen am Flugplatz/Boden, so unter anderem die Höhe des Bewuchses, die Ordnungsmäßigkeit von Absperrungen; sind die Betriebsflächen und sonstigen Einrichtungen gecheckt?
- Ist die Lufttüchtigkeit des eingesetzten Fluggerätes, der Startgeräte (Seilwinde) und sonstigen Betriebs-einrichtungen gegeben?
- Stimmen die Technische Durchsicht und Lufttüchtigkeit des Flugzeuges nebst ordnungsgemäßer Feststellung der „Papierlage“. Wurde alles geprüft?
- Wird geschultes und qualifiziertes Flugbetriebspersonal eingesetzt? Medizinische Tauglichkeit, ordnungsgemäße Einweisung, Erfahrung?
- Stimmt die Zusammenarbeit im Flugbetrieb: Koordination der Betriebsabläufe, Wachsamkeit der Verantwortlichen, Umsicht der am Flugbetrieb Beteiligten?
- Weniger Ablenkung an den (Winden-)Startstellen und damit wieder mehr Konzentration vor dem Start. Ist der Kuller weg? Steht das Flugzeug in Richtung? Ist die richtige Sollbruchstelle am Seil?

### Überprüfungen im Flugbetrieb, vor/im Flug:

- ✓ Ordnungsgemäße Vorflugkontrolle (Technik, Instrumente)
- ✓ Ist der Pilot ausreichend mit der Maschine vertraut/ingewiesen?
- ✓ Sind die Zulassungsgrenzen bekannt, eingehalten, ausreichend berücksichtigt?
- ✓ Stimmen „weight and balance“ ?
- ✓ Ist die Flugvorbereitung korrekt und umfassend?
- ✓ Stimmen die Wettervoraussetzungen, auch auf der gesamten Strecke?
- ✓ Ist der Pilot mit dem Flugzeug ausreichend vertraut? Check durch Lehrer/Einweiser?
- ✓ Sind Kraftstofflage und Reserven geprüft?
- ✓ Vorgehen nach Checkliste in allen Verfahren!
- ✓ Startverfahren/Startabbruchverfahren mental durchgespielt?

Die obige Liste lässt sich beliebig erweitern. Diese und andere Punkte stets konsequent zu berücksichtigen, hilft, Fehler und Unfälle zu vermeiden. Das zeigt die Unfalldauswertung: Der größte Fehler liegt in der Nichtbeachtung der Standards, die es durch Checks abzarbeiten und zu vermeiden gilt.

**Und ganz wichtig dabei: Eine Checkliste darf nicht heruntergelesen, sondern sie muss mental verarbeitet und verinnerlicht werden!**

### Das Gespräch im Verein ist essenziell

**Einen wichtigen Beitrag zur Flugsicherheit leistet ferner die gegenseitige Kontrolle und Aufmerksamkeit aller am**

**Flugbetrieb Beteiligten.** Gerade in unseren Luftsportvereinen bietet sich hier eine große Chance, noch mehr Sicherheit zu schaffen. Nicht nur erfahrene Piloten, sondern vor allem die qualifizierten Ausbildungsleiter und Fluglehrer im Verein sind in der Lage und auch gehalten, bei Flugsicherheitstrainings und Pilotenbriefings im Verein relevante Sicherheitsfragen aufzugreifen und mit den Piloten durchzusprechen.

Aus bekannten Unfallszenarien, welche zum Beispiel über BFU-Berichte abrufbar sind, werden oftmals Fehlerquellen abgeleitet und Vermeidungsstrategien entwickelt. Man spricht hier von einer sogenannten **Reaktiven Flugsicherheitsarbeit**. Durch eine funktionierende Kommunikation und Kooperation auf allen Ebenen in einem Verein können Verbesserungen direkt vor Ort auf diverse Situationen zugeschnitten werden. Das kann zum Beispiel durch kritisches Beleuchten von „Altbewährtem“ geschehen, weg von einer „Das haben wir schon immer so gemacht“-Kultur. So schaffen wir den Weg hin zur **Proaktiven Flugsicherheitsarbeit**. Das Gespräch im Verein über Sicherheitsfragen, Sicherheitsmängel, und potenzielle Gefahrenlagen ist äußerst wichtig.

### **Im Zweifel ist immer die sichere Variante zu wählen**

Ein vernünftiger Umgang mit Fehlverhalten ist wichtige Voraussetzung, Sicherheit im Flugbetrieb im Verein zu fördern. Nachlässiger und falscher Umgang mit Fehlern ist fehl am Platze. Verstöße müssen benannt und gegebenenfalls auch geahndet werden. **Besservissertum, Angeberei, Prahlerei und falscher Ehrgeiz sind Feinde der Flugsicherheit. Vielmehr ist das Gebot der Stunde, bei Zweifeln über den richtigen Weg immer die sichere Variante zu wählen. Kompromisse – auch zugunsten der Bequemlichkeit – darf es nicht geben. Flugsicherheit ist kompromisslos umzusetzen!**

Das gemeinsame Eintreten für sichere Verhaltensweisen ist auch kameradschaftliche Pflicht und Aufgabe im guten Umgang miteinander. Denn jeder Unfall ist einer zu viel. Er schadet nicht nur den betroffenen Personen/Piloten, sondern der Gemeinschaft im Verein und im Luftsport schlechthin, nicht zuletzt durch Negativschlagzeilen in der Öffentlichkeit.

**Wir sollten daher die Chance nutzen, in unseren Vereinen durch ein gutes und offenes Miteinander im Gespräch und mit Fortbildungsmaßnahmen fortlaufend Fragen der Flugsicherheit und des Fehlverhaltens zu stellen. Die selbstkritische Sicht jedes Einzelnen und der Gemeinschaft ist Grundvoraussetzung, es besser und sicherer zu machen.**

### **Bei Wettbewerben muss ebenfalls ein Nachdenken stattfinden**

Auch das Wettbewerbsgeschehen bleibt von Flugunfällen nicht verschont, das zeigen die jüngsten Ereignisse bei Segelflugwettbewerben. Hier steht an erster Stelle die Einsicht des Einzelnen zum regelgerechten Verhalten. **Fairness ist oberstes Gebot im Wettbewerb. Es geht um das Dabeisein und Messen im fairen Miteinander, nicht um Ruhm und nicht um Anerkennung.**

Im Luftsport ist weder großes noch nationales oder internationales Ansehen zu erreichen. Reichtümer sind nicht zu gewinnen, Werbemillionen nicht zu erzielen. **Es geht einzig und allein um die Freude am sportlichen Erleben. Hier die eigene Gesund-**

**heit oder gar das Leben – erst recht das anderer – aufs Spiel zu setzen, kann und darf nicht sein.** Auch im Wettbewerb gelten die obigen Grundsätze sinngemäß: Einhaltung des Regelwerks und Ahndung von Verstößen stehen über allem. Und natürlich müssen der Veranstalter wie die Verbände prüfen, ob das Reglement für unsere Wettbewerbe ausreicht und welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Sicherheit in unseren Wettbewerben zu erhöhen: Ist die Zahl der beteiligten Flugzeuge noch angemessen oder zu begrenzen?

Gleiches gilt für die Zahl der Flugzeugklassen. Ist „weniger vielleicht mehr“? Wie kann es gelingen, Wettbewerbsaufgaben zu entflechten und letztlich Massierungen „auf der Strecke“ mit Kollisionsrisiko zu vermeiden? Fragen, die wir uns stellen müssen, wenn uns die Flugsicherheit wichtig ist!

### **Fazit: Nur zusammen gelingt es, die Flugsicherheit zu erhöhen**

**Wir alle sind aufgefordert, nachzudenken. Nachdenken ist immer die erste Voraussetzung, es besser zu machen. Und es besser zu machen, schafft immer eine Chance, zukünftig Fehler zu vermeiden und damit die Flugsicherheit zu erhöhen.**

Letzteres geht uns alle an und muss für uns oberste Priorität haben. Denn: es geht um das Fliegen, den schönsten Sport!

Text: Klaus Michael Hallmayer,  
BWLV-Geschäftsführer

– Anzeige –



**Ready for departure:  
Bestellen Sie jetzt die  
aktuellen Karten!**

**... 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-Karten Motorflug: Austria (auch für Segelflug verfügbar)  
Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France NE, Hungary,  
Netherlands, Poland, Portugal, Spain, Switzerland

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



**EISENSCHMIDT**  
DFS GROUP

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



RED BULL AIR RACE

## MATTHIAS DOLDERER KÄMPFT WEITER UM ANSCHLUSS AN DIE SPITZE

Bei einer spektakulären Aktion in Phoenix/Arizona nutzte Red-Bull-Air-Race-Pilot Kirby Chambliss einige Ballone als Hindernisse für sein Training

**Matthias Dolderer, BWLV-Mitglied, Spitzenpilot und Weltmeister von 2016 in der Red-Bull-Air-Race-Serie, konnte beim Rennen im japanischen Chiba nicht über die Round of 8 hinauskommen. Derweil nutzte sein Konkurrent Kirby Chambliss für sein Training einige Ballone.**

Ex-Weltmeister Matthias Dolderer hat bei der Red-Bull-Air-Race-Weltmeisterschaft erneut einen Podiumsplatz verpasst. Der Pilot aus Tannheim schied beim dritten Saisonrennen in der Runde der letzten Acht gegen WM-Spitzenreiter Michael Goulian aus und verpasste damit das Final 4.

Dolderer erwähnte nach dem Rennen, er habe in der Woche zuvor mit einer Erkältung zu kämpfen gehabt. Zwar sei das aktuelle Abschneiden für ihn enttäuschend, dennoch stimme das Gesamtpaket, und am Flugstil werde er nichts ändern. Er setze deshalb Hoffnung in das nächste Rennen in Budapest am 23./24. Juni (bei



Im japanischen Chiba flogen die Piloten erneut vor großer Kulisse

Drucklegung dieser Ausgabe lagen die Ergebnisse noch nicht vor).

Den Sieg in Chiba sicherte sich der Australier Matt Hall, der bereits in Cannes erfolgreich war, und übernahm damit auch die Gesamtführung. Dolderer, der in Cannes den zweiten Platz belegt hatte, befindet sich im Gesamtklassement auf Rang fünf.

### **Ballone als Trainingshindernis genutzt**

Derweil machte sein Piloten-Kollege Kirby Chambliss aus der Red-Bull-Air-Race-Serie mit einer spektakulären Aktion auf sich aufmerksam. Anlässlich des „National Hot Air Balloon Day“, der in den USA am 5. Juni gefeiert wird, und der auf ein Ballonrennen 1909 in Indianapolis zurückgeht, hatte Chambliss beschlossen, Ballone in seinen Trainingskurs einzubinden – sozusagen als Hommage, denn am 8./9. Oktober macht das Red Bull Air Race Station in Indianapolis.



**Für Matthias Dolderer ist die Saison beim Red Bull Air Race bisher nicht optimal verlaufen**

In seiner Heimatstadt Phoenix/Arizona stieg Chambliss in der Dämmerung mit seinem Flugzeug auf und nutzte einige Ballone als Hindernisse, die er umkurvte – ähnlich den Hindernissen, wie sie beim Red Bull Air Race benutzt werden. Zudem

zeigte der Pilot auch einige Motorkunstflugeinlagen über und zwischen den Ballonen.

Text: red.  
Fotos: Red Bull

## MUSTERVERFAHREN

# REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART ERTEILT AUFSTIEGSGENEHMIGUNG FÜR MODELLBALLONFAHRER

Modellballonfahrer, die ihre Modelle auch einmal frei fahren lassen möchten, benötigen hierfür eine Aufstiegsgenehmigung – das ist nichts Neues. Neu seit April des vergangenen Jahres ist allerdings, dass Vorführungen und Ballonglühen mit Modellheißluftballonen genehmigungspflichtig sind. Dazu gibt es nun eine erfreuliche Nachricht: Das RP Stuttgart hat zusammen mit dem BWLV in einem Musterverfahren eine Aufstiegsgenehmigung für Modellballone erarbeitet.

Veranstaltungen mit „Ballonglühen“ mit großen Ballonen sind problemlos möglich - warum sollte dann vom selben Vorgang mit Modellballonen eine höhere Gefahr ausgehen? Dennoch sind diese Aktivitäten seit April 2017 und der von da an gültigen LuftVO erlaubnispflichtig (LuftVO § 21a, Abs. 1, Nr. 5: Betrieb bei Nacht) bzw. verboten (LuftVO § 21b, Abs. 1, Nr. 2: Betrieb in geringerem Abstand als 100 Meter zu Menschenansammlungen). Das RP Stuttgart sieht dieses geringere Risiko auch und erteilt daher zusammen mit der allgemeinen Aufstiegsgenehmigung für Modellheißluftballone nun auch entsprechende Genehmigungen.

Ein weiteres Entgegenkommen des RP stellen die für die Genehmigung verlangten Gebühren dar: 150 Euro werden derzeit für die zwei Jahre gültige Aufstiegserlaubnis erhoben. Die Verlängerung soll dann nur noch 50 Euro kosten. Das liegt unter den Gebühren, die für gewerbliche Genehmigungen erhoben werden, und bei denen für jeden Ausnahmetatbestand Zusatzkosten aufgerufen werden.

Der BWLV empfiehlt allen Modellballonfahrern, die in Baden-Württemberg legal und ungefesselt Modellballon fahren möchten, mithilfe des auf der Homepage des RP Stuttgart erhältlichen Formblattes ([https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Documents/AntragBetriebserlaubnisAllgemeinerlaubnis\\_ULS.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Documents/AntragBetriebserlaubnisAllgemeinerlaubnis_ULS.pdf)) den Antrag auf Erteilen einer Aufstiegsgenehmigung zu stellen. Anzukreuzen im Antrag ist dann „Flugmodelle über 5kg“, „Betrieb bei Nacht“ und „Geringerer Abstand zu Menschenansammlungen“. Das eingesetzte Luftfahrtsystem ist ein „Modellheißluftballon“, der vermutlich meistens als „Eigenbau“ entstanden ist.

Sobald die Genehmigung dann vorliegt, sollte einem ungetrübten Modellballonvergnügen nichts mehr im Wege stehen. Ausdrücklich ist allerdings darauf hinzuweisen, dass die restlichen luftrechtlichen Vorschriften wie Abstände von Flugplätzen, Fahrten in der Nähe und über Katastrophengebieten usw. einzuhalten sind!

Text: Christian Schulz, BWLV-Präsidialrat für besondere Aufgaben



## 48. HANGFLUGWETTBEWERB AM HIMMELBERG: QUALIFIKATION UND SCHWEIZER MEISTERSCHAFT

# OPTIMALES WETTER FÜR DIE HANGFLIEGER

**Qualifikation für die F1E-Nationalmannschaft, Schweizer Meisterschaft, Baden-Württembergische Meisterschaft – um all dies kämpften mehr als 40 Freiflieger am 21./22. April am Himmelberg bei Melchingen auf der Schwäbischen Alb. Beim ersten Wettbewerb siegte im Stechen Nils Finke vom AC Stuttgart, beim zweiten flog im Stechen Lea Reimann aus der Schweiz am längsten. Der Wettbewerb wurde zum 48. Mal von den Modellfliegern des LSV Roßfeld Metzingen organisiert.**

„Fliegen im Erdmagnetfeld“, so könnte man den Hangflug der Freiflieger auch nennen. Hier kommt es darauf an, das Modell immer geradeaus vor dem Hang zu fliegen, damit es im Hangaufwind hochsteigen und so möglichst lang fliegen kann.

Aber wie geht das ohne Fernsteuerung? Die klassischen Modelle haben vorn im Rumpfkopf einen Magnetstab, der sich im Erdmagnetfeld ausrichtet und damit ein schmales Kopfruder betätigt, um das Modell auf Kurs zu halten. Die Herausforderungen sind im Wesentlichen: eine völlig verzugsfreie Bauweise und eine präzise und leichtgängige Steuerung, denn die Magnetkräfte im Erdfeld sind sehr klein.

Hinzu kommt eine exakte Einstellung des Ruders, damit das Modell genau gegen den Wind fliegt und die Anpassung des Modells an die Windgeschwindigkeit durch die Trimmung und auch durch

Ballastzugabe im Schwerpunkt. Ein zu schnelles Modell würde rasch nach vorn aus dem Hangaufwind hinausfliegen und im Vorland die Höhe nur abgleiten. Ein zu langsames Modell würde zurück in das Lee des Hangs geschoben und wäre rasch wieder am Boden.

### GPS-Sender erleichtern das Auffinden der Modelle

Der „Standflug“ gilt als Krönung, wenn das Modell über der Startstelle im Hangaufwind senkrecht in die Höhe steigt und über der Startstelle „stehen bleibt“. Manche Modelle sind mit einem elektronischen Magnetfeldsensor ausgerüstet, der über eine Elektronik und eine Rudermaschine das Modell steuert. Seit einiger Zeit sind kleine GPS-Sender in den Modellen im Einsatz, um das Wiederauffinden in unübersichtlichem Gelände zu erleichtern.

An beiden Flugtagen herrschten frühlingshafte Temperaturen auf der Alb in 820 Meter Höhe und nahezu ideale Windverhältnisse, so konnten neun der zehn Durchgänge über die maximale Zeit von fünf Minuten geflogen werden. Nicht immer kam der Wind genau von vorne auf den Hang zu, dies machte das Einstellen des Steuerkurses nicht ganz einfach. Auch die wechselnde Windgeschwindigkeit erforderte eine gute Anpassung des Modells. Die kräftige Thermik in der Ebene vor dem Hang erleichterte das Erreichen der Maximalflugzeit.

Für die Zuschauer war es immer wieder faszinierend zu sehen, wie die Modelle vom Hang wegfliegen, hochsteigen, oft auch seitlich hin und her schieben, dann Thermik finden und wieder an Höhe gewinnen. Wenn die Maximalflugzeit erreicht wird, löst der Zeitschalter oder ein Funksignal die Thermikbremse aus, das Höhenleitwerk klappt um 45 Grad hoch, und das Modell sinkt rasch zu Boden.

### Michi Bleuer sicherte sich im Stechen den Schweizer Meistertitel

Am Samstag erreichten neun der 40 Teilnehmer in allen fünf Durchgängen die Maximalzeit von fünf Minuten. So wurde gegen Abend ganz unten am Hang das Stechen ausgetragen. Es gewann der Jugendliche Nils Finke (108 sec im Stechen, AC Stuttgart) vor Roland Oehmann (101 sec, DMFV) und Christian Winker (86 sec, MFSJ Spaichingen).

Die beiden Schweizer Michi Bleuer und Heinz Bleuer erreichten beide im Stechen 85 sec. Da es aber galt, den Schweizer Meister zu ermitteln, wurde ein zweites Stechen angesetzt, das Michi Bleuer gewann. Seit vielen Jahren ermitteln die Schweizer ihren Hangflug-Meister am Himmelberg, weil sie zu Hause kein so gutes Hangfluggelände wie auf der Schwäbischen Alb haben.

Am Sonntag waren die Bedingungen etwas schwieriger, hierbei kamen fünf der 42 Starter ins Stechen, das auch wieder am Fuß des Himmelbergs ausgeflogen



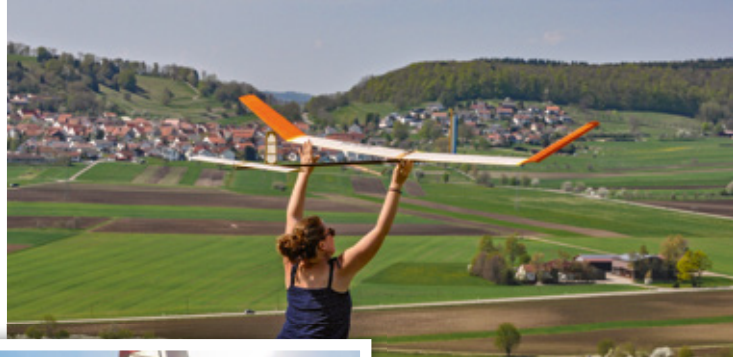


▲  
Die Startstelle am Himmelberg mit dem Lager der Freiflieger

wurde. Mit Lea Reimann (360 sec, Schweiz) gewann erstmals eine Frau den F1E-Wettbewerb. Zweiter wurde Heinz Bleuer (211 sec, Schweiz) vor Alexander Winker (173 sec, MFSJ Spaichingen).

**Alexander Winker wurde Baden-Württembergischer Meister**

Für die Baden-Württembergische Meisterschaft werden beide Wettbewerbe zusammengezählt. Es siegte Alexander



▲  
Lea Reimann (Schweiz) gewann im Stechen den Wettbewerb am Sonntag



◀  
Simeon Trumpf (Schweiz), der jüngste Teilnehmer, beim Start

Winker (199 Prozent, MFSJ Spaichingen) vor Nils Finke (198 Prozent, AC Stuttgart) und Klaus Müller (192 Prozent, BWLV). Zur Qualifikation in die F1E-Nationalmannschaft zählen nach dem Himmelberg noch weitere neun Wettbewerbe, vorn liegen derzeit Peter Kuttler (BY), Friedrich Wankerl (HE) und Werner Ackermann (HE).

Bei der Siegerehrung auf dem Platz bedankten sich Fredi Andrist (Schweiz) für die Gastfreundschaft und Bernhard

Schwendemann (DAeC) für die sehr gute Organisation bei den Metzinger Freifliegern.



**Komplette Ergebnisliste und viele Fotos:**

[www.thermikense.de/index.php/wettbewerbe/1173-wettbewerbsergebnisse-2018.html](http://www.thermikense.de/index.php/wettbewerbe/1173-wettbewerbsergebnisse-2018.html)

Text und Fotos:  
Bernhard Schwendemann

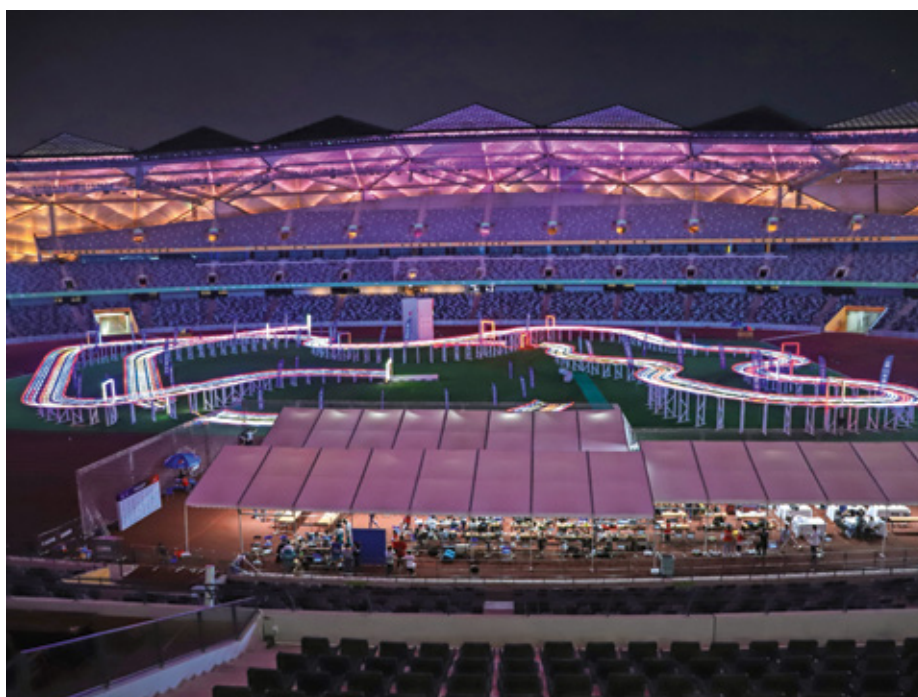
F3U COPTER RACE IN SHENZHEN

**FLIEGEN AUF DER ACHTERBAHN**

Im November beginnt die erste Weltmeisterschaft in der Klasse F3U (Copter Racing) in Shenzhen in der Volksrepublik China. Und da die chinesischen Organisatoren nichts dem Zufall überlassen, fand vom 10. bis 12. Mai die Generalprobe statt.

Austragungsort in Shenzhen war ein Stadion mit ca. 50.000 Plätzen und ein Kurs, der stark an eine Achterbahn erinnert. Dieser dient nur einem Zweck: einem Rennen für Race-Copter. Der Track hatte eine Länge von 550 Metern und führte nach Start und Ziel durch 13 Tore, die sich allerdings in der Höhe über Grund unterscheiden.

Die maximale Durchschnittsgeschwindigkeit der Copter auf dem Track hört sich mit 70 Stundenkilometern nicht besonders hoch an. Wenn man allerdings das Bild aus dem Modell heraus betrachtet, begreift man, in welcher kurzen Zeit die Piloten reagieren müssen. Mit 70 Stundenkilometern



Nachts war die Strecke eindrucksvoll beleuchtet



Die Sieger der Generalprobe waren allesamt Junioren ▲



Der Veranstalter hatte auch alle Sportzeugen und Offiziellen geladen. Angelika Möbius aus Baden-Württemberg (hinten, 3. v. r.) wird auch bei der WM im November dabei sein ▼



▲ Eine Teilnehmerin beim Testen ihres Sportgeräts

▶ Erst elf Jahre alt ist die Siegerin Wanraya Wannapong aus Thailand



mit einem Pkw durch 13 Garagentore, das ist Copter-Race-Feeling!

### Shenzhen ist Vorreiter bei der Modellelektronik

Bilder aus dem Modell – das ist das Zauberwort dieser jungen Trendsportart im Modellflug. Die Kamera im Modell liefert nicht nur das Livebild aus dem Modell für den Piloten, sondern nimmt auch den Zuschauer mit. Dies sei derzeit einzigartig, so die FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel in einem Meeting.

Um das zu erreichen, ist allerdings ein enormer elektronischer Aufwand notwendig. Aber wo wäre die Lösung besser zu erarbeiten als im neuen Mekka der Modellelektronik – Shenzhen. Der Kurs wurde bei Tag, aber auch bei Nacht befliegen. Ca. sieben Kilometer LED-Streifen tauchten das Stadion nach 19 Uhr in ein Farbenmeer und ermöglichten faszinierende Rennen.

Da dieser Wettbewerb als Generalprobe zur WM dienen sollte, wurden vom Veranstalter alle Sportzeugen und Offiziellen eingeladen. Der DAeC war durch Angelika Möbius aus Baden-Württemberg vertreten, die bei dieser WM als Sportzeugin fungiert und die einzige Frau in einer großen Männerrunde war.

### Die Junioren dominierten den Wettbewerb

Am Start waren 77 Teilnehmer aus sechs Ländern. Interessant dabei die Entwicklung im Juniorenbereich. Eigentlich sind wir gewohnt, dass Junioren mitfliegen „dürfen“. Hier waren im Halbfinale nur noch zwei Senioren vertreten, im Finale waren dann die Junioren unter sich. Eine Prognose könnte lauten: In wenigen Jahren ist das eine reine Juniorensportart, an der auch auf geschützten Plätzen Senioren teilnehmen können. Spielkonsolen als Trainingsplatz lassen grüßen!

Siegerin des Wettbewerbes in allen drei Klassen war Wanraya Wannapong aus Thailand, ein elfjähriges Mädchen, das weder den Senioren noch ihren männlichen Mitbewerbern eine Chance ließ. Sie flog diesen Kurs wie ein Roboter ohne jede nach außen zu beobachtende Gefühlsregung. Selbst bei der Siegerehrung konnte man ihr kein Lächeln entlocken. Man darf gespannt sein, wer sie bei der WM schlagen kann.

Es wird interessant, wie sich die Entwicklung in dieser jungen Sportart vollzieht. Die Elektronik wird hier Tore für Welten öffnen, von denen bisher nur geträumt werden kann. Shenzhen im Mai gab davon eine Vorahnung.

Text und Fotos: Dr. Matthias Möbius, Bundeskommission Modellflug, Referent UAV/FPV

# DER WEG ZUM AUSWEIS FÜR STEUERER

Den meisten Modellfliegern ist sicher bekannt, dass der DAeC die Musterzulassung für Flugmodelle mit einer Startmasse über 25 Kilogramm bis 150 Kilogramm und auch die Erlaubnisse für Steuerer dieser Flugmodelle erteilen darf. Diese Aufgaben in der Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr werden im DAeC durch das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) wahrgenommen. Hier ein Bericht zum Erwerb des Steuererscheins:

### Ein Prüfungstermin beim Modellflug-Verein Wunsiedel

Immer mehr Modellflieger interessieren sich für den „Ausweis für Steuerer von Flugmodellen über 25 Kilogramm und bis 150 Kilogramm“. Dieser Ausweis ist zwar kostenintensiver (Kosten auf der Internetseite des DAeC unter [www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle](http://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/grossmodelle)), und seine Erlangung ist auch anspruchsvoller, aber seine Gültigkeit ist unbegrenzt. Damit ist schon mal der erste Schritt zum Betrieb eines Großmodells gemacht.

Der DAeC, speziell die Großmodellprüfer des LSG-B, nimmt die Prüfung zum Steuererschein sehr ernst und verwendet viel Zeit und Engagement auf dieses Thema. Wer Inhaber dieser Lizenz ist, darf Flugmodelle bis zu einer maximalen Startmasse von 150 Kilogramm als Pilot

fliegen und trägt damit eine nicht zu unterschätzende Verantwortung.

So dachten sich das die Mitglieder des MFV Wunsiedel sicher auch. Der Erste Vorsitzende Alexander Braun nahm also Kontakt mit einem unserer Prüfer in seiner Nähe auf. Schnell war man sich über die Modalitäten einig, und am 21. April 2018 war dann der vereinbarte Tag.

### Schriftliche Prüfung zu Beginn

Bei bestem Wetter trafen sich auf dem perfekt präparierten Modellflugplatz in der Nähe von Wunsiedel zehn Prüflinge mit ihren Modellen sowie ein Prüfer und eine Menge Neugierige. Die Teilnehmer kamen nicht nur vom Gastgeber, sondern auch aus umliegenden Vereinen. Alexander hatte mit seinen Leuten alles gut organisiert. Nach dem gegenseitigen Kennenlernen begann der Tag mit einer lockeren Runde, bei welcher der Prüfer den Ablauf erklärte und bei der Fragen beantwortet wurden.

Die folgende schriftliche Prüfung bestanden alle zehn Teilnehmer gut bis sehr gut. Hier zeigte sich, dass sich alle gut vorbereitet und die Prüfung ernst genommen hatten. Erleichterung machte sich breit, und so konnte nahtlos zu den Prüfungsflügen übergegangen werden.

### Theoretisches Wissen muss bei Übungsflügen gezeigt werden

Im Unterschied zum „Kenntnisnachweis“ muss der Prüfling sein theoretisches Wissen auch praktisch unter Beweis stellen. Das beginnt bei der Flugvorbereitung, geht über den Prüfungsflug bis zur Abmeldung des Fluges beim Flugleiter.

Es war offensichtlich, dass ein ordnungsgemäßer und strukturierter Ablauf des Flugbetriebes beim MFC Wunsiedel Alltag ist und nicht nur dem Prüfer vorgeführt wurde. Dessen wachsamen Augen entging (fast) nichts, jedoch gab es für ihn auch im praktischen Teil der Prüfung nichts zu beanstanden.

Fast gleichzeitig fand auch auf dem Modellflugplatz in Uetze in Niedersachsen ein Termin zum Erwerb des Steuererscheins mit einem Lizenzprüfer des LSG-B statt. Zwölf Teilnehmer bestanden hier die theoretische und praktische Prüfung, sodass nunmehr 500 Modellflieger Inhaber eines vom DAeC ausgestellten Ausweises für Steuerer von Flugmodellen über 25 Kilogramm und bis 150 Kilogramm sind.

Text und Fotos: LSG-B –  
Frank Einführer und Reinhard Schott

## EUROPEAN MODEL FLYING UNION DEFINIERT EINHEITLICHES REGELWERK

# STANDARD SCENARIOS FÜR DEN MODELLFLUG

Im Rahmen der kommenden europäischen Regulierung für unbemannte Luftfahrzeuge existiert in der Specific Category die Möglichkeit sogenannter Standard Scenarios. Diese Standard Scenarios sind vordefinierte Regeln für immer wiederkehrende Einsatzszenarien, die keiner Einzelprüfung mehr bedürfen, wenn die Vorgaben des Standard Scenarios eingehalten werden. Diese stellen dann für bestimmte Anwendungsfälle ein europaweit einheitliches Regelwerk dar.

Die European Model Flying Union (EMFU) wird im ersten Schritt auf dem Weg zu solchen standardisierten Regeln die Themen

FPV-Race und den Bereich der Modelle von mehr als 25 Kilogramm angehen und ihre Vorstellungen dazu im kommenden EASA-Workshop zum Thema Standard Scenarios einbringen.

Zu weiteren Bereichen muss geprüft werden, ob diese ebenfalls für ein Standard Scenario geeignet sind, oder ob diese besser unter den Regeln des § 6 der europäischen Regulierung für unbemannte Luftfahrzeuge behandelt werden sollten.

Gerade der Bereich FPV-Race ist, bedingt durch seinen überschaubaren Regelungsumfang, für eine standardisierte Lösung

geeignet und würde dann Nutzen aus einer europaweit einheitlichen Regelung ziehen können. FPV-Race wäre damit unabhängig von nationalen Beschränkungen.

Das Gleiche gilt für den Bereich der Modelle von mehr als 25 Kilogramm, in dem besonders kleine Modellflugverbände aufgrund der Komplexität des Themas Probleme bei einer nationalen Umsetzung haben dürften.

Text: Frank Tofahrn,  
General Secretary EMFU

NOCH PLÄTZE FREI!

# JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE 2018

**Verantwortung erkennen, sich mit anderen verbinden, Ziele setzen – um das alles mitzerleben, finden auch dieses Jahr wieder die BWLV-Jugendleiter-Lehrgänge in der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck statt. Angeboten werden ein Grundlehrgang und ein Fortbildungslehrgang.**

## Jugendleiter-Grundlehrgang

Auch dieses Jahr werden hier wieder praxisrelevante und abwechslungsreiche Inhalte behandelt, die als Handwerkszeug für einen guten Jugendleiter dienen. Während der fünf Lehrgangstage haben alle Jugendleiter der baden-württembergischen Luftsportvereine – und alle die es noch werden wollen – wieder die Möglichkeit, sich offiziell zu einem Jugendleiter nach den Richtlinien der JuLeiCa (der amtlichen Jugendleitercard) ausbilden zu lassen.

Die Einheiten bei diesem Lehrgang sind an den Richtlinien der JuLeiCa ausgerichtet, aber vor allem auch darauf ausgelegt, konkretes Handlungswissen und relevante Themen aus der Praxis des Vereinsbetriebs zu vermitteln. Das Gelernte kann dann direkt im Verein und in den Jugendgruppen angewandt werden, was die Arbeit als Jugendleiter/in erleichtert.

Ziel ist es, den Jugendleitern Kenntnisse, Fertigkeiten und Haltungen zur verantwortlichen Gestaltung von Angeboten in der Jugendarbeit aufzuzeigen und im Austausch mit anderen Jugendlichen und qualifizierten Referenten eine Idee zu bekommen, was einen Jugendleiter – vor allem im Bereich Luftsport – auszeichnet.

Eines der wichtigsten Elemente des Lehrgangs ist vor allem auch die Möglichkeit des Austausches zwischen den Jugendleitern der verschiedenen Vereine. Es wird häufig unterschätzt, dass der Austausch von Erfahrungen mit den größten Stellenwert haben sollte – denn vor allem aus der Praxis der Jugendleiter selbst kann am meisten gelernt werden.

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

**Termin: Sonntag, 28. Oktober, bis Donnerstag, 1. November 2018**

**Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer/in**  
**Anmeldung: siehe Online-Formular**

## Jugendleiter-Fortbildungslehrgang

Der Jugendleiter-Fortbildungslehrgang findet dieses Jahr ebenfalls wieder in den Herbstferien statt.

Auch bei diesem Lehrgang wird es wieder ein abwechslungsreiches Programm geben, bei dem ihr euer Wissen über die Anforderungen eines guten Jugendleiters wieder auffrischen könnt und neue fachliche und dennoch praxisnahe Themen zur Sprache kommen werden.

**Termin: Freitag bis Sonntag, 2. bis 4. November 2018**

**Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer/in**  
**Anmeldung: siehe Online-Formular**



Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangsplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs. **Das Anmeldeformular findet ihr unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → BWLV-Veranstaltungen → Jugendleiterlehrgänge). Dieses bitte zeitnah an Tina Gaßmann ([gassmann@bwlv.de](mailto:gassmann@bwlv.de)) schicken.** Gerne könnt ihr Tina bei Fragen auch jederzeit kontaktieren.

Text und Grafik: Tina Gaßmann

– Anzeige –



Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC), der Spitzensportverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland mit über 100.000 Mitgliedern, sucht ab sofort eine/n

### Leiter/in des Büros der Bundeskommission Segelflug (m/w) in Vollzeit

zur Mitarbeit in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug am Forschungsflughafen Braunschweig.

#### Ihre Aufgaben

- Leitung des Büros und Führung des Personals der Bundeskommission Segelflug
- Vorbereitung und Begleitung der Vorstandssitzungen und Vorstandentscheidungen
- Planung und Überwachung des Haushalts der Bundeskommission
- Wahrnehmung von Terminen der Bundeskommission bei Behörden, Ministerien und Institutionen

#### Ihr Profil

- Affinität zum Luftsport (vorzugsweise Segelflug)
- kommunikative und aufgeschlossene Führungspersönlichkeit
- Berufserfahrung in der Gestaltung von Verwaltungs- und Organisationsabläufen
- Fundierte Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Bereitschaft zu Dienstreisen, ggf. auch an Wochenenden

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Bewerbung mit Angabe der Gehaltsvorstellungen und Verfügbarkeit, die Sie bitte baldmöglichst bis zum 30. Juni 2018 an untenstehenden Kontakt per E-Mail senden.

Kontakt:  
Deutscher Aero Club e.V.  
Frau Burga Bosse  
Hermann-Blenk-Str. 28  
38108 Braunschweig  
E-Mail: [b.bosse@daec.de](mailto:b.bosse@daec.de)



JUBILÄUM MIT BESONDEREM PROGRAMM AM 7. JULI

# HERZLICHE EINLADUNG ZUM 60. SÜDWEST-DEUTSCHEN RUNDFLUG MIT STERNFLUG!

Zum Jubiläum des SWDR gibt es diesmal einige Besonderheiten – darunter auch einen Sternflug, zu dem alle Piloten herzlich eingeladen sind

Am Samstag, 7. Juli 2018, veranstaltet der Baden-Württembergische Luftfahrtverband den 60. Südwestdeutschen Rundflug (SWDR). Schirmherr ist Prof. Dr. h. c. mult. Reinhold Würth. Der SWDR führt auf einem Rundkurs von Schwäbisch Hall (EDTY) nach zwei Zwischenlandungen wieder dorthin zurück. Zum Jubiläum ist zudem ein Sternflug vorgesehen, bei dem die Teilnehmer ganz zwanglos und ohne Wettbewerb mitmachen können. Eingeladen sind also nicht nur Wettbewerbsteilnehmer, sondern auch alle anderen – machen Sie mit und seien Sie dabei!

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 Wiedezulassung des Luftsports in den 1950er-Jahren mit einigen Fliegerkameraden aus der Taufe gehoben.

Der sportliche Wettbewerb ist 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!

## Sternflug und geselliges Beisammensein

Für alle „Besucher“ und solche, die vielleicht einmal hinter die Kulissen eines Flugwettbewerbs schnuppern wollen, hat der BWLV den diesjährigen Wettbewerb mit einem Sternflug kombiniert, zu dem alle Flugbegeisterten herzlich eingeladen sind. **Für die Piloten und Begleiter des Sternflugs sind Landung und Teilnahme am Festabend inklusive gemeinsamem Abendessen frei!** Es wäre schön, auch einmal wieder alle „Ehemaligen“ begrüßen zu können.

Die Begrüßung ist um 9.45 Uhr vorgesehen, zudem spricht Schirmherr Prof. Dr. Reinhold Würth ein Grußwort. Hierzu sind alle Besucher herzlich eingeladen. Der Anflug zum Adolf-Würth-Airport Schwäbisch Hall (EDTY) sollte am Samstag nach dem öffentlichen Verfahren möglichst außerhalb der Start- und Landezeiten des Wettbewerbs (ab ca. 12.30 bis 13.30 Uhr/14.30 bis 16.30 Uhr/ wetterabhängig) liegen, da sonst kurzzeitig Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen.

Der Willkommensgruß des Schirmherrn Prof. Dr. Reinhold Würth findet vor dem eigentlichen Briefing um ca. 9.45 Uhr statt, das offizielle Wettbewerbsbriefing ist dann für 10 Uhr geplant. Anflüge sind jedoch bereits am Freitag möglich – auch hier ist ein kleines Programm unter Fliegerkameraden vorgesehen.

Der Transport zu/von den Unterkünften ist arrangiert, das Abendprogramm findet am Adolf-Würth-Airport in der Würthhalle statt.

Folgender Ablauf ist vorgesehen: allgemeines Treffen ab 19.30 Uhr, Ansprachen, Ehrungen, Abendessen, Siegerehrung, Verlosung, fröhlicher Ausklang, Ende ca. 24 Uhr.

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!**

Das Anmeldeformblatt für den Sternflug ist auf der BWLV-Homepage – ebenso wie alle weiteren Infos – veröffentlicht. Also auf geht's und guten Flug nach Schwäbisch Hall!

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!



Alle Informationen, die Ausschreibung, Anmeldeformular und Hotelnachweise gibt es im Internet unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (Verband/Service → Sparten → Motorflug) oder bei Walter Nerdinger unter Telefon 07433 5614.

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



## 29. DEUTSCHE MOTORFLUGMEISTERSCHAFT NAVIGATION UND 52. ALLGÄUFLUG IN LEUTKIRCH GELUNGENER WETTBEWERB BEI BESTEN BEDINGUNGEN

Auf dem Flugplatz in Leutkirch herrschte emsiger Betrieb

**Kürzlich fanden in Leutkirch die 29. Deutsche Motorflugmeisterschaft Navigation sowie gleichzeitig der 52. Allgäuflug statt. Deutsche Meister im Navigationsflug sind Marcus und Astrid Ciesielski, die Sieger des Allgäufluges heißen Dörthe und Arnold Grubek.**

Eine Teilnehmerin aus der Schweiz fasste die viertägigen Wettbewerbe aussagekräftig zusammen: „In der Luft sind wir Konkurrenten, am Boden aber eine Fliegerfamilie“. Dem konnten im Kern alle Teilnehmer dieser, auch für die Leutkircher Flieger herausfordernden Veranstaltung zustimmen. Und: „Die Strecken waren wunderschön und haben Spaß gemacht“.

Bereits während der Abschlussveranstaltung des Deutschlandfluges in Dresden

im vergangenen Jahr war die Entscheidung gefallen, die 29. Deutsche Motorflugmeisterschaft Navigation (DMM NAV 2018) zusammen mit dem 52. Allgäuflug 2018 in Leutkirch (EDNL) auszurichten. Keine leichte Aufgabe, wie Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle feststellte – galt es doch, für die geplanten mindestens 20 DMM- und weitere 15 Allgäuflug-Teilnehmer genügend Helfer aus den Reihen der Fliegergruppe zur Verfügung zu stellen.

Mit Unterstützung von Ralf Grunwald, Referent Navigationsflug im DAeC, und dem seit mehreren Jahren eingespielten Allgäuflug-Organisationsteam der Leutkircher wurde dann in den darauffolgenden Monaten Punkt für Punkt einer deutlich umfangreicheren Agenda als bei Allgäuflug-Vorbereitungen abgearbeitet.

### **Sieben Strecken sollten alle Eventualitäten abdecken**

Um für alle Wettersituationen gerüstet zu sein, konstruierte Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle insgesamt sieben Strecken, die alle Eventualitäten abdeckten - wie etwa die Trainingsstrecke und verschiedene Kurse, um die Alpen zu umfliegen, oder eine Weststrecke mit Ziel- und Zwischenlandung in Konstanz sowie eine Alternative, falls EDTZ nicht anfliegar sein sollte.

Erstmals und an die Tradition erster Allgäuflüge - damals noch Drei-Länder-Flug

- anknüpfend, war für die Strecke Konstanz nach Leutkirch ein Abstecher in die Schweiz (ohne Flugplan!) mit zwei Bodenseequerungen geplant. Die CTR Friedrichshafen konnte somit im Süden umflogen werden.

Bei besten Wetterbedingungen trafen wie erwartet die 20 DMM-Teilnehmer am ersten Veranstaltungstag in Leutkirch ein, die meisten Teams absolvierten noch den Trainingsflug, bevor sich die Flieger, Organisatoren, Schiedsrichter, Juroren und Helfer abends zur Eröffnungsveranstaltung in einer Käserei mit Sennerstübchen zusammensetzten.

### **Werte für Landungen wurden erstmals elektronisch ermittelt**

Ein vom Westen hereinziehendes Tief mit angesagtem Regen und Wind bis zu 15 Knoten zwang die Wettbewerbsleitung, den geplanten Landewettbewerb vorzuziehen. Der Wind war dann für viele die „fünfte“ bei eigentlich vier Herausforderungen, nämlich Ziellandungen in unterschiedlichen Konfigurationen.

Erstmals in Leutkirch wurden die Werte für die Landungen elektronisch ermittelt: Über die Landefelder gespannte Kontaktdrähte sind unbestechlich. Für Freitag und Samstag war bestes Flugwetter gemeldet und ermöglichte es der Wettbewerbsleitung, den ursprünglich für Donnerstag geplanten Wertungsflug ebenfalls am Freitag durchzuführen. Ge-



Spannung beim Briefing



#### Nicht nur beim Ziellandewettbewerb war Präzision gefragt

flogen wurden dann am Vormittag die Nordstrecke und nachmittags die Süd-Nord-Strecke, da sich am Oberjochpass die letzten Wolken noch nicht aufgelöst hatten. Beim inzwischen traditionellen Allgäuer Abend konnten die Kreisverkehre und unterschiedlichsten Gewässer, die als Wendepunkte dienten, bei Leberkäs, Kartoffelsalat und regionalem „Hopfentee“ ausführlich analysiert und diskutiert werden.

Ein weiterer Höhepunkt stand indessen mit dem 52. Allgäuflug, gleichzeitig der dritte und vierte Wertungsflug zur DMM, noch bevor. Hervorragende Wetterbedingungen ermöglichten nach dem ausführlichen Briefing einen pünktlichen Start um 11 Uhr in Leutkirch. Einen besonders herzlichen Empfang bereitete die Segelfluggruppe Konstanz den Teilnehmern an ihrem Landeplatz. Nach der Ziellandung – und hier wurde noch per Auge gemessen – wurden die Piloten köstlich bewirtet. Und die Fliegerkameraden vor Ort bestätigten wieder einmal, dass sich ein fliegerischer Halt dort immer lohnt. Auch Tobias Schöll, Geschäftsführer des Platzes, begrüßte die Wettbewerbsteilnehmer.

#### Der Bodensee als landschaftliches Highlight

Der Rückflug über die Schweiz von Meersburg nach Münsterlingen, von Romanshorn zurück nach Langenargen – das Schloß Montfort war dort als CP zu identifizieren - war für alle Teams ein besonderes Erlebnis. Den wunderschönen Bodensee unter den Tragflächen und dabei keine Streckenbilder suchen müssen, kam einem normalen „Lustflug“ gleich. Kniffliger war dann wieder der Rest der Strecke, auf der die vielen Allgäuer Weiler und Gehöfte den mitgegebenen Bildebögen zuzuordnen waren.

Erstmals in der Geschichte der DMM NAV gelang es, vier Strecken zu werten.



Deutsche Meister (v.l.): Helmut Bäder (auf dem Foto fehlt Gerhard Spreng) (Platz drei), Astrid und Marcus Ciesielski (Platz eins), Dörthe und Arnold Grubek (Platz zwei). Rechts BWLV-Präsident Eberhard Laur

Entsprechend fiel dann auch das Lob des DAeC-Präsidenten Wolfgang Mütter, ebenfalls Teilnehmer bei der DMM, aus: „Sowohl die Deutsche Motorflugmeisterschaft als auch der Allgäuflug waren super geplant, hervorragend organisiert und durchgeführt.“

#### Siegerehrung mit Eberhard Laur und Klaus Michael Hallmayer

Die Siegerehrungen der Wettbewerbe, zu denen auch BWLV-Präsident Eberhard Laur und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer sowie Ortsvorsteherin Renate Falter angereist waren, fanden im Rahmen eines Festabends im großen Saal der Feuerwehr Unterzeil statt. Die Sieger des Allgäufluges wurden mit den von Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle selbst kreierten und gefertigten „Pokalen“ geehrt: Für die Wettbewerbs- und Einsteigerklasse eine Granitplatte mit aus Edelstahl gefertigter Kontur des Bodensees, und sowohl für das jüngste Team als auch für die Letztplatzierten ein Granitblock mit einem besonderen Stück Treibholz vom Bodensee sollen die Verbindung zum Allgäu und den Ausflug zum „Schwäbischen Meer“ symbolisieren.

Die Fliegergruppe Leutkirch ist stolz und erleichtert, dass während der Wettbewerbe keine kritischen Zwischenfälle zu verzeichnen waren und freut sich nun auf den 53. Allgäuflug 2019 mit wunderschönen Strecken.

#### Sieger der DMM

1. Marcus und Astrid Ciesielski
2. Dörthe und Arnold Grubek
3. Helmut Bäder und Gerhard Spreng

#### Gesamtsieger

1. Dörthe und Arnold Grubek
2. Marcus und Astrid Ciesielski
3. Thomas und Alexandra Kirchner

#### Sieger Landewettbewerb

1. Hans und Roland Pietsch
2. Dörthe und Arnold Grubek
3. Andreas Ritter und Stefan Fackler

#### Sieger AF Wettbewerbsklasse

1. Dörthe und Arnold Grubek
2. Marcus und Astrid Ciesielski
3. Helmut Bäder und Gerhard Spreng

#### Sieger AF Einsteigerklasse

1. Rene und Barbara Graef
2. Timo Mutschler und Andre Doherr
3. Bernd Sander und Heike Herzberg

#### Sieger AF Team

1. LSG Breitscheid-Haiger 1
2. SFG Tannheim
3. Deutscher Präzisionsflugverein

#### Sieger AF Ziellandungen

1. Dörthe und Arnold Grubek
2. Helmut Bäder und Gerhard Spreng
3. Marcus und Astrid Ciesielski

Text: Eugen Scheuerle/Heinz Mauch  
Fotos: Beyer/ Scheuerle/Sgier



# VON RHEINSTETTEN AUS NACH TSCHECHIEN, POLEN UND IN DIE SLOWAKEI LUFTWANDERN DURCH EUROPAS OSTEN

Über Spišská Nová Ves (Slowakei)

**Jürgen Rimmelpacher (Akaflieg Karlsruhe und Flugsportverein 1910 Karlsruhe) war im vergangenen Jahr mit dem Motorsegler RF5 im Osten Europas unterwegs. Im Folgenden berichtet er von seinen Reiseeindrücken und gibt Tipps für Interessenten, die die Route gerne nachfliegen möchten.**



Die Ausrüstung fürs Luftwandern war zwar überschaubar, brauchte aber dennoch den zweiten Sitzplatz im Motorsegler RF5

Gerade die Gepäckmenge, die auf ein Fahrrad passt, ist richtig für ausgedehnte Luftwanderungen mit dem Motorsegler RF5, wie ich sie liebe. Für beliebig viele Wochen reicht mir Wandergepäck mit Schlafsack, Zelt und meiner fliegenden Waschmaschine, bestehend aus einem Eimer mit Wäscheklammern und Seil.

Der August ist das passende Zeitfenster für meine Reisen in den Norden und Osten der Europäischen Union. 2017 hatte ich den Großraum Tschechien, Slowakei und Polen vorgesehen. Auf mein Wartungsteam Moritz Eble, Thomas Ströbel und weitere Helfer des FSV Karlsruhe 1910 kann ich mich voll verlassen und entspannt die gut gepflegte Maschine über fremde Landschaften und auf weit entlegene Landeplätze fliegen. Dafür ein herzliches Danke!

## Über Österreich bis in die Slowakei

Etappe eins führte vom heimischen Segelflughafen Rheinstetten in das bayerische Straubing zum Mittagessen, dann über tschechischen Luftraum zur Kaffeepause nach Dobersberg in Österreich, und zum Abendessen war ich in der Slowakei in Senica. Ein Flugplan ist lediglich

von Österreich in die Slowakei erforderlich.

In Senica wird am Flugplatz das Ultraleichtflugzeug „Shark“ produziert, und eine Werksführung mit Sitzprobe passete in mein Programm. Ich traf Jaro, der für mich einige spezielle flugorganisatorische Dinge mit seinen slowakischen Landsleuten regelte. Es ist immer wieder schön, auf meinen Reisen die richtigen Leute zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu treffen. So ergeben sich bei meiner Art des Luftwanderns erst durch die Informationen der Menschen vor Ort die nächsten Ziele: Prievidza, Spišská Nová Ves und Kamenica in der schönen Slowakei.

## Sehr freundliche und hilfsbereite Menschen

Am zweiten Tag landete ich in Prievidza mit seiner hervorragenden Flugplatzinfrastruktur. Dutzende von Ultraleichtflugzeugen des Typs „Dynamic“ stehen als Segelflugschleppflugzeuge zur Verfügung. Kein Zufall, denn hier ist deren Produktionsstätte. Schön ist der Besuch der Burg Zámok Bojnice in Fußweite zum Flugplatz. Die Landschaft erinnerte mich sehr an unseren Schwarzwald zu Hause,



Das „fliegende Hotel“  
des Autors in Prievidza



Martin (links) gab Unterstützung in Spišská Nová Ves (Slowakei)

nur ist der in der Slowakei um ein Vielfaches ausgedehnter.

Am dritten Tag stellte ich nach telefonischer Vorplanung die 50-jährige, aus Holz gebaute und bespannte RF5 sicher im Vereinshangar des Aeroklubs Spišská Nová Ves ab. Schon auf dem Flugweg durch die Gebirgstäler an der Hohen Tatra entlang entwickelten sich täglich Hitzegewitter. Mit sicher untergestellter Maschine konnte ich entspannt eine Wanderung in der Hohen Tatra genießen.

Am besten ist es, sich an Martin zu wenden, der am Flugplatz arbeitet, Englisch spricht und unter der Vereinsnummer erreichbar ist. Er organisierte einen Schlafplatz im Vereinsgebäude und den Hangarplatz. Ebenso freundlich sind die Betreiber des Flugplatzrestaurants, wenn es um Speis und Trank für müde Piloten geht.

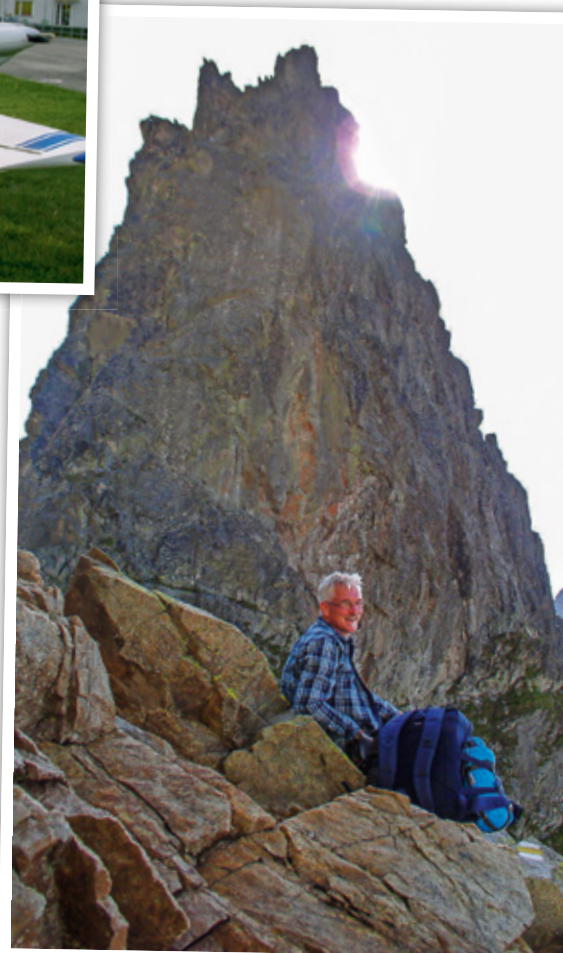
### Abenteuerliche Wanderung mit Übernachtungen im Freien

Das für mich übliche Tanken der Maschine machte ich über einen mitgeführten 20-Liter-Benzinkanister, der an einer nahegelegenen Autotankstelle befüllt

wurde. Eine freundliche Person am Flugplatz ließ sich immer finden, die mich mitnahm. Vom Bahnhof in Spišská Nová Ves ging es direkt in einer knappen Stunde Zugfahrt über Poprad nach Tatranska Lomnica. Die Zugfahrt kostete lediglich um die drei Euro.

Das Touristenbüro in Tatranska Lomnica hielt alle nötigen Wanderkarten und Hüttenübersichten bereit. Nach einer freundlichen Beratung über verschiedene Tourenalternativen einschließlich Hüttenanrufen in Landessprache war allerdings schnell klar, dass die Hütten in der Hochsaison im August überbelegt sind.

In Fußwegentfernung vom Touristenbüro führte eine Seilbahn direkt auf die hohe Spitze der Lomnický štít, und das Wanderabenteuer konnte auf Flughöhe 2634 Meter beginnen. Nach einer Nacht auf einer Bank im Freien genoss ich die Bergluft der Hohen Tatra und erreichte zur Mittagszeit die Hütte Zbojnická Chata. Auch dort war ich richtig froh über das gute Wetter, sodass ich nicht darauf angewiesen war, in einer völlig überfüllten Hütte zu übernachten. Übrigens gibt es in der Hohen Tatra außer Wanderern noch Wölfe und Bären.



Wanderung in der Hohen Tatra

– Anzeige –

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



Der Autor unterwegs in Alt-Warschau

Wieder mit dem Zug und zu Fuß am Flugplatz angekommen, war ich froh, im Flugplatzrestaurant ein Abendessen mit Sonnenuntergang über der Hohen Tatra genießen zu können. Danach freute ich mich, im Flugplätzzimmer alleine in Ruhe zu übernachten und am Tag darauf sicher erholt zu sein.

### Weiter in Richtung Polen

In Kamenica Nad Cirochou begrüßt Arnosh Foff freundlich seine Gäste in Ungarisch, Slowakisch, Polnisch oder Russisch. Alle anderen Sprachbarrieren fallen spätestens nach dem Begrüßungswodka, der in Strömen fließt.



Treffen mit Jurgis (links) in Nowy Targ

Arnosh ist die Flugsportgruppe in Person und ein Freund der vielen Störche, die um den Flugplatz in großer Zahl die Thermik anzeigen und dort ihre Brutplätze haben.

Mit Ausblick in die Ukraine ging es entlang der Air Defense Identification Zone am Rand der Europäischen Union über dünnbesiedeltes Karpatenland nach Polen. Dort eignete sich eine Landung in Krosno zum Mittagessen am Flugplatz. Vorher musste ich als alter Segelflieger einen Abstecher über das Segelfluggelände von Bezmiechowa machen, wo ich quasi im Hangflug vorbeiflog. Dort starten die Segelflugzeuge im Gravitationsstart, das heißt, sie werden auf einer Art Rutschbahn den Hang hinuntergestoßen, bis sie abheben und im Hangaufwind weiterfliegen. Auf keinen Fall ist dort eine Landung mit Motor zu empfehlen.

Nächster Halt war der Sportflugplatz von Zamosc in der Woiwodschaft Lublin. Dort schwärmte der Fluglehrer vom Dienst beim Fliegerplausch über seinen Ausflug nach Warschau.

### Unterwegs in Warschau

Tags darauf flog ich mit der RF5 unter Verwendung seiner sorgfältigen Flugvorbereitung und mit seinen Tipps nach Warszawa-Babice. Beim dortigen Aero-



Flughafen Poprad-Tatry

klub Warszawski hangarierte ich ebenfalls die Maschine, denn es waren schwere Gewitter vorhergesagt. Am besten ist es, dafür vorher im zuständigen Büro anzurufen und sich anzumelden. Die Flieger des Aeroclubs Warszawski setzten mich mit ihrem Auto in der Stadtmitte ab und gaben mir Tipps für Hotels und Busverbindungen.

Unübersehbar ist der 231 Meter hohe Turm des Palastes für Kultur und Wissenschaft im stalinistischen Stil, der als Zeichen der Unterdrückung in der Geschichte Polens noch steht, obwohl ihn einige gerne lieber abgerissen hätten. Auf der Aussichtsterrasse lässt er einen herrlichen Blick über Warschau zu, und Piloten befinden sich gleichzeitig auf Augenhöhe mit den entlang der Weichsel anfliegenden Kleinflugzeugen. Unbedingt sollte man sich Zeit nehmen zum Spaziergang durch die Skyline Warschaus, welche bei der Einflugroute imposant und nah in die Höhe ragt. Anschließend empfiehlt es sich, durch schöne Parks nach Alt-Warschau zu gehen. Im Anschluss kann man mit einer Buslinie direkt zum Flugplatz Babice fahren.

### Von Krakau auf die Nordseite der Hohen Tatra

Nach Warszawa kommt Kraków, denn das ist ein Schmuckkästlein. Statt auf dem internationalen Flughafen in Krakau landete ich kurz vor Sonnenuntergang einsam und in Ruhe auf dem Flugplatz Pobiednik im Osten von Krakau bei den Fallschirmspringern. Per Anhalter von der

Autotankstelle am Rand des Flugplatzes ging es einfach in die Stadt. Außer dem klassischen Spaziergang durch die alte Markthalle und die Altstadt ist eine Bootsfahrt auf der Weichsel interessant. Eine Bootsfahrt führt unter anderem auch sehr nahe an Schindlers Fabrik vorbei. Das Krakauer Schloss Wawel befindet sich ebenfalls direkt neben den Bootsanlegestellen.

Bei besten Wetterbedingungen am Abend flog ich auf die Nordseite der Hohen Tatra zu, die ich wenige Tage zuvor von der slowakischen Seite aus erkundet hatte. Vor Sonnenuntergang erreichte ich den Flugplatz Nowy Targ. Nach vielen polnischen Meldungen im Flugfunk meldete sich der Flugleiter auf Englisch für mich und gab mir die Information, noch nicht einzufliegen, bis gewisse Manöver am Platz beendet seien. Was sollten das für Manöver sein?

### Unbeabsichtigt Gast bei großem Flugtag

Nach der Landung sah ich die Lösung: Drei schwere Kampfhubschrauber der polnischen Luftwaffe waren in Formation und in unglaublichen Manövern über die Piste gedonnert, während ich auf meine Landung gewartet hatte. Bereits beim Ausrollen wurde mir klar, dass ich zu einem Überraschungsgast auf einem wohl großen Flugtag geworden war. Ich parkte meine Maschine in Sichtweite der Zuschauerabspernung, da sie auf polnischen Flugplätzen offensichtlich exotisch elegant wirkte.

Die folgenden zwei Wochenendtage erwartete mich ein atemberaubender Flugtag „Piknik lotniczy Nowotarski“. Leider war schlechtes Wetter, und ich folgte gerne, nach einer nassen Nacht in meinem Zelt, der Einladung heimischer Flieger in eine Privatunterkunft. Die Unterkünfte in der Stadt waren beim Flugtag alle durch Gastmannschaften belegt. Da Bilder mehr als tausend Worte sagen, verweise ich hier am besten auf Bilder und Videos im Internet unter den Suchbegriffen „Nowy targ piknik lotniczy nowotarski“.

### Weiterflug mit polnischen Oldtimer-Freunden

Während der Flugtag am Sonntag noch in vollem Gange war, flog ich mit neuen



JAK18: bereit zum Anlassen

Fliegerfreunden gemeinsam mit deren polnischen Oldtimerflugzeugen vom Flugtag ab nach Łososina Dolna. Das lag hinter den wolkenverhangenen Bergkuppen in Kleinpolen in der Nachbarschaft eines größeren Stausees. Dieses Mal war ich froh, mit ortskundigen Piloten im Funkkontakt durch die mir unbekannt Taler fliegen zu können. Am Flugplatz in Łososina Dolna sind sowohl die alte JAK18, die Replika der RWD-5R (erste polnische Atlantiküberquerung 1933) als auch die Dreierformation der Kunstflugstaffel „Fire Birds Aerobatic Team“ beheimatet, die dort fast täglich trainiert.

Auf dem Heimflug flog ich die polnisch-tschechische Grenze ab, flog durch das Altvatergebirge, das Adlergebirge, das Riesengebirge mit der Schneekoppe und über das Erzgebirge nach Deutschland. Besonders schön war eine Zwischenlandung in Nové Město nad Metují im Vorland des Adlergebirges. Für den Piloten ist nach einer Landung im Hochsommer eine Abkühlung beim Schwimmen im nahen Stausee eine Wohltat. Dafür kann man bei den freundlichen Leuten des Flugplatzkiosks ein Fahrrad ausleihen und an den See radeln. Auf jeden Fall sollte man die Altstadt besuchen, ein einmalig schönes Renaissancestädtchen, das auch durch eine kleine Wanderung vom Flugplatz aus erreichbar ist.

Vielen Dank für die freundliche Unterstützung an Jaro in Senica (SL), Martin in Spišská Nová Ves (SL), Usch in Nowy Targ (PL), Artur und Michal in Łososina Dolna (PL), Arnosh in Kamenica (SL), an die Kioskbetreiber in Nové Město nad Metují (CZ), und all die anderen, die meine Luftwanderungen zu einem unvergesslichen Erlebnis gemacht haben!



- Video „RF5 im Flug über dem Karpatenvorland bei Łososina Dolna“ (<https://www.youtube.com/watch?v=HngTJlxya98>)
- „Fliegertaschenkalender“ für die Slowakei: Aerodrome Database 2017 – Czech Republic/Slovak Republic
- Empfehlung: VISUAL500-Karten für Tschechien, Polen und Ungarn decken die Slowakei ab.

Der Kontakt für weitere Informationen kann über die Adler-Redaktion ([buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de)) hergestellt werden!

Text und Fotos: Jürgen Rimmelspacher



„RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“

# ALLE GERETTET – SEMINAR IN NIEDERSTETTEN WAR EIN VOLLER ERFOLG

In Niederstetten ging es unter anderem darum, die Teilnehmer optimal auf Gefahrensituationen vorzubereiten

„D-xx, erbitte Durchflug von L nach S“. Amüsiert schauen wir uns an: In Stuttgart ist ja quasi nix los! Zumindest weniger als in Niederstetten. Von dort kommen wir nämlich gerade, genauer gesagt vom Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“, das jährlich am Himmelfahrtswochenende stattfindet. An unserem Ausgangsort war deutlich mehr Trubel als in Stuttgart. Dieser Flug durch die Kontrollzone samt Erkenntnis „Da ist ja nix los“ ist für uns aber nur das i-Tüpfelchen.

Denn in Niederstetten wurden 15 Maschinen mit 22 Piloten und zehn Fluglehrern von militärischen Fluglotsen mal eben aus schlechtem Wetter gerettet. Aber nicht nur „Alle gerettet“ ist das Fazit dieser Fortbildung. Vielmehr haben die Teilnehmer in verschiedenen Vorträgen noch viel mehr gelernt.

## Plan B ist nicht nur vorgeschrieben, sondern auch praktisch

Zum Beispiel, dass seit SERA der „Plan B“ sogar vorgeschrieben ist. Denn da steht Folgendes zum Thema Flugvorbereitung: Für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, soll ein „alternativer Flugverlauf“ berücksichtigt werden. BWLV-Ausbildungsleiter

Egon Schmaus gab in diesem Zusammenhang einen Überblick auf das Luftrecht in Bezug auf Lizenzierung und Ausbildung sowie auf die aktuelle Regelung durch die europäische und nationale Gesetzgebung. Und wie man die Wettervorhersage, die ja ein bisschen mehr ist als ein grüner GAFOR, richtig interpretiert, zeigte uns Walter Nerdinger am praktischen Beispiel.

Dass so ein Plan B nicht nur vorgeschrieben ist, sondern auch sehr praktisch, wenn wir ihn denn mal brauchen, lernten wir dann von Michael Schäfer. Wohl dem, der die entsprechenden Instrumente an Bord hat und diese dann bei Bedarf richtig interpretieren kann. Aber das würden wir ja dann morgen üben! Und bis dahin waren wir ja auch mit dem Wetter bestens vorbereitet.

## Körper und Einstellung sind enorm wichtig

Nur: Was tun, wenn sich das Wetter nicht an die Vorhersage hält und auch der Plan B versagt? Fliegerarzt Dr. med. Adalbert Weber erklärte uns, dass wir Menschen von der Natur nicht zum Fliegen vorgesehen seien – und dass im Übrigen der schlaue Vogel von Welt in

IMC auch nicht fliegt! In diesem Fall bleiben uns VFR-Piloten dann nicht mal mehr drei Minuten Zeit, bis das Flugzeug kaputt ist und wir nach „ganz oben“ aufsteigen. Denn: „Wetterunfälle haben zwar nur einen geringen Anteil unter der Gesamtanzahl der Flugunfälle – aber sie enden meist tödlich“, sagte Walter Nerdinger.

Doch nicht nur unser Körper kann uns Sichtfliegern das Fliegen in IMC vermasseln, auch unsere Einstellung trägt dazu bei. So war das Fazit von Flugpsychologe Andreas Gabauer. „Es ist besser, am Boden zu sein und zu wünschen, man wäre in der Luft, als zu fliegen und zu wünschen, man wäre am Boden!“

Karsten Severin von der BFU hatte wieder einen „rätselhaften Unfall“ für uns mitgebracht. Da fliegt ein Pilot mit abgelaufener Instrumentenflugberechtigung ums Verrecken im Nebel VFR, besinnt sich irgendwann eines Besseren, lässt sich mit einem PAR-Anflug „runtersprechen“, sieht die Piste recht frühzeitig und fällt ein paar Kilometer vor der Schwelle vom Himmel. Was ist passiert? Tja, das wird an dieser Stelle nicht verraten – wer es wissen möchte, darf gerne das Seminar besuchen.

## Anflüge im Präzisionsflugradar

In seinem Vortrag zur Verfahrensweise für einen Radar-PicUp ging Hauptmann Räbel (militärische Flugsicherung THR30 Niederstetten) auf die Phraseologie und das Zusammenspiel von Tower, FIS, Bereichs- und Präzisionsendflugradar Niederstetten für den praktischen Ablauf ein. Die militärische Flugsicherung lässt euch allen ausrichten, dass sie nicht beißt! Die Teilnehmer des Seminars können dies bestätigen: Keiner von uns hat Bisswunden abbekommen! Im Gegenteil, die Zusammenarbeit zwischen „Zivil“ und „Militär“ war absolut perfekt.

Theorie ist schön und gut, aber fliegen wollten wir ja eigentlich auch noch... Und so durfte jeder Pilot zwei PAR-Anflüge durchführen. PAR steht übrigens für Präzisionsanflugradar. Wir starteten also erstmal, dann setzten sich die Piloten ihre schicken Hauben auf (und natürlich übernahmen ab diesem Moment die Fluglehrer die Luftraumbeobachtung), wir verließen die Kontrollzone und belästigten kurz die freundlichen FIS-Lotsen. Dann ließen wir uns von „Stetten Radar“ wieder einfangen und wurden auf einen langen Endanflug gelotst. Und dann – ja dann kam der Frequenzwechsel zum „Präzisionsanflugradar“ – wobei aber netterweise auch auf „Anflugdings“ sowie „\*murmel\*Radar\*murmel\*“ reagiert wurde.

### Die Piloten wurden bestens angeleitet

Mit einer Engelsgeduld versuchten die netten Lotsen, uns auf den richtigen (Gleit) Pfad zu bringen, verirrte Schäfchen einzufangen, falsch eingestellte Kreiselkom-



22 Piloten lernten beim Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ vieles für die persönliche Sicherheit

passé zu kompensieren und Piloten, die selbst gar nicht mehr genau wussten, welchen Kurs sie gerade fliegen, so an die Bahn zu führen, dass eine Landung möglich war. Trotz all dieser Widrigkeiten kamen wir alle heil runter!

### Das Fazit:

- 22 zufriedene Piloten, die ihren fliegerischen Horizont mächtig erweiterten
- Zehn militärische Lotsen mit ausgefranstem Mundwinkel
- Fünf spannende Vorträge zu Themen wie Physiologie, Psychologie und Meteorologie

- Drei große Platten mit belegten Brötchen sowie unzählige Schnitzel erfolgreich vernichtet

Ein herzliches Dankeschön an die tolle Organisation von Walter Nerdinger und Michael Schäfer, Hauptmann Räbel mit seinem Team, den Fliegerkameraden von der Bundeswehr Sportfluggruppe Niederstetten für ihre tolle Unterstützung und den Hallenplätzen neben einem Jet, damit unsere Maschinen vor dem (vermeintlichen) Unwetter geschützt stehen durften.

Text: Anne Pohl  
Fotos: Teilnehmer

– Anzeige –

# **ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN**

**JETZT BUCHEN!**

**INHALTE DES WORKSHOPS:**

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

**ORATEX® Gewebe:** ✓ kein Lackieren ✓ keine schädlichen Dämpfe ✓ kein Schleifen ✓ keine Rissbildung ✓ kein Spannack ✓ leichteste Besspannung

**Erlernen Sie unter Anleitung das Besspannen Ihres Flugzeuges mit ORATEX® Gewebe!**

**TERMINE UND BUCHUNG:**  
[www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/Workshops.html)

**LANITZ AVIATION** • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Shop: [www.lanitz-aviation.com](http://www.lanitz-aviation.com) • Email: [info@lanitz-aviation.com](mailto:info@lanitz-aviation.com)



29. DM UL IN SCHÖNGLEINA

# GUTE BETEILIGUNG BEI DER ULTRALEICHT-MEISTERSCHAFT



Bestens gelaunt und motiviert: die Teilnehmer der UL-DM in Schöngleina

Strahlende Gesichter bei der 29. Deutschen Meisterschaft der UL-Flieger Anfang Mai in Jena-Schöngleina. Das lag nicht nur am guten Wetter und am gastfreundlichen Flugplatzchef, sondern auch an den interessanten Aufgaben. Und dass sich die Sieger freuten, ist ja sowieso selbstverständlich. Insgesamt 27 Crews waren nach EDBJ gekommen, um die besten Piloten zu ermitteln und die Qualifikation für den Kader der anstehenden Weltmeisterschaft in Ungarn zu finden.

Wettbewerbsleiter Michael Kania konnte in diesem Jahr neben einigen alten Hasen auch ein paar Neueinsteiger begrüßen, die sich mit Navigations- und Präzisionsaufgaben messen wollten. Wie schon seit vielen Jahren hatten Ernst Graf und Robert Mair interessante Kurse abgesteckt. Mal ging es darum, auf einer vorgegebenen Strecke Bodenmerkmale anhand von Fotos zu identifizieren, mal um das Entdecken von ausgelegten Zeichen und darum, geschwindigkeitsgenaue Navigation auf geraden Strecken und Kreisbögen abzuliefern.

## Ziellande-Aufgaben hatten es in sich

Einfach schienen zunächst die Ziellande-Aufgaben. Mal mit Motor, mal mit ausgeschaltetem Triebwerk galt es, ein 100 Meter langes Deck in Platzmitte möglichst auf den ersten fünf Metern zu treffen. Etliche Null-Wertungen zeigten aber, dass diese, eine Notlandung simulierende Aufgabe doch einiges an fliegerischer Er-

fahrung erfordert und vielleicht nicht nur von Wettbewerbspiloten trainiert werden sollte.

Unterhaltsam für die Teilnehmer und Zuschauer war der Kurzstart. Ziel war es, eine möglichst kurze Startrollstrecke zu wählen, um ein Flatterband in einem Meter Höhe zu überfliegen. Auch hier zeigte sich, dass nicht alle die Leistungsdaten und -möglichkeiten ihres Ultraleichtflugzeuges richtig eingeschätzt hatten.

## Wettbewerbserfahrene Piloten lagen am Ende vorn

Am Ende des Wettbewerbs, der traditionell immer am Himmelfahrtstag beginnt, hatten die wettbewerbserfahrenen Piloten dann doch die bessere Punktbilanz.

Bei den aerodynamisch gesteuerten Ultraleichten lag am Ende mit drei Tagessiegen in der Navigation das Ehepaar Rieger (Tegernheim) mit der C 42a vorn. Bei den Einsitzern konnte Ulrich Nübling (Denzlingen) im Moskito 1B mit seiner Erfahrung den Sieg holen.

Bei den Einsitzer-Trikes ging es etwas knapper zu: Rudy Winter (Ochtrup) im Royal hatte am Ende die Nase vorn. Wären die Tragschrauber alleine gewertet worden, hätte Herbert Lehner mit Tochter Anna (Eggenfelden) im Magni M 16 den Titel geholt, in der kombinierten Klasse mit den doppelsitzigen Trikes kam das Team auf Platz drei, der Siegerpokal ging

an Viktor Wyklicky/Sven Harsch (München) im Eagle V.

Wer auch versuchen möchte, seine fliegerischen Fähigkeiten mit anderen zu messen, ist herzlich eingeladen zur 30. Deutschen Meisterschaft der UL-Flieger. Sie wird (wie immer gemeinsam von DAeC und DULV) vom 30. Mai bis 2. Juni 2019 auf dem Flugplatz Eggenfelden ausgerichtet.

## Die Ergebnisse:

### Dreischser, Doppelsitzer:

1. Reinhold Rieger/Ruth Hahn-Rieger (3044 Punkte)
2. Felix Schlenker/Uwe Schlenker (2411)
3. Henry Bohlig/Helga Bohlig (2230)

### Dreischser, Einsitzer:

1. Ulrich Nübling (3381)
2. Willi Schröder (1774)
3. Josef Woerl (1573)

### Trike, Einsitzer:

1. Rudy Winter (2887)
2. Klaus Wehrmann (2455)
3. Michael Heitkötter (2240)

## Trikes und Tragschrauber, doppelsitzig:

1. Viktor Wyklicky/Sven Harsch (3598)
2. Dietmar Haas/Kirstin Jaeger (2862)
3. Herbert Lehner/Anna Lehner (2409).



Die kompletten Ergebnislisten finden sich unter [www.daec.de](http://www.daec.de)

Text und Foto: Wolfgang Lintl



SALZMANN CUP AUF DEM DEGERFELD

# „TURNER“ KRATZEN AN DER WOLKENBASIS DER SCHWÄBISCHEN ALB

Am Boden blieben die Flugzeuge nur die wenigste Zeit – beim Salzmann Cup wurde geflogen, was das Zeug hält

**Albstadt-Tailfingen. Lange Flugtage, tiefe Basis, flexible Teilnehmer und emotionale Momente: Der Salzmann Cup 2018 auf dem Flugplatz Degerfeld in Albstadt hatte einiges zu bieten. In der Unlimited-Klasse holte sich Moritz Kirchberg den Sieg, im Advanced-Klasse landete Stefan Zistler auf Platz eins.**

Wenn die Wettbewerbsfliegerei ihre besonderen Gesetze hat, so gilt das für den Segelkunstflug ganz besonders. Lange Tage, kurze Nächte, schnelle Entscheidungen – für Teilnehmer, Organisatoren und Jury kein Problem. Geflogen wird, wenn es der Himmel zulässt. Und da hatte das schwülwarme Wetter um Fronleichnam auf der Schwäbischen Alb einiges zu bieten: Gewitter und vor allem tiefe Wolkenbasis. Bei den Startern der beiden Klassen – die „Sportsmen“ gingen mangels Masse bei der „Advanced“-Klasse ins Rennen – trübte das die Stimmung nicht. Bei den Segelkunstfliegern geht es traditionell unverkrampft und familiär zu.

Das sagt allerdings nichts über den sportlichen Ehrgeiz aus, im Gegenteil. Die Startbereitschaft wurde an zwei Tagen auf 6 Uhr terminiert, und nach Auflösung des Bodennebels gingen erste Schlepps um 7 Uhr raus. Die letzte Landung am

Samstagabend erfolgte um 21.28 Uhr Ortszeit.

## Rund 230 Wertungsflüge wurden absolviert

Gregor Wilke und Martin Krämer, zusammen Hauptorganisatoren von Seiten des gastgebenden LSV Degerfeld, waren am Ende mehr als zufrieden. Beide kennen sich in der Szene gut aus, waren Mitglieder der Nationalmannschaft. „Beide Klassen sind drei Programme geflogen“, resümierte Wilke zum Abschluss, „da wurde richtig was bewegt.“

Die insgesamt 37 Starter brachten es zusammen auf rund 230 Wertungsflüge und dazu noch etwa 40 Trainingsstarts. An einem Tag gingen 127 Schlepps raus. Teils ließ die Wolkenuntergrenze nur Ausgangshöhen von 850 statt der üblichen 1250 Meter zu. Mehrfach fiel die Entscheidung dann auf ein „Split-Programm“. Drei Figuren wurden kurzerhand gestrichen.

Für das Degerfeld war es die Premiere als Austragungsort für einen Segelkunstflug-Wettbewerb. Aus Sicht der Verantwortlichen und Gäste aus ganz Deutschland sowie der Schweiz und Österreich hat es offenbar gepasst. „Die Rückmeldungen waren äußerst positiv. Wir haben sehr

freundliche Reaktionen erhalten“, so Wilke. Für die Premiere sei es „ganz große Klasse“ gewesen, die Stimmung beim Briefing, am Start und rund um die Wagenburg der Teilnehmer hat er als „sehr gut“ wahrgenommen.

## Leistungen auf Nationalmannschafts-Niveau

Sportlich sind die Organisatoren ebenfalls mehr als zufrieden. Die Leistung bei der „kleinen DM“ sei hoch gewesen, vor allem in der Unlimited-Klasse. „Die Plätze eins bis zehn waren im Prinzip auf Nationalmannschafts-Niveau“, lobte Gregor Wilke. Dabei war der Kampf um die Plätze eins und zwei eine klare Angelegenheit. Moritz Kirchberg und der zweitplatzierte



Gespannt verfolgten die Zuschauer am Boden die Figuren der Piloten am Himmel



Nach Auflösung des Bodennebels gingen die ersten Schlepps um 7 Uhr raus



Die Stimmung bei den Teilnehmern war bestens

Sebastian Dirlam dominierten das Feld durch alle drei Durchgänge, Rang drei sicherte sich Eberhard Holl durch konstant gute Wertungen. Noch enger ging es punktemäßig bei den Podest-Plätzen in der Advanced-Klasse zu.

Darüber hinaus ist der Salzmanncup des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV auch immer ein Klassentreffen. Fünf der acht Mitglieder der Nationalmannschaft von 2001 waren da, freuten sich Wilke und Krämer.

Den Sonderpreis „Salzmann des Jahres“ für herausragende Verdienste um den Segelkunstflug erhielt übrigens Eugen Schaal, seit 1989 Kunstflieger, Mitglied der Nationalmannschaft, Ex-Weltmeister und heute unter anderem als Schiedsrichter engagiert. Die Anreise hielt sich für ihn diesmal in Grenzen; er ist beruflich von Paderborn in den Raum Karlsruhe umgezogen.

### Große Resonanz in den Medien

Besonders emotionales Erlebnis: Martin Hofmann und Wilhelm „Salzmann“ Düerkop, beides Granden der Szene, verfolgten die Flüge an einem Wertungstag. „Das war schon toll und ein echtes Erlebnis. Wilhelm hatte am Abend Freudentränen in den Augen“, so Gregor Wilke. Für Düerkop (89) war es praktisch ein Heimspiel. Seinen Spitznamen erhielt er durch seinen Beruf als Steiger im Salzbergwerk Haigerloch-Stetten, wie das Degerfeld im Zollernalbkreis gelegen.

Der Salzmanncup 2018 darf als echte Werbung für den Luftsport verbucht werden. Neben Fachmedien berichteten nicht nur zwei regionale Tageszeitungen

mehrfach und ausführlich über den Wettbewerb, sondern auch zwei Fernsehsender, darunter der SWR in seinen Haupt-Abendnachrichten. Unterstützt wurde der Wettbewerb von mehreren Unternehmen im Zollernalbkreis, darunter Holzbau Maag, Ergosana und die Werkzeugfabrik Hermann Diebold.



Alle Ergebnisse: [www.pilot-media.de](http://www.pilot-media.de)

Text: Volker Rath  
Fotos: Martin Krämer



Die Gewinner der Advanced-Klasse (v.l.): zweiter Platz Holger Geusen, erster Platz Stefan Zistler, dritter Platz Sebastian Scholz



Die Bestplatzierten der Unlimited-Klasse (v.l.): zweiter Platz Sebastian Dirlam, erster Platz Moritz Kirchberg, dritter Platz Eberhard Holl

## DIE BESTPLATZIERTEN:

### Advanced-Klasse:

1. Platz: Stefan Zistler, FTAG Esslingen, MDM-1 Fox, 3050,38 Punkte
2. Platz: Holger Geusen, LSV Hegenscheid, SZD-59 Acro, 2979,74 Punkte
3. Platz: Sebastian Scholz, LSV Hayingen, MDM-1 Fox, 2975,41 Punkte.

### Unlimited-Klasse:

1. Platz: Moritz Kirchberg, AeC Bad Neuheim, Swift S1, 4711,94 Punkte
2. Platz: Sebastian Dirlam, LFV Bottrop, MDM-1 Fox, 4581,97 Punkte
3. Platz: Eberhard Holl, FSC Mühlacker, Swift S1, 4367,96 Punkte



# NEUE SEGELFLUGTRAINER FÜR DEN SPITZENSPORT IM DAEC



Die neuen A-Trainer mit den Lehrgangslleitern Claus Triebel (links hinter der Karte) und Wollli Beyer (rechts hinter der Karte)

**Zwölf B-Trainer nutzten den hochkarätigen Ausbildungslehrgang des DAeC, um auf Grundlage der DAeC-Rahmenkonzeption ihre Lizenz auf die A-Stufe zu erweitern.**

Sieben Trainer und zwei Trainerinnen absolvierten an zwei langen Wochenenden und während einer kompletten Woche erfolgreich ihre 90 Unterrichtseinheiten.

Weitere drei Teilnehmer werden ihre Ausbildung in Kürze abschließen und haben dann die Qualifikation für die Gestaltung von systematischen, leistungsorientierten Trainingsprozessen bis hin zur individuellen Höchstleistung. Ihre Aufgabenschwerpunkte werden Planung, Organisation, Durchführung und Steuerung des Anschluss- und des Hochleistungstrainings sein.

Mit einem motivierenden Einladungstext zum A-Trainer-Lehrgang und dem Hinweis auf den Veranstaltungsort war es Bundestrainer Wollli Beyer gelungen, zwölf A-Trainer-Anwärter, einen A-Trainer zur Fortbildung und einen B-Trainer-Anwärter für zwei lange Wochenenden im November und Februar an die Sporthochschule der Friedrich-Alexander-Universität (FAU) nach Erlangen zu locken.

Und selbst die nachgereichte, komprimierte Agenda, die Ankündigung einer „Hausarbeit“ und einer Prüfung, konnte keinen von uns Teilnehmern davon abhalten, sich anzumelden. Unsere Erwartungen wurden nicht enttäuscht, denn die professionellen Dozenten, die Wollli für den Lehrgang gewinnen konnte, beeindruckten mit dem hohen Niveau ihrer Ausführungen und nahmen uns als herzlich willkommene Gäste in den Räumen der FAU auf.

## Praktische Übungen erleichterten das Lernen

Dort erfuhren wir sehr viel über Trainingswissenschaft, Trainingsmethodik und die Aufgaben des A-Trainers. Sportbiologie, Sportmedizin und Sportpädagogik waren ein weiterer Schwerpunkt, ebenso wie der Bereich Sportpsychologie, psychomotorische Leistungsfähigkeit und motorisches Lernen.

Letzteres war trotz fundiert vermittelter wissenschaftlicher Grundlagen wegen der direkten Anwendbarkeit sehr kurzweilig und nachhaltig. Die anfangs schmerzhaften Übungen zur Faszienlockerung, gefolgt von der Erfahrung deutlich besserer Mobilität bei den praktischen

Übungen und das Wiederentdecken längst vergessener Muskeln, sind ebenso leicht anwendbar wie die Entspannungs- und Meditationsübungen und bleiben als echte Highlights in Erinnerung.

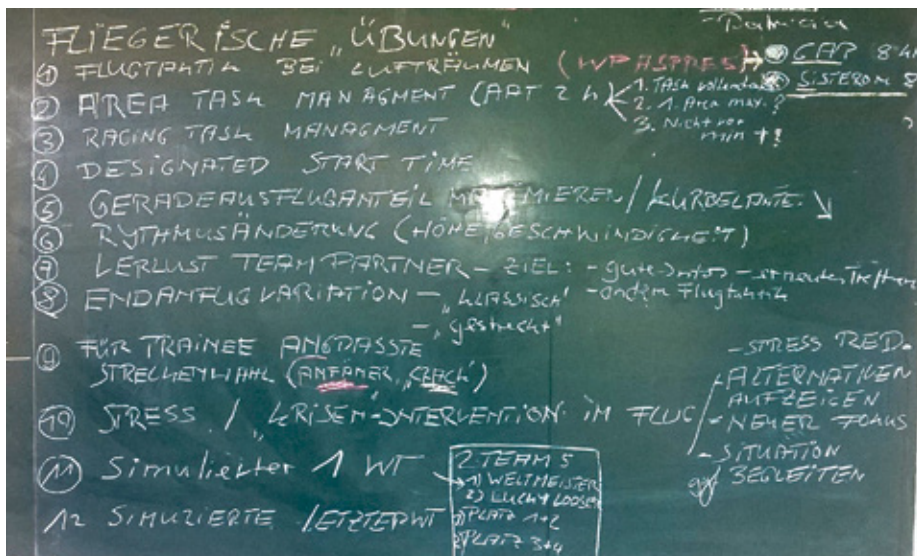
Auch die detaillierte Beschreibung der in Segelfliegerkreisen in Vergessenheit geratenen sportmedizinischen Untersuchung und ihrer Notwendigkeit für Spitzensportler war in der dargebotenen Form äußerst spannend und interessant. Besonders die Vorträge über Achtsamkeit, Konzentration, Motivation und Kommunikation führten zu vielen gehaltvollen und lebhaft geführten Diskussionen.

## Vielseitige Lernwoche in Frankreich

Zum dritten Lehrgangsteil beorderte uns der Bundestrainer in der Woche vom 17. bis 24. März 2018 nach Vinon sur Verdon in die französische Haute Provence. Das hörte sich verlockend an, kann man dort doch die mitteleuropäische Segelflugsaison früh eröffnen, und die Praxis ist ja die Krönung unseres Sports. Bei dieser Erwartung wurde allerdings die Agenda mit noch 49 Unterrichtseinheiten, den Präsentationen der Hausarbeiten zu segelflugspezifischen Themen, der Prüfung, der Vorbereitung und Durchführung des Tagesbriefings und nicht zuletzt der „Challenge“-Aufgaben ausgeblendet. Letztere sind ein Ergebnis von Wollis Kreativität zur Umsetzung seiner Forderung: „Leistungstrainer müssen ihr Fachwissen spontan abrufen und präsentieren können“.

Die Regeln für diese stressabbauende Maßnahme waren einfach: Eine Glücksfee zog aus einer Urne einen Teilnehmernamen, und aus einer anderen Urne eine Aufgabe, wie zum Beispiel „Warum bist du oder dein Trainee im Wettbewerb nervös, und wie gehst du damit um?“ Der Ausgeloste erhielt dann 20 Minuten Zeit für die Aufgabenbearbeitung und durfte diese anschließend zehn Minuten lang präsentieren.

Um es abzukürzen: Die Lehrgangswche war täglich von 9 bis 20.30 Uhr dicht gepackt mit theoretischen und praktischen



Mögliche fliegerische Übungen als Tafelanschrieb im Seminarraum

Aktionen aller Teilnehmer, denn auch die lehr- und erlebnisreichen Flugübungen wurden in wechselnden Trainer- und Trainee-Rollen durchgeführt – selbstverständlich inklusive Briefing und Debriefing im Flugteam.

### Rundum harmonische Atmosphäre

Als tragende Stütze des flugpraktischen Teils engagierte Wolli den in den französischen Seealpen äußerst orts- und wetterkundigen bayerischen Landestrainer Dr. Claus Triebel, der den fliegerischen Horizont seiner Trainees erweiterte. M.Sc. Sportpsychologin Lorea Urquiaga gestaltete die Tagesprogramm-Abschlüsse mit wohltuend wirkungsvollen 20-minütigen Meditationen im Seminarraum des Maison Blanche, welches uns die Bundeswehr-Luftsportgruppe um Fregattenkapitän Frank Strewinsky für Theorieunterricht, Unterkunft und Aufenthalt großzügig bereitgestellt hatte.

Rückblickend können wir feststellen, dass sich trotz der Dichte des Lehrgangsprogramms und unserer permanenten Herausforderungen eine oft entspannte, rundum harmonische und familiäre Atmosphäre ausbilden konnte, die den gesamten Lehrgang zu einem unvergesslichen „Aktivurlaub“ werden ließ. Unserem DAeC-Chefcoach ist dies gelungen durch eine perfekte inhaltliche und organisatorische Vorbereitung des Programms und der Lehrgangsrahmenbedingungen, sowie durch seine fordernde, aber dennoch zurückhaltende Lehrgangsmoderation. Damit hat er auch für das Coaching von Teams bei internationalen Wettbewerben inhaltlich und atmosphärisch Maßstäbe gesetzt.

Wir Lehrgangsteilnehmer bedanken uns beim Bundestrainer Wolfgang Beyer, bei den Dozenten Dr. Leo Fraunberger, Dr. Heiko Ziemainz, Titus Czyz, Lorea Urquiaga und Dino Poimann, beim Bayerischen Landestrainer Dr. Claus Triebel sowie bei der Bundeswehrluftsportgruppe um Fregattenkapitän Frank Strewinsky für ihren Einsatz und ihre Unterstützung.

Text und Fotos: Karl-Eugen Bauder

– Anzeige –



Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC), der Spitzensportverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland mit über 100.000 Mitgliedern, sucht ab sofort für einen befristeten Zeitraum von 2 Jahren eine/n

#### Sportreferent/in Segelflug (m/w) in Vollzeit

zur Mitarbeit in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug am Forschungsflughafen Braunschweig.

#### Ihre Aufgaben

- Unterstützung des ehrenamtlichen Vorstandes der Bundeskommission
- Öffentlichkeitsarbeit einschließlich Inhalte der Webseiten der Bundeskommission
- Organisation des Sportbetriebes Segelflug
- Pflege und Koordination der Regelwerke für den Segelflug
- Betreuung der Fachausschüsse und Ausschusssitzungen der Bundeskommission

#### Ihr Profil

- Affinität zum Luftsport (vorzugsweise Segelflug)
- kommunikative und aufgeschlossene Persönlichkeit
- Berufserfahrung in der Gestaltung von Verwaltungs- und Organisationsabläufen
- IT-Anwendungserfahrung einschließlich CMS
- Fundierte Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Bereitschaft zu Dienstreisen, ggf. auch an Wochenenden

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Bewerbung mit Angabe der Gehaltsvorstellungen und Verfügbarkeit, die Sie bitte baldmöglichst bis zum 30. Juni 2018 an untenstehenden Kontakt per E-Mail senden.

Kontakt:  
Deutscher Aero Club e.V.  
Frau Burga Bosse  
Hermann-Blenk-Str. 28  
38108 Braunschweig  
E-Mail: [b.bosse@daec.de](mailto:b.bosse@daec.de)



## WETTBEWERB IN MUSBACH BEIM GRAND PRIX SIND MEHRERE WM-PILOTEN AM START

Maximal 20 Piloten dürfen beim Grand Prix teilnehmen

**Vom 14. bis 21. Juli findet in Freudenstadt-Musbach der Grand Prix Germany statt. Hierauf bereitet sich die Fliegergruppe Freudenstadt bereits intensiv vor. Ein Einblick in die Besonderheiten und Vorteile dieses Wettbewerbs.**

Der direkte Vergleich nach einem gemeinsamen Abflug ist und bleibt das Markenzeichen eines Segelflug Grand Prix. Wohl bei keinem anderen Wettbewerb zeigen sich den maximal 20 Piloten ihre guten, wie auch falschen Entscheidungen auf. Für die Zuschauer am Flugplatz ist das Ganze gut nachvollziehbar. Der Pilot, der als erstes den Zielkreis überfliegt, ist in der Regel der Tagessieger. Zudem bietet das Flugwegeverfolgungssystem die Möglichkeit, den Rennverlauf zu Hause auf dem Bildschirm oder einer Leinwand am Flugfeld nahezu direkt nachzuverfolgen.

Bringt bei traditionellen Wettbewerben eine frühe Außenlandung in der Regel das frühe Aus durch einen herben Punktverlust, ist beim Grand Prix ein Ausrutscher dagegen oft noch gutzumachen. Ein übersichtliches Starterfeld erlaubt außerdem, kurze Sprints in ein kleines Wetterfenster zu legen. So sind in nur einer Woche attraktive Vergleiche mög-

lich, die interessant in Wort und Bild in der lokalen Tagespresse dargestellt werden können.

### **Der Grand Prix ist fürs Publikum besonders attraktiv**

Rund um Freudenstadt werden Segelflugmeisterschaften oder Wettbewerbe interessiert vom Publikum mitverfolgt. Immer wieder wird man dazu angesprochen. Die Musbacher und Freudenstädter Bürger schätzen dies: „Bei unseren Fliegern geht was“, ist oft zu hören.

So machte die Fliegergruppe Freudenstadt mit dem Grand Prix Germany im Jahr 2016 durchweg positive Erfahrungen. Im Juli steht nun also ein weiterer Grand Prix an. Derzeit haben etwa 15 Teilnehmer aus Polen, Südafrika, Frankreich und Deutschland gemeldet. Wettbewerbsleiter Axel Reich und IGC-Referee (Schiedsrichter) Christof Geißler hoffen, dass die maximale Zahl von 20 Teilnehmern noch erreicht wird.

Wenn das Wetter mitspielt, sind über dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb heiße Luftrennen zu erwarten. Dann ist Meteorologe Walter Hermann wieder in seinem Element. In Musbach

war er schon mehrfach bei Meisterschaften dabei und brillierte mit exakten Voraussagen.

### **Spannende Thermikentwicklungen**

Auch die Nordrichtung und der Westen verheißen spannende Thermiklagen. Zum Beispiel, wenn der Schwarzwald frühzeitig überkocht. Dann glänzen der Kraichgau oder die Pfalz mit verlässlicher Thermik. Entscheidend ist an solchen Tagen, beim Heimflug den optimalen Einstieg in den Schwarzwald zu finden.

Bei starker Hitze ist der rustikale Langenbrander Eisenturm (bei Pforzheim) ab und an eine markante Thermikgrenze. Während im Nordschwarzwald sogar Scheunentore fliegen, geht im Kraichgau im Gegenzug oft gar nichts. Dann ist im sogenannten „Kriechgau“ Badewetter angesagt.

Man darf gespannt sein, wie sich die neue Generation der 18m-Klasse bewährt. Zumindest in den Anmeldungen sind schon die JS 3 und Ventus 3 verzeichnet. Als bewährte Typen werden mehrere ASG 29 und die JS 1 aufgelistet.



Es wird spannende Luftrennen geben



Die Teilnehmer erwartet eine perfekte Infrastruktur in idyllischer Landschaft

### Illustres Starterfeld

Laurens Goudriaan aus Südafrika ist sicher einer der erfahrensten Teilnehmer. Er blickt auf 17 Segelflug-Weltmeisterschaften zurück, an denen er in seinem ausgefüllten Fliegerleben teilnahm. Dreimal erflog er sich dabei Bronze, mehrmals landete er unter den Top Ten. Christoph Matkowski aus Polen ist mit dem IGC Ranking 39 ebenso ein Top-Pilot. Er hat schon an vier Segelflug-Weltmeisterschaften und fünf Europameisterschaften teilgenommen. Zudem war er beim Segelflug Grand Prix 2011 und 30 nationalen Meisterschaften dabei.

Mehrfache WM-Erfahrung verzeichnet auch Georg Theisinger. Ebenso wie David Bauder, der bereits bei der Segelflug-WM in Uvalde/USA abhob. Doch selbstverständlich verfügen auch alle weiteren gemeldeten Teilnehmer über eine große

Wettbewerbs Erfahrung. So ist zum Event kein klarer Favorit auszumachen, das Rennen dürfte offen und spannend bleiben.

### Viele Freizeitmöglichkeiten für die Teilnehmer

Die Fliegergruppe Freudenstadt will den Teilnehmern ein behagliches Umfeld bieten. Die Wohlfühlatmosphäre soll auf keinen Fall zu kurz kommen. Das übersichtliche Starterfeld ermöglicht dazu einen entspannten Start- und Landebetrieb.

Den Mannschaften und Familien stehen zahlreiche Freizeitmöglichkeiten zur Verfügung: In der nahen Erzgrube kommt die Abkühlung am Stausee nicht zu kurz,

der Barfußpark und Klettergarten von Hallwangen ist zu Fuß zu erreichen, und interessante Wander- und Radwege gibt es ebenfalls in Flugplatznähe. Mit allerlei Einkaufsmöglichkeiten sowie bester Gastronomie ist die Stadt Freudenstadt vom Flugplatz aus in wenigen Minuten zu erreichen.

Die Fliegergruppe Freudenstadt würde sich freuen, zahlreiche Fans und Gäste zum Grand Prix Germany begrüßen zu dürfen!



Aktuelle Infos unter [www.sgp.aero](http://www.sgp.aero) oder [www.fg-freudenstadt.de](http://www.fg-freudenstadt.de).

Text und Fotos: Lothar Schwark

## SPITZENSPORT

### FAI ERKENNT INTERNATIONALE SEGELFLUG-REKORDE AN

Die Weltluftsportorganisation FAI hat fünf Kontinentalrekorde für Afrika von den Segelfliegern Alexander Müller und Sibylle Andresen anerkannt.

Am 10. Dezember 2017 flog Alexander Müller mit seiner EB29 in Namibia zwei neue Rekorde. Anerkannt wurde sein Flug über 1.361,8 Kilometer als neue beste Leistung in der Kategorie Strecke über maximal drei Wendepunkte. Bei diesem Flug knackte er mit 1.349,4 Kilometer auch den Rekord über eine freie Strecke über maximal drei Wendepunkte.

Sibylle Andresen gelangen bei ihrem Flug am 10. Dezember 2017 zwei Geschwindigkeitsrekorde in der Frauenwertung mit ihrer Antares 23 E: Mit 155,34 Stundenkilometer brach sie den Geschwindigkeitsrekord sowohl über die 500-Kilometer- als auch über die 300-Kilometer-Dreieckstrecke.

Am 15. Dezember 2017 gelang ihr ein weiterer Rekord mit 179,91 Stundenkilometer über eine 100-Kilometer-Dreieckstrecke.

Text: DAeC

AMF-TRAININGSLAGER IN LESCE/BLED

# FLIEGEN IM GEBIRGE VON SEINER SCHÖNSTEN SEITE



Für Teilnehmerinnen und Trainer war das AMF-Gebirgsflugtraining ein voller Erfolg

Es ist Sonntag, der 22. April 2018, 9 Uhr auf dem Flugplatz Lesce/Bled im nordwestlichen Slowenien, unweit der Grenze Österreichs. Rund 14 Pilotinnen bauen gemeinsam mit Helfern und Trainern bei strahlendem Sonnenschein die Segelflugzeuge auf. Mit den Seglern werden sie in der folgenden Woche im Rahmen des Gebirgsflugtrainingslagers des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) in den Ostalpen unterwegs sein.

Dieses Jahr sind der Janus AM2 des AMF, die beiden Duos BW1 und BW4 des SBW Fördervereins für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg sowie der Duo Discus der Segelfliegergemeinschaft Backnang für das Doppelsitzer-Training dabei. Ein großes Dankeschön an die Vereine dafür, dass sie insbesondere den Gebirgsneulingen die Doppelsitzer zur Verfügung gestellt haben!

Von der Terrasse des Flugplatzrestaurants hat man einen einmalig schönen Blick auf die in Startreihenfolge aufgestellten Flugzeuge vor dem Panorama des Ortes Lesce mit seinem markanten Kirchturm und den beeindruckenden Bergen im Hintergrund. Auf den Tischen liegen die ICAO- und Panoramakarten von Slowenien und Österreich neben den Cappuc-

cino-Tassen. Wir sitzen in unseren kleinen Teams drum herum und bereiten uns auf die anstehenden Flüge vor. Welches Wetter ist heute zu erwarten? Was macht der Wind? Wie sieht unsere grobe Streckenplanung aus? Welches Lernziel setze ich mir für den heutigen Flug? Sind die Funkfrequenzen notiert?

## Konzentration ist gefragt

Dann geht es endlich los. Die slowenischen Schlepppiloten schleppen uns dicht an den Begunjscica („Begu“) heran und wir klinken in ca. 1.500 Meter AMSL aus. Es steigt, wir kreisen vorsichtig ein: Nase hoch, mit dem Seitenruder abstützen, den Kreis ein bisschen verlagern, wieder eng rum. Die Trainer suchen ihre Trainees zusammen und wir fliegen im Hangwind ab Richtung Hochstuhl („Stol“).

Die Karawanken verlaufen ungefähr in Ost-West-Richtung auf der slowenisch-österreichischen Grenze, weshalb sich die Flugrouten zumindest anfangs immer sehr ähneln. Wir erreichen den Wurzenpass, können den Dobratsch mit seinem markanten Sender ausmachen. Im Tal liegt der Flugplatz Nötsch, den wir uns von oben ansehen. Aber auch von unten soll es wohl ganz nett dort sein (Außenlandung!). Es geht weiter Richtung Lienz.

In den Bergen zu fliegen erfordert viel Konzentration. Besonders gewöhnungsbedürftig ist es zunächst, bei schwachem Wetter und niedriger Basis mit vielen Flugzeugen am Berg zu achtern oder zu kreisen, vor allem für Flachlandfliegerinnen wie mich. Die Trainer geben ihre Erfahrung und ihr Wissen an uns weiter, sammeln gegebenenfalls Pilotinnen wieder ein und korrigieren Flugstile.

## Einzigartige Ausblicke auf die Alpen

Mit jedem Flug gewinnen wir mehr Selbstvertrauen und Sicherheit in der Gebirgsfliegerei. Die Aussicht auf die Alpen ist unbezahlbar und egal wie gut die Qualität der Handykamera auch sein mag, diesen einzigartigen Blick aus dem Cockpit kann kein Foto in der Form wiedergeben. Ebenso besonders ist dieses Gefühl, am Hang entlang immer höher zu steigen, bis man mehr und mehr und immer weiter über den Grat blicken kann. Segelfliegen ist doch einfach wunderschön.

Je nachdem, wie weit die Zeit mittlerweile fortgeschritten ist, drehen wir an manchen Tagen um und fliegen wieder zurück Richtung Osten. Einmal bekommen wir aber die Möglichkeit, unseren Sauerstoff anzuschalten und den Großglockner von Nahem zu betrachten. Die Basis ist gerade



Die Bedingungen waren bestens – an sechs von sieben Tagen konnte geflogen werden



Die Teilnehmerinnen hatten sichtlich Spaß bei ihrem Trainingslager



Der Flugplatz Lesce/Bled bietet eine perfekte Infrastruktur für den Segelflug



hoch genug, auf dem Hinweg werden wir ein bisschen nass unter kleinen Schauern.

Auf dem Rückweg, beim Überqueren der Lienzer Dolomiten, geben wir allerdings Gas und tauchen unter den Wolken durch. Wir fliegen noch den beeindruckenden Triglav an und lassen uns von den ruppigen und engräumigen Auf- und Abwinden durchschütteln. Insgesamt gewinnen wir aber an Höhe und gleiten zurück nach Lesce. Ein paar andere Teams finden an dem Tag sogar den Einstieg in eine schwache Südweste über dem Tal am Flugplatz und weiter Richtung Wurzenpass.

### Jede Teilnehmerin konnte etliche Flüge absolvieren

Als kleinen, krönenden Abschluss drehen wir noch eine Ehrenrunde über den Bleder See mit seinem Schloss auf der Insel, bevor es dann in die Platzrunde und zur Landung geht. Es ist wenig verwunderlich, dass wir Pilotinnen nach solchen Flügen, Erlebnissen und Eindrücken mit einem breiten Lächeln aus dem Flugzeug steigen.

Wir haben das Glück, sechs von sieben Tagen (mit einem etwas schwächeren Hangflugtrainingstag) in dieser Form fliegen zu können. Am Ende stehen im OLC rund 17.585 Kilometer und viele Stunden, sodass jede Teilnehmerin auf ihre Kosten gekommen ist.

Am Donnerstag, den wir morgens schon neutralisieren, bekommen wir in Vorträgen der Trainer und durch Kurzreferate einiger Teilnehmerinnen noch mehr kompakten theoretischen Hintergrund über Meteorologie, Wellen, Streckenflug im Allgemeinen, Gebirgsfliegerei, Sauerstoff in der Höhe und persönliche und mentale Fähigkeiten der Piloten vermittelt.

### Lohnende Ziele in der Umgebung entdeckt

Nachmittags erkunden ein paar Leute unserer Gruppe die Hauptstadt Ljubljana, wieder andere schauen sich den Bleder See vom Boden aus an. Der Rest der Gruppe wandert den Hausberg hoch bis zu der kleinen Kapelle, wo wir für den mühseligen Aufstieg mit einem wunderschönen

Ausblick und einem kühlen Union-Radler belohnt werden.

Zum Schluss bleibt nur zu sagen, dass es eine großartige Woche mit einer super Gruppe ganz unterschiedlicher Pilotinnen war. Es war eine schöne Gelegenheit, mit so vielen lieben und flugbegeisterten Frauen eine Woche in der Luft zu verbringen! Der Flugplatz Lesce/Bled bietet alles, was sich ein Fliegerherz wünscht, auch dank des tollen Einsatzes und der Organisation der Slowenen.

Vielen Dank an alle Helfer und Rückholer, ohne die der Flugbetrieb nicht so reibungslos möglich gewesen wäre.

Und ein ganz besonderes Dankeschön für die Organisation und den unglaublichen Einsatz als Trainer für uns an Walter Eisele, Hans Obermayer, Albert Kießling, Veit Layer, Lisa Scheller, Ute Baranowski und Christina Keil.

Text: Svenja Holste  
Fotos: Gudrun Bühler

## Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

**FLUGZEUGTAUFE IN OPPENAU**

Bei der Flugzeugtaufe (v.l.): Karl Bähr (Sparkasse Offenburg/Ortenau), Bürgermeister-Tochter Amelie, Bürgermeister Uwe Gaiser, Vorsitzender Ludwig Treier

**Die Fliegergruppe Renchtal veranstaltete am 1. Mai ihr Fliegerfest in der Fliegerwerkstatt in Oppenau Ramsbach. Highlight war die Flugzeugtaufe des nagelneuen Seglers Discus 2C auf den Namen „Stadt Oppenau“.**

Am Vormittag, noch bei recht kühlem und bedecktem Wetter, begrüßte der Erste Vorsitzende Ludwig Treier das Oppenauer Stadtoberhaupt Uwe Gaiser mit dessen Frau Christine und Tochter Amelie. Zudem durfte er den stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Sparkasse Offenburg/Ortenau Karl Bähr, die Ehrenmitglieder der Fliegergruppe Karl Thoma und Dieter Hoferer sowie Ehrenpräsident Egon Muschal begrüßen.

### Neues Segelflugzeug macht Schulungen noch attraktiver

Anfangs erläuterte Ludwig Treier kurz die Strategie der Fliegergruppe, den Flugzeugpark konsequent zu modernisieren. Derzeit sind ausschließlich Flugzeuge in leistungsfähiger Bauweise mit Faserverbundkunststoffen im Einsatz. Diese stammen alle von einem einzigen Hersteller und verfügen dazu auch über eine standardisierte Instrumentierung.

Nach zwei langen Jahren Lieferzeit war nun das neue Segelflugzeug ausgeliefert

worden und hatte an den vergangenen Wochenenden bereits seine ersten Starts in der Frühjahrs-thermik über dem Schwarzwald absolviert. Gleichzeitig war auch ein neuer Pkw-Anhänger beschafft und in Eigenleistung für den Discus 2C modifiziert worden.

„Ich freue mich sehr, dass wir mit dem neuen Segler die Schulungen noch flexibler gestalten können und die Attraktivität des Vereines deutlich erhöht haben“ so Treier.



Stolz begutachteten und fotografierten die Mitglieder der Fliegergruppe Renchtal die Neuerwerbung

Der Vorsitzende bedankte sich herzlich bei allen Sponsoren und Förderern der Fliegergruppe.

### Förderung durch Regionalstiftung der Sparkasse

Die Regionalstiftung der Sparkasse Offenburg/Ortenau hatte die Anschaffung des Segelflugzeuges unterstützt. Den symbolischen Scheck überreichte der Vertreter der Sparkasse, Karl Bähr, an den Vorstand der Fliegergruppe, Ludwig Treier. Karl Bähr würdigte besonders das ehrenamtliche Engagement in der Fliegergruppe und die Ausbildung von Jugendlichen. Dies seien die entscheidenden Faktoren für die Förderung gewesen.

### Taufe auf den Namen „Stadt Oppenau“

Der Oppenauer Bürgermeister Uwe Gaiser lobte die Bereicherung des Vereinslebens durch die Fliegergruppe – sie hat ihre Wurzeln in Oppenau. Die Fliegergruppe Renchtal entstand 1976 aus der Fusion der Luftsportgruppen Oppenau und Oberkirch. Seit 1982 fliegen die Renchtäler als Gastgruppe in Musbach, zuvor waren sie in Kehl-Sundheim aktiv gewesen.

Über die Jahre hat sich die gemeinsame Schulungsgemeinschaft in Musbach bewährt. In der Nutzungsgemeinschaft sind bestimmte Flugzeuge beider Vereine zusammengefasst und können somit von Piloten beider Vereine, bei entsprechender

Qualifikation, genutzt werden. Neben der Attraktivität wird dadurch auch die Auslastung der Flugzeuge verbessert.

Amelie, die junge Tochter des Bürgermeisters, taufte den Segler mit einer Sektdusche über das Cockpit auf den Namen „Stadt Oppenau“ und wünschte allzeit tolle Flüge sowie „Hals- und Beinbruch“. Der Schriftzug mitsamt rotem Stadtwappen zierte nun beidseitig den Cockpitbereich des eleganten Seglers und trägt den Namen der Stadt Oppenau in die Welt hinaus.

## Bewirtung in beheizten Fliegerhallen

Gegen Mittag zeigte sich dann zunehmend die Sonne und zahlreiche Gäste informierten sich an den beiden ausgestellten Segelflugzeugen über die Fliegerei. Die Piloten gaben bereitwillig und kompetent Auskunft. In den drei beheizten Hallen der Fliegerwerkstatt fanden Wanderer und Radfahrer eine Aufwärmung und ließen sich kulinarisch verwöhnen. Kurzvideos zeigten die Faszination Segelfliegen, die Chronik der Fliegerei im

Renchtal und Interessantes rund um die Fliegerei. Im Flugsimulator im Original-Cockpit eines Doppelsitzers, also mit echtem Steuerknüppel und Pedalen für Seitenruder, flogen meist Jugendliche sehr realitätsnah durch die virtuelle Welt. Eine holprige oder gar Bruchlandung blieb dabei natürlich ohne ernsthafte Folgen.



Weitere Informationen gibt es unter [www.fliegergruppe-renchtal.de](http://www.fliegergruppe-renchtal.de)

Text und Foto: Martin Kiefer



„The Wright Thing“ heizten den Zuhörern ordentlich ein

# OPEN-AIR-KONZERT MIT FLY-IN AM FLUGPLATZ HERRENTEICH



Der Sänger unterhielt das Publikum bestens

einer Band, die aus der deutschen Live-Musikszene nicht mehr wegzudenken ist.

Viele Mitglieder der Band spielen mit nationalen und internationalen Superstars zusammen. Der Mannheimer Sänger Xavier Naidoo stand zu Beginn seiner Karriere regelmäßig mit The Wright Thing auf der Bühne und fand auch seine heutige Band über den nimmermüden Talentscout Jason Wright.

Statt einer Gage hatte Jason Wright die Vereinspiloten gebeten, die Mitglieder seiner Band vor der Veranstaltung auf Rundflüge mitzunehmen – ein Angebot, das gerne angenommen wurde.



Die Vereinswirtin Anna Borowka mit dem Bandleader Jason Wright

Am ersten Wochenende im Juni gab es am Herrenteich, dem Flugplatz des Schwetzingen Sportfliegerclubs am Rheindamm bei Ketsch, einen besonderen Abschluss des fliegerischen Wochenendes.

Die Vereinsmitglieder und ihre Gäste, die teilweise mit dem Flugzeug angereist waren, erwartete ein außergewöhnliches Open-Air-Konzert. Anlass war das fünfjährige Jubiläum von Anna Borowka, der wegen ihrer Kochkünste geschätzten Wirtin des vereinseigenen Biergartens.

## Die Band „The Wright Thing“ ist bekannt in der deutschen Musikszene

Jason Wright hatte hierzu eingeladen – passionierter Ultraleichtpilot des SFC Schwetzingen und gleichzeitig Gründer und Bandleader von „The Wright Thing“,

## Schluss bei Sunset, damit die Gäste per Flugzeug abreisen konnten

Anschließend zeigten die Musiker bis in den Abend hinein, dass sie ein breites musikalisches Spektrum aus Soul, Funk, Pop, Jazz und Rock'n Roll bis hin zu Reinhard Meys „Über den Wolken“ virtuos beherrschen.

Ungewöhnlich für ein Open Air: Schluss war bei Sunset, damit die eingeflogenen Gäste wieder rechtzeitig den heimatischen Flugplatz ansteuern konnten.

Reger Beifall war der Dank für Jason Wright und seine Band für einen gelungenen Abend, an den sich die Anwesenden gerne noch lange erinnern werden.

Text und Fotos: Ludger Ciré





## WINTERSPORTLER HOBEN IN MUSBACH AB

Die beiden Ski-Trainingsgruppen vom SV Baiersbronn mit Trainer Klaus Faißt (Mitte, grüne Jacke). Von der FG Freudenstadt links oben stehend Christof Geißler, darunter der Zweite Vorsitzende Karl Pfau. Dritter von rechts: Skispringer David Siegel

Den Traum vom Fliegen leben Skispringer auf der Schanze für Sekunden aus. Deutlich länger sind dagegen die Segelflieger unterwegs, wenn sie zu Flügen von bis zu zehn Stunden abheben. Doch eines haben beide Sportarten gemeinsam: Ist der Skispringer erst einmal in der Spur, gibt es kein Zurück mehr. Ähnlich geht es auch uns Segelfliegern: Ebenfalls einmal in der Luft, gibt es keine Bremse, um mal schnell zu überlegen und rechts ran zu fahren. Auch hier siegt das Gesetz der Schwerkraft unbarmherzig. Insofern sind sich Segelflieger und Skispringer gar nicht mal so unähnlich.

Bei so vielen Gemeinsamkeiten war es deshalb naheliegend, dass die Fliegergruppe Freudenstadt den Nachwuchs-Skisportlern vom SV Baiersbronn einmal die Schönheiten des Luftsports demonstrieren wollte.

Gesagt, getan: Mit den Trainingsgruppen 2 und 3 ließ sich der Baiersbronner Trainer Klaus Faißt, ehemals selbst Spitzenathlet in der Nordischen Kombination, die Gelegenheit nicht entgehen, um den Vergleich zu wagen. Und so reiste er kürzlich an einem Wochenende mit seinen 17 Schützlingen nach Musbach an.

### Zwei Sportarten auf einmal erläutert

Dort wartete bereits Christof Geißler auf die Gäste. Als ehemaliger Spitzenlangläufer wurde er selbst noch von Faißt trainiert. Gleichzeitig ist Geißler zweifacher Deutscher Segelflug-Meister in der Doppelsitzerklasse – und somit konnte er den Besuchern beide Sportarten vorstellen.

In David Siegel kam zudem ein Top-Skispringer nach Musbach. Der junge Mann aus Dürrenmettstetten (rund 20 Kilometer von Musbach entfernt) ist mittlerweile auf großen Schanzenanlagen zuhause. Mehrmals schon trat er mit dem A-Kader im Weltcup und teilweise bei der Vierschanzentournee an.

Verletzungsbedingt einige Zeit ausgefallen, arbeitet er sich derzeit wieder an die Spitze heran. So baute er seine Form im vergangenen Winter teilweise im Continentalcup auf, wo er mehrere Siege einfahren konnte. Siegel gilt als großes Nachwuchstalent des Deutschen Skiverbands – Segel- und Ultraleichtfliegen waren für ihn dagegen Neuland. Vom Fliegen war der Skispringer dennoch angetan. „Es hat mir sehr

viel Freude bereitet“, sagte Siegel über seinen erlebnisreichen Tag.

### Eine Silbermedaille zum Anfassen

Als mehrfache Paralympics-Teilnehmerin im Para-Ski Alpin wollte sich Andrea Rothfuss von der VSG Mitteltal-Obertal die Gelegenheit nicht entgehen lassen, ihre Heimat einmal aus dem Segelflugzeug und Ultraleichtflugzeug zu betrachten. Sie wurde sofort vom Flugfieber erfasst, und mit ihrer sympathischen Ausstrahlung hatte sie sogleich die Herzen der Flieger erreicht.



Der Baiersbronner Trainer Klaus Faißt (links) mit Skispringer David Siegel vor dem Schulungsflugzeug ASK 13



Christof Geißler erklärte den Wintersportlern die Dynamic der FG Freudenstadt

Eine Silbermedaille von den Paralympics hatte die Skiläuferin Andrea Rothfuss dabei, um sie den Fliegern zu zeigen



Skisprung-Talent David Siegel (hinten) mit seiner kleinen Schwester und seinem Bruder, der ebenfalls schon auf der Schanze unterwegs ist



Von ihrem Segelflug im Duo Discus mit Pilot Reiner Haist war die mehrfache Paralympics-Medaillen-Gewinnerin Andrea Rothfuss absolut begeistert

es noch kein Tandem in der Spur gibt, muss man sich hier aufs Zuschauen beschränken.

Der Vorsitzende Axel Reich dankte den Bayersbronner Wintersportlern für ihr Kommen und ebenso den Mitgliedern der FG Freudenstadt für ihre Mitwirkung. Einige Eltern der jungen Sportler hoben hernach noch mit dem Zweiten Vorsitzenden Karl Pfau im Motorflugzeug DR 400 ab. In einer großen Schleife ging es über den Kniebis-Ruhestein und Bayersbronn nach Musbach zurück, wo schließlich alle wohlbehalten landeten.

Text und Fotos: Lothar Schwark

Die 13-fache Paralympics-Medaillen-Gewinnerin (einmal Gold, neunmal Silber, dreimal Bronze) sowie mehrfache Welt- und Europameisterin war von ihrem Tag auf dem Flugplatz begeistert. „Das ist mal was ganz anderes als in unserer Sportart, es hat mir wirklich viel Freude gemacht“, so Andrea Rothfuss.

Besonders schön fand die Athletin das harmonisch in die Landschaft eingefügte Fluggelände. Als spezielle Überraschung hatte sie eine ihrer Silbermedaillen dabei, die interessiert von den Segelfliegern begutachtet wurde. Darüber hinaus schilderte Andrea Rothfuss ihre Erlebnisse bei ihren vier Paralympics-Teilnahmen. So war sie in Turin, Vancouver, Sotschi und Pyeongchang dabei. Vor allem Südkorea habe ihr gut gefallen, resümierte sie.

Viel Zeit zum Ausruhen bleibt Andrea Rothfuss nach dem Winter indessen nicht. Schon jetzt in den Sommermonaten steht wieder das Ausdauer- und Krafttraining an.

### Die Schönheit des Fliegens demonstriert

Trainer Klaus Faißt und seine Nachwuchssportler im Alter von zehn bis 13 Jahren waren ebenfalls beeindruckt. Obwohl die Kinder und Jugendlichen auf den Schanzen zum Teil schon bis 109 Meter hinabge-

segelt sind, zeigten sie vor dem Fliegen doch etwas Respekt. Der Windenstart bei extrem böigem Wind wurde mit der ASK-13 und dem Duo Discus aber durchweg gut verkräftet.

David Siegel war mit Christof Geißler und dem UL Dynamic auch über den Wolken unterwegs – und damit deutlich höher als David Siegels persönliche Bestweite von 192,5 Metern auf der Skiflugschanze Vikersund/Norwegen, kurz Monsterbakken genannt.

Sportkreispräsident Alfred Schweizer ließ sich ebenfalls die Chance nicht entgehen, um einmal mit dem Segelflugzeug und dem Ultraleichtflugzeug abzuheben. Auch er zeigte sich von der rasanten Startphase begeistert, die mit null auf 100 Stundenkilometer in drei Sekunden aufwarten kann. Ein bisschen habe das Herz dabei schon geklopft, bekannte der Funktionär nach dem Flug.

### Ein Gegenbesuch ist geplant

Die Fliegergruppe Freudenstadt hat sich auf jeden Fall über den guten Verlauf der Veranstaltung gefreut. Die Aktion zeigte, dass es durchaus spannend ist, andere Sportarten kennenzulernen und sich auszutauschen. Gerne wollen die Flieger sich auch mal ein Skispringen auf den Ruhesteinschanzen anschauen. Doch da



Region 3 – Ostalb-Donau

# VEREINSAUSFLUG: GIENGENER PILOTEN FLIEGEN NACH ZELL AM SEE

Alle motorgetriebenen Flugzeuge der Fliegergruppe Giengen/Brenz waren beim „Aus-Flug“ des Vereins dabei

Am letzten Sonntag im Mai fanden die „Aus-Flüge“ der Fliegergruppe Giengen/Brenz ihren bisherigen Höhepunkt: Beim Aus-Flug Nummer vier flogen 16 Vereinsmitglieder mit sechs Maschinen ins österreichische Zell am See und am Nachmittag weiter nach St. Johann in Tirol.

Diese Art von Veranstaltung gibt es im Verein seit Frühjahr 2017. Dabei machen sich möglichst alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge der Fliegergruppe auf den Weg zu einem gemeinsamen Ziel. Die Organisation liegt dabei stets in den Händen von erfahrenen Überlandpiloten. Vor Ort setzen sich dann Piloten und Fluggäste gemütlich zusammen, besuchen eine attraktive Sehenswürdigkeit oder lassen sich einfach die Sonne auf den Pelz scheinen.

## Vorrangiges Ziel ist die Pflege des Vereinsklimas

Dabei sollen keine neuen Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt werden. Vielmehr geht es darum, miteinander etwas zu erleben, die Gemeinschaft zu pflegen und ein gutes Vereinsklima aufrechtzuerhalten. Immerhin startet jeder Aus-Flug im Vereinsheim mit Butterbrezeln und endet dort auch wieder beim Feierabendgetränk.

Der gemeinsame Flug durchs Hochgebirge nach Zell am See war für einige der Vereinspiloten der Erstkontakt mit dem Fliegen

in den Bergen. Begleitet von erfahrenen Fluglehrern konnten auch sie, trotz anspruchsvoller Wetterlage, das einmalige Panorama am Alpenhauptkamm genießen.

## Teilnehmer aller Altersklassen

Der Vorstand freute sich besonders, dass die Teilnehmer aus allen Altersklassen unserer Fliegergruppe stammten. Die Palette reichte vom 74-jährigen Piloten mit Tausenden Stunden Flugerfahrung bis

zum neun Monate alten Kleinkind, und alle kamen dabei voll auf ihre Kosten.

In der Vergangenheit hatten die Aus-Flüge schon zum Mannheimer CityAirport, nach Winzeln-Schramberg, Hohenems-Dornbirn und ins Freilichtmuseum in Neuhausen ob Eck geführt. Die Planungen für den nächsten Aus-Flug laufen bereits auf Hochtouren.

Text und Fotos: Simon Kohn



Die Vereinskameraden aus Giengen/Brenz konnten das Alpenpanorama in Österreich genießen

# AALEN LÄDT ZUM FLUGPLATZFEST



Auf dem Härtsfeld erwarten die Zuschauer am ersten Septemberwochenende wieder zwei Flugtage mit außergewöhnlichem Programm

Am **Samstag und Sonntag, 1. und 2. September 2018**, ist Flugplatzfest in Aalen-Elchingen! Das alle zwei Jahre stattfindende Fliegerfest lockte in der Vergangenheit bis zu 15.000 Zuschauer auf das Härtsfeld, auch in diesem Jahr werden wieder Tausende Besucher erwartet.

Das größte Flugplatzfest der Region präsentiert ein großartiges Flugprogramm. Auch dieses Jahr haben die Elchinger Organisatoren rund um Andreas Trümper

und Paul Erhardt einige besondere, international hochrangige Flugvorführungen nach Elchingen eingeladen.

Die beiden Fest-Flugtage zeichnen sich überdies durch ein abwechslungsreiches Showprogramm aus. Vorgesehen sind unter anderem eine Oldtimerflugschau mit Warbirds sowie Zlin- und Bücker-Motorflugzeugen, zudem Vollacro-Motor- und Segelkunstflug in höchster Perfektion, spannende Modellflug-Vorführungen und noch vieles mehr.

Für das leibliche Wohl wird bestens gesorgt sein. Fliegerkameraden, die mit dem eigenen Flugzeug anfliegen wollen, sind herzlich eingeladen. Bitte vorher wegen des Anflugs informieren!



Infos unter [www.lsr-aalen.de](http://www.lsr-aalen.de),  
Mail: [edpa@lsr-aalen.de](mailto:edpa@lsr-aalen.de)

Text und Foto: Michael Kost

## Region 5 – Oberschwaben-Bodensee

# FLUGPLATZFEST IN BLAUBEUREN

Das Flugplatzfest auf dem Sonderlandeplatz Blaubeuren-Sonderbuch (EDMC) hat einen festen Platz im Terminkalender der Flieger, im Alb-Donau-Kreis und darüber hinaus. Es findet traditionsgemäß immer am ersten Sonntag im September statt – dieses Mal am **2. September 2018**.

Jedes Jahr stellen die Mitglieder der Fliegergruppe Blaubeuren ein abwechs-

lungsreiches Programm auf die Beine, das die Faszination des Fliegens spürbar werden lässt. Ob Motor- und Segelkunstflug, Fallschirmspringer, Modellflugvorführungen oder Heißluftballone – es ist für jeden etwas dabei. Für das leibliche Wohl ist bestens gesorgt. Beginn der Veranstaltung ist um 10 Uhr.

Eine herzliche Einladung geht auch an alle, die uns mit dem Flugzeug besuchen

wollen. Am 2. September wird keine Landegebuhr erhoben. Piloten im Anflug bitten wir, sich frühzeitig auf BLAUBEUREN INFO 130.605 MHz zu melden und die Platzgegebenheiten (Grasbahn, maximal zwei Tonnen) zu berücksichtigen. Wir freuen uns auf euer Kommen!

Text: Tobias Staudenmaier

## VERBAND VORSTANDSWECHSEL BEIM LV BREMEN

Detlev Thamm wurde bei der Mitgliederversammlung des DAeC-Landesverbandes Bremen Ende April als neuer Präsident des Verbandes gewählt. Er folgt auf Wolfgang Lintl, der bei der turnusgemäß anstehenden Wahl nicht mehr kandidierte. Lintl hatte den Landesverband neun Jahre als Präsident geführt.

Die Delegierten entschieden sich außerdem für Petra Rührenbeck als neues Mitglied im Vorstandsteam.

Text: DAeC

## TECHNIK

# 90. MOTORENWAHT-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK JEDE MENGE WISSEN KOMPAKT VERMITTELT

Vom 4. bis 7. April traten 21 motivierte Lehrgangsteilnehmer den Motorenwart-Lehrgang für Motorsegler und UL auf dem Klippeneck an, darunter zwei Frauen.

Nach dem Bezug der Zimmer in der Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck begrüßte uns Hans Hörber zur 90. Auflage des Motorenwart-Lehrgangs. Der Kurs war voll ausgebucht, sodass man noch Tische im Theorieraum hinstellen musste.

Nach der Begrüßung ging es gleich in die Vollen, es stand Theorie an: Luftverkehrsgesetz, EASA Part M, Wartung. Und immer die Frage: Wer darf was warten und freigeben? Um 21 Uhr hatten wir den ersten Tag schließlich geschafft.

### Einzelkomponenten der Motoren untersucht

Am zweiten Tag ging es dann endlich in die Werkstatt. Dort gab es eine kurze theoretische Einweisung über die Sicherheitsregeln und darüber, wie alles funktioniert. Dann wurden die Motoren in Einzelkomponenten angeschaut. Erläutert wurde zum Beispiel, was ein Vergaser ist, wie dieser funktioniert, wie die Wartung durchgeführt wird, welche Motorentypen es gibt (Rotax-, Sauer-, Hirthmotor) oder auch wie die Zündung funktioniert.

Gegen Abend stand noch die Unterweisung von Klapptriebwerken an, vorgestellt von der Firma Schempp-Hirth. Auch hierbei waren alle Teilnehmer hoch motiviert, da der Referent Bernd Mangold seinen ganzen Erfahrungsschatz an uns weitergab. Er erklärte genau, was es bei der Wartung eines Klapptriebwerks zu beachten gibt. Dies war besonders wertvoll, weil es



Die Teilnehmer des 90. Motorenwart-Lehrgangs in der Technischen Betriebswerkstatt des BWLV auf dem Klippeneck



Gemeinsam wurde an den Übungsstücken kräftig geschraubt

hiervon mittlerweile sehr viele in Vereinen gibt. So vergingen vier Tage wie im Flug. Wir verbrauchten in der Zeit einige Meter Sicherungsdraht, und es bildeten sich neue Freundschaften zwischen den Teilnehmern.

### Alle Teilnehmer bestanden die theoretische Prüfung

Letztlich stand am Samstag noch eine theoretische Prüfung mit 75 Fragen an, die Matthias Birkhold vom BWLV abnahm und die alle mit Bravour bestanden.

Unser Dank gilt unseren Referenten Armin Kraye und Toni Meßmer, die uns in einer Eselsgeduld alles zeigten, was bei einer Motorenwartung dazugehört und jede Menge Wissen an uns weitergeben konn-

ten. Nicht zu vergessen auch der Dank an Hans Hörber, der zu jeder Frage eine Antwort hatte, ob es nun zu Motor- oder Zellwartung oder Motorelektronik war. Hut ab!

Zudem wollen wir uns bei der ARGE Klippeneck bedanken, dass sie uns ihren Motorsegler zur 100-Stunden-Kontrolle zur Verfügung stellte, sowie bei Frank Möbbeck, der uns mit Backwaren am Nachmittag versorgte und für uns noch einige Rundflüge mit der DR 400 organisierte.

Ich wünsche allen frisch gebackenen Motorenwarten eine gute Hand bei ihrer Arbeit. Wir waren eine tolle Truppe!

Text und Fotos: Frank Herrmann,  
FG Neckartal-Köngen

ZUM 80. GEBURTSTAG VON KLAUS KEIM

# FLIEGER AUS LEIDENSCHAFT



Mit Tochter Katrin Senne, ebenfalls äußerst erfolgreiche Segelfliegerin und Weltmeisterin, ist der Jubilar gerne und häufig unterwegs

**Am 21. Mai ist Klaus Keim 80 Jahre alt geworden – kaum zu glauben, wenn man bedenkt, mit welcher Energie der Aidlinger durchs Leben geht und wie aktiv er ist.**

Klaus Keim gehört zu den bekanntesten und erfolgreichsten Fliegern und Konstrukteuren im Land. Seit 1953 ist er Mitglied beim FSV Sindelfingen und im BWLV. Ab 1990 war er Vorstandsmitglied, von 1991 bis 1997 Erster Vorsitzender seines Vereins. Darüber hinaus ist Klaus Keim Mitglied in der Traditionsgemeinschaft der „Alten Adler“ und Träger zahlreicher Auszeichnungen, darunter der Goldenen Wolf Hirth Medaille des BWLV. Der Verband gratuliert ihm ganz herzlich zu seinem runden Geburtstag, verbunden mit den besten Wünschen!

Die Fliegerei betreibt Klaus Keim, der in Sindelfingen aufgewachsen ist, seit seinem 13. Lebensjahr – damals war es in Deutschland nach dem Krieg noch nicht wieder erlaubt zu fliegen. Also machte der junge Mann mit dem heimlich selbst gebastelten Fluggerät von Bekannten seine ersten Flugversuche. Sobald die Fliegerei wieder offiziell erlaubt war, konnte er sich seinem Hobby auch öffentlich widmen. 1953 folgte bereits das Silber C, und 1956 machte Klaus Keim den Motorflugschein einschließlich Kunstflugberechtigung mit 17 Jahren – hierfür mussten eigens die Eltern noch ihre Zustimmung geben.

Nach seinem Abitur, das er 1958 am Goldberg-Gymnasium ablegte, machte Klaus

Keim zunächst eine Lehre bei Daimler-Benz in Sindelfingen. Hier habe er seine gesamten handwerklichen Grundkenntnisse erworben und seine drei lehrreichsten Jahre schlechthin erlebt, so der Jubilar. Derweil nahm seine Segelflugkarriere richtig Fahrt auf: So nahm der Sindelfinger, der ab 1960 Maschinenbau an der Technischen Hochschule in Konstanz studierte, an vielen Meisterschaften teil und schaffte es ins deutsche Segelflug-Nationalteam. Gerne erinnert er sich zudem an zahlreiche Einsätze bei deutschen und internationalen Wettbewerben.

## **Etliche Rekorde in Südafrika**

1965 wanderte Keim auf Zeit nach Südafrika aus – zunächst mit nur 2.000 Mark in der Tasche. Nach einem harten Start in verschiedenen, körperlich sehr anstrengenden Jobs landete er schließlich bei der Kranbaufirma von Helli Lasch, wo er sich als Ingenieur verdient machte. Nach der Arbeit widmete er sich in seiner Freizeit der Fliegerei. So baute er unter anderem 1966 im eigenen Gartenhäuschen sein erstes Segelflugzeug, einen Zugvogel 3b, selbst zusammen. Nach einem Jahr folgte Keims heutige Ehefrau Ursula (geb. Schall) ihm nach Südafrika nach.

Während der Zeit in Südafrika stellte Klaus Keim einige Rekorde im Segelfliegen auf, zunächst mit seinem Zugvogel, dann dem doppelsitzigen Kranich III. Nebenbei begann er, Flugzeuge zu konstruieren und zu reparieren, um die Technik zu verbessern.

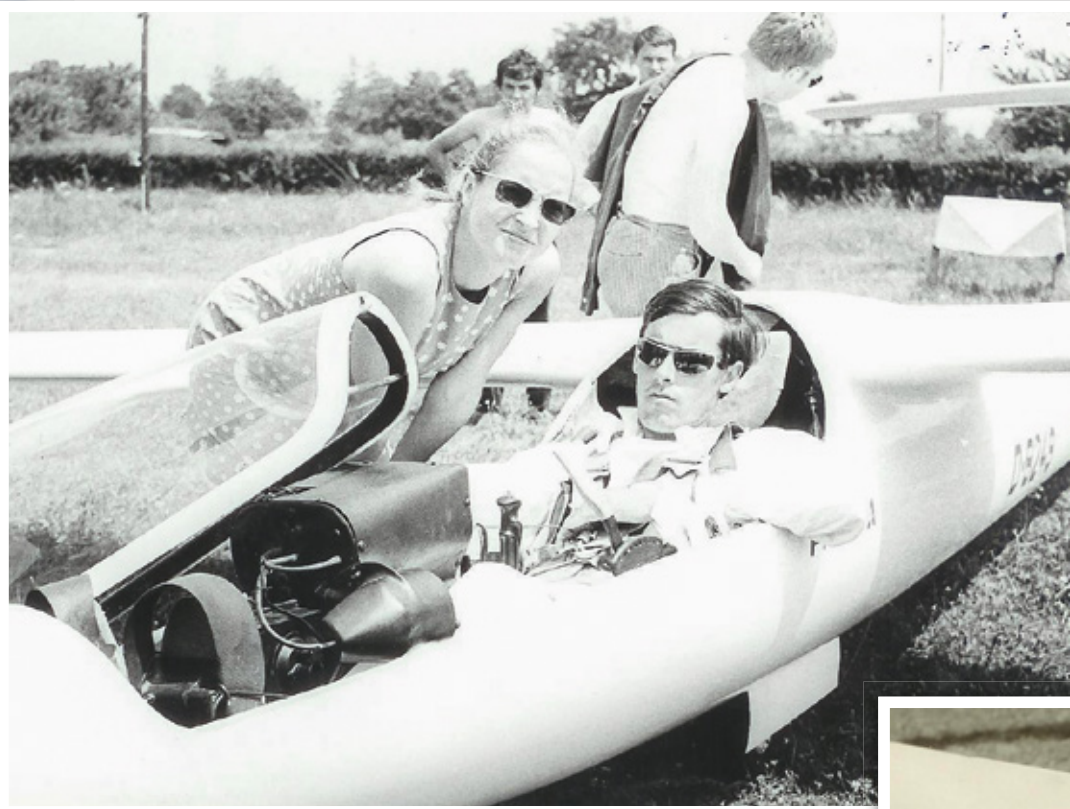
## **Arbeit bei Eugen Hänle/Glasflügel**

Nach drei Jahren kehrte Klaus Keim nach Deutschland zurück, heiratete Ursula und heuerte bei Glasflügel in Schlattstall an, dem Hersteller von Segelflugzeugen in neuer Kunststoff/GFK-Technik. Dort arbeitete er drei Jahre lang im Konstruktionsbüro bei Eugen Hänle, und es entstanden Glasflügel 604, Standard Libelle sowie seine eigene BS1 mit 19 Meter Spannweite und weiteren Sondermerkmalen, zum Beispiel einem einziehbaren Heckrad.

1969 kam Tochter Katrin zur Welt. Diese ist – verheiratet mit Stefan Senne, dessen Nachnamen sie trägt – längst selbst eine der bekanntesten und erfolgreichsten Segelfliegerinnen Deutschlands und hat zahlreiche Titel gewonnen. So ist sie unter anderem Weltmeisterin der 18m-Klasse.

Danach arbeitete Keim 25 Jahre bei der IBM in der Fabrikplanung und war während dieser Zeit drei Jahre in den USA am Aufbau einer neuen Halbleiter-Fabrik beteiligt. Das Flugzeug war natürlich dabei, um US-Meisterschaften zu fliegen. 1998 ging Klaus Keim in Vorruhestand, was ihm ermöglichte, sich dem Vertrieb und Service für Flugsysteme zu widmen, den er in Deutschland aufgebaut hatte.

Hierbei darf man Klaus Keim getrost als Pionier bezeichnen. Denn er trieb unter anderem maßgeblich die Verbreitung von GPS-unterstützten Flugschreibern voran, mit denen Flugweg, Höhe und Geschwindigkeit genau aufgezeichnet und per



**Auch eine BS1 nannte Klaus Keim sein Eigen**

Computer schnellstens ausgewertet werden konnten – heute insbesondere bei Wettbewerben in den Segelflugzeugen nicht mehr wegzudenken, damals aber kein leichtes Unterfangen beim zunächst großen Widerstand aus der Fliegerwelt, in der Streckenflüge noch mittels Barografen und Fotografien dokumentiert wurden.

**Absolute Hilfsbereitschaft**

Noch heute hilft Klaus Keim Segelfliegern in ganz Europa mit seinem technischen Wissen weiter. Nicht nur damit hat er sich einen tadellosen Ruf erworben. Seine Bereitschaft, auch unkonventionelle Ideen umzusetzen, seine absolute Hilfsbereitschaft, seine enorme fachliche Kompetenz und seine herzliche und offene Art zeichnen den Familienmenschen und Schwaben aus.

Im Laufe seines langen Fliegerlebens hat er so ziemlich alles an Segelflugzeugen geflogen, was fliegbar ist – darunter Zugvogel, Kranich III, BS 1, Kestrel 17m, Glasflügel 604, ASH 25, ASH 25 Binder EB, DG800, ASG 32 Mi. Ins Flugzeug setzt er sich noch immer oft und gerne – und dies will er nach eigenen Angaben beibehalten, so lange es geht. Am liebsten ist er in den Bergen unterwegs, aber auch von seinem Heimatflugplatz bei Deckenpfronn

startet er gerne zu Flügen über den Schwarzwald und die Schwäbische Alb.

Der BWLV freut sich, in Klaus Keim einen stets zuverlässigen und loyalen Ansprechpartner zu haben, der sich um die Fliegerei höchst verdient gemacht hat, und bedankt sich herzlich für dessen großes Engagement in den vergangenen Jahrzehnten. Der Verband wünscht dem Jubilar viel Gesundheit, noch etliche frohe Stunden in seinem Flugzeug und am Boden sowie eine gute Zeit im Kreis der Familie!

Text: Simone Bürkle  
Fotos: privat



**Einen Zugvogel baute Klaus Keim in den 1960er-Jahren selbst zusammen**



**Familienmensch Klaus Keim fühlt sich im Kreis seiner Lieben sichtlich wohl**



## AUSSCHREIBUNG

## DIE AUSBILDUNG ZUM FI(S) TMG

**Übersicht**

Segelfluglehrer FI(S) benötigen zur Ausbildung von Segelfliegern zur Berechtigung SPL-TMG sowie zur Durchführung der zweijährigen Auffrischungsschulung die zusätzliche Berechtigung „FI(S)-TMG“ in ihrer Lizenz. Der BWLV führt dazu einen Lehrgang durch. Diese Ausbildung basiert auf der **Verordnung (EU) Nr. 1178/2011** und den dazugehörigen AMC.

**Voraussetzungen der Anwärter**

**FI(S)** und eine **Flugerfahrung** von 30 Stunden als PIC auf TMG

Gemäß VO 1178/2011 FCL.930.FI b) iv) benötigt ein FI(S) hierzu einen Lehrgang von **mindestens sechs Stunden Flugausbildung** mit Fluglehrern auf TMGs. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre werden wir dies durch einen theoretischen Wochenendlehrgang ergänzen.

Dieser Lehrgang kann nur sinnvoll durchgeführt werden, wenn die Anwärter das notwendige SPL-TMG-Wissen bereits mitbringen.

Zusätzliche Voraussetzungen:

- gute fliegerische Begabung
- fundiertes theoretisches Fachwissen (mindestens SPL-TMG-Wissen)
- guter fliegerischer Erfahrungsschatz

- gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen

**Zeitlicher Ablauf:**

- Anmeldeschluss: **15. September 2018**
- Theorie-Lehrgang: Samstag, **3. November 2018** und Sonntag, **4. November 2018** auf dem Klippeneck
- Praktischer Ausbildungslehrgang mit Kompetenzbeurteilung: nach Absprache im Zeitraum Samstag, **11. Mai 2019** bis Samstag, **26. Mai 2019** auf dem Klippeneck

**Vorab-Testflug:**

Der Vorab-Testflug wird als erster Flug im praktischen Lehrgang durchgeführt.

**Ausbildungsluftfahrzeug:**

Zur praktischen Ausbildung auf dem Klippeneck stehen **keine** Ausbildungsluftfahrzeuge zur Verfügung. Jeder Teilnehmer bringt sein eigenes Luftfahrzeug mit!

Voraussetzung:

- Das Luftfahrzeug ist in der ATO des BWLV zur Ausbildung angemeldet.
- Das Luftfahrzeug ist zur SPL-TMG Ausbildung tauglich (Transponder, VOR ggf, GPS).

- Das Luftfahrzeug ist vollkaskoversichert.
- Der Halter des Luftfahrzeugs erklärt die Übernahme des vertraglich geregelten Selbstbehalts bzw. entbindet die Ausbilder des BWLV.
- Der Teilnehmer hat auf dem Ausbildungsluftfahrzeug ausreichende Erfahrung.
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsluftfahrzeug oder wird auf Kosten des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen.

**Kosten**

Die Kosten für diesen Lehrgang betragen **400 Euro** für Mitglieder des BWLV und **550 Euro** für Nichtmitglieder. Darin ist die Nutzung der Unterrichtsräume, die Übernachtung auf dem Klippeneck, die Nutzung der Einrichtungen des Verbandes, die Überwachung der Theorie und die Tätigkeit der Ausbilder enthalten.

Als Bestätigung für den Lehrgangplatz erhalten die Anwärter eine Rechnung. Danach ist die Lehrgangsgebühr rechtzeitig vor Beginn des Lehrgangs an den BWLV zu überweisen. Wegen der notwendigen Vorbereitungen kann keine Rückerstattung beim Ausfall eines Teilnehmers erfolgen.

**Kompetenzbeurteilung:**

Wenn die Zeit nach Abschluss der praktischen Ausbildung reicht, wird noch eine Kompetenzbeurteilung (mündliche Prüfung, Lehrprobe, praktische Prüfung) durchgeführt. Ansonsten muss der Anwärter eine Kompetenzbeurteilung bei einem Fluglehrer-Prüfer (FIE(S))-TMG seiner Wahl abschließen.

**Anmeldung**

Das Anmeldeformular ist auf der Homepage des BWLV oder von der **BWL-V-Geschäftsstelle (Martin Jost; jost@bwlv.de)** zu bekommen. Die Anmeldung ist als PDF-Datei oder per Post an die BWLV-Geschäftsstelle zu senden.

## BITTE VORMERKEN:

## BWL-V-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE (B)

Fluglehrerfortbildung

gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV § 96

**Freitag und Samstag, 19./20. Oktober 2018**

Freitag: 12.30 bis 18.30 Uhr, Samstag: 9 bis 18 Uhr

**Ort: Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen**

**Bitte beachten:**

Die Zeiten wurden aufgrund der Vorgaben durch das Bildungszeitgesetz Baden-Württemberg (BzG BW) geändert. Bildungszeit muss spätestens acht Wochen vor Veranstaltungsbeginn beim Arbeitgeber beantragt werden. Der Anmeldevordruck wird in der nächsten Ausgabe des adlers und ab August auf der Homepage des BWLV (Aus- & Weiterbildung) veröffentlicht werden.

Kontakt: BWLV-Geschäftsstelle, Martin Jost, Telefon: 0711 22762-22

E-Mail: [jost@bwlv.de](mailto:jost@bwlv.de)

Text: Martin Jost

Text: Harald Ölschläger,  
Fachausbildungsleiter Segelflug  
([oelschlaeger@bwlv.de](mailto:oelschlaeger@bwlv.de))





# AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR FLUGLEHRER AUF DEM HORNBERG VIELSEITIGE WEITERBILDUNG BEI BESTER STIMMUNG

## Durchstarten nach der Schlepplandung

**Am 14. und 15. April fand auf dem Hornberg, bei den Fliegergruppen Schwäbisch Gmünd und Waldstetten, ein zweitägiges, anerkanntes Auffrischungsseminar für Fluglehrer statt (SPL, TMG FI(S) und SEP FI(A)). Nachfolgend ein Eindruck.**

Hoch motiviert und bei bestem Segelfluggewetter trafen sich frühmorgens 39 Fluglehrer zur zweitägigen Fortbildung auf dem Hornberg. Während in Baden-Württemberg Strecken bis zu 750 Kilometer geflogen wurden, hieß es für die Fluglehrer erstmal wieder die Schulbank drücken. Damit niemand von den schönen Wolken und dem Sonnenschein zu sehr abgelenkt war, wurden die Rollläden im Unterrichtsraum im alten Schulgebäude des BWLV, jetzt dem Hornberg-Hostel ([www.hornberg-hostel.de](http://www.hornberg-hostel.de)), geschlossen.

Nach der Begrüßung von Helmut Müller, der sich die Mühe gemacht hatte, das Seminar hauptverantwortlich zu organisieren, ging es mit der ersten Unterrichtseinheit los. Um die nötige Kompetenzbeurteilung für die Verlängerung der FI-Lizenz zu erlangen, nutzte Oliver Bucher die Möglichkeit und unterrichtete uns in Sachen Standardisierung und neue Ausbildungsmethoden.

### Zunehmend erforderlich: Standardisierung

Standardisierung wird immer wichtiger, für die Vereine, aber auch für die ATO des BWLV. Gerade in Vereinen sind die

Fluglehrer nicht immer verfügbar, und so müssen oder dürfen die Schüler immer mit anderen Lehrern schulen, was nicht schlecht sein muss. Aber der Schüler sollte nicht die Unterschiede der einzelnen Fluglehrer lernen (Beispiele: Position hinter der Schleppmaschine, Anfluggeschwindigkeiten etc.), sondern sollte vielmehr, unabhängig vom Lehrer, immer dasselbe lernen, üben und vertiefen.

Anhand einer Platzrunde mit der Robin DR400 erläuterte Oliver, an welchem Punkt der Platzrunde welche Geschwindigkeit, Höhe, Klappenstellungen und Powersettings eingestellt sein sollten. Natürlich sind dies nur Anhaltspunkte,

aber für die Schulung und zu Beginn der Ausbildung ist dies für die Schüler sehr wichtig.

### Für neue Motivation sorgen

Doch was ist, wenn der Standard die Schüler nicht mehr fordert und somit die Motivation nachlässt? Im zweiten Teil seiner Unterrichtsstunde ging Oliver auf neue Ausbildungsmethoden ein, mit denen man die Schüler weiter motivieren kann. Im Segelflug zum Beispiel ist ja nicht nur das Fliegen wichtig. Heutzutage sollte man auch die Geräte wie FLARM, Logger und Co. in der Schulung mit einbauen. Dies kann auch schon



**Auch Fluglehrer müssen Flugzeuge schieben**



ebenfalls simulierte Windenstart-Seilrissübungen in verschiedenen Höhen durchgeführt.

Die Praxiseinheiten liefen dabei so ab, dass der Lehrgangsteilnehmer immer in der Rolle des Fluglehrers war und „seinen Flugschüler“ vom Flugzeugcheck über ein Briefing bis zum Flug selbst führte. Danach fand ein gemeinsames Debriefing des Schülers (also des eigentlichen Trainers) und des Lehrgangsteilnehmers statt.

### **Zentrales Thema: Ausbildung und Luftrecht**

Vor dem Abendessen berichtete Jürgen Niedecker im Bereich Luftrecht noch von den aktuellsten und wichtigsten Themen für Ausbildung und Luftrecht. Eingegangen wurde unter anderem auf die Punkte Schulungsflug, Auffrischungsschulung, Kompetenzbeurteilung, Handeintrag FI Erneuerung. Was aktuell immer wieder festgestellt wird: Die Aussage bzw. Auslegung der Gesetze kann sich täglich ändern. Hier heißt es für jeden, die Neuerungen entsprechend den Publikationen des Regierungspräsidiums, des DAeC und des BWLV zu Rate zu ziehen.

Dann konnte bei gutem Wetter gegrillt werden, und so klang der Abend am Lagerfeuer mit spannenden und süffisanten Geschichten und Anekdoten aus der Fliegerwelt aus.

### **Geschlechterspezifika in der Ausbildung**

Am zweiten Tag starteten wir gleich morgens mit dem zweiten Praxisteil. Während der Praxisteile wurden wir köstlich von der Fliegerjugend versorgt und konnten uns in der Halle mit Kaffee und Kuchen stärken – hierfür ein herzliches Dankeschön.

Ab dem Mittag gab es noch Vorträge von Beate Rein über „Geschlechterspezifika in der Ausbildung“. Wir Fluglehrer sind häufig die erste Anlaufstelle unserer Flugschüler/innen, daher müssen wir entsprechend sensibel reagieren. Jeder reagiert anders und hat ein anderes Empfinden, worauf wir Lehrer uns einstellen müssen. Beate verdeutlichte uns dies gekonnt an den unterschiedlichen Erwartungen von Mädchen und Jungs an ihre Vertrauensperson, also uns FIs.

Ein etwas trockeneres, aber dadurch nicht unwichtigeres Thema, die „Ände-

**Als Fluglehrer muss man immer auf dem aktuellen Stand bleiben, daher hieß es für die Lehrer „Schulbankdrücken“**

führung der Rechner (GPS plus Logger) verwendet werden.

### **„Vereinsflieger“ und erster Praxisteil**

Als nächstes stand das Thema „Vereinsflieger“ auf der Agenda. Harald Ölschläger gab mit seinem fundierten Vortrag eine gute Einführung in das webbasierte Softwareprogramm und erläuterte die Hintergründe, warum dieses vom BWLV ausgewählt wurde. Die Lehrgangsteilnehmer schlüpften dann in die Schülerrolle. Während der zwei Tage mussten sie ihre eigenen theoretischen und praktischen Unterrichtseinheiten im Vereinsflieger dokumentieren und den Lernfortschritt während des Seminars dort pflegen. So konnten die Seminarteilnehmer das Programm gleich ausprobieren und anwenden.

Nach dem Mittag ging es dann endlich in den lang ersehnten ersten Praxisblock und es wurden u. a. ASK13, Duo Discus, Twin III, DA40, Dimona und SF25 geflogen. Dabei erhielt jeder FI über die zwei Tage zwei Starts, je nach aufzufrischender Lizenz. Als Themenschwerpunkte bei den Segelfliegern gab es mit den ASK13-Flugzeugen Trudeln, Lage und Position im F-Schlepp sowie simulierte Windenstart-Seilrissübung. Mit dem Twin und dem Duo Discus wurden simulierte Schlepplandungen, Überlandschlepp, Figuren mittels Logger-Aufzeichnungen gemalt (Achten und Quadrate) und



**Leckere Verpflegung durch die Fliegerjugend**

frühzeitig beginnen, nicht erst, wenn der vorgeschriebene Überlandflug ansteht.

So kann man der Schülergruppe die Aufgabe geben, verschiedene Muster zu fliegen, um später gemeinsam die Loggerdaten auszulesen und zu bewerten. Für den sportlichen Anreiz kann bei fortgeschrittenen Schülern ein kleiner Dreiecksflug eingebaut werden. Mit einem maximalen Abstand von sieben Kilometern zum Flugplatz kann ein 25-Kilometer-Dreieck geflogen werden, sodass der Flugplatz immer im Gleitflugbereich erreicht werden kann. Auch hier kann zur Vorbereitung, Flugplanung und Durch-



Die Teilnehmer des Lehrgangs



Organisator Helmut Müller bei der Navigationsübung

rungen der Luftraumstruktur 2018“ vermittelte uns Kurt Sautter. In den neuen Karten gibt es nun ein Symbol für erhöhtes Kunstflugaufkommen. Durch die Umstellung auf die 8,33-kHz-Funkgeräte sind einige Frequenzen in den Karten schon aktualisiert, aber die Umstellung wird noch dauern, und somit können die Frequenzen auf den Karten schon veraltet sein. Eine wichtige Neuerung und Empfehlung gibt es bei den TMZ: Jede TMZ hat ihren eigenen Squawk und zusätzlich eine Monitoring-Frequenz, die man einstellen sollte, damit man bei Bedarf von den entsprechenden Controllern angefunkt werden kann.

### Fragen zur Schwerpunktlage

Werner „Micro“ Scholz schloss den Lehrgang mit einem Vortrag über die Flugmechanik ab. Die einleitende Frage war: Warum müssen wir uns Gedanken über die Schwerpunktlage machen? Hier ging es weniger um eine gefährliche Schwerpunktlage hinter dem zulässigen Bereich und dem daraus möglichen Flachtrudeln, sondern um die Abhängigkeit des Höhen-

steuerwegs, der Geschwindigkeit und des Schwerpunkts.

Je weiter der Schwerpunkt am hinteren Ende des gültigen Bereichs liegt, desto weniger Weg benötigt man im Höhensteuer, das heißt, das Flugzeug wird empfindlicher. Dies sollte man vor allem bei den ersten Alleinflügen berücksichtigen, und mindestens zehn Kilogramm über der Mindestzuladung den Flugschüler fliegen lassen. Zum Abschluss der Theorie hatte Micro noch ein kleines „Schmankerl“ für uns und zeigte ein Video von der Trudelerprobung der LS10.

Da während des Lehrgangs kein Flugschüler die Alleinflugreife erreichte, schloss der sehr professionell organisierte und kurzweilige Lehrgang mit wenigstens einer erfolgreich absolvierten Navigationsübung durch Organisator Helmut Müller ab.

### Dank an alle beteiligten Referenten und Fliegergruppen

Im Namen aller Teilnehmer bedanken wir uns bei den Referenten Jürgen, Harald,

Kurt, Beate, Oliver und Micro, bei unseren Flugschülern (Trainer) Oliver, Bernd, Patrick, Frank, Andreas, Michael, Roland, Helmut, Ingo, Tobi und Wolfgang. Ein weiterer Dank geht an die Flugzeughalter/Fliegergruppen für die Bereitstellung der Übungsgeräte bzw. für die Schleppmaschinen, im Folgenden sind dies Oliver, Hannes, Heubach, Waldstetten, Ellwangen, Akaflied Stuttgart und Schwäbisch Gmünd. Erwähnenswert ist ebenfalls die tolle Verpflegung durch die Jugendgruppe der FLG Schwäbisch Gmünd.

Und natürlich zuletzt einen besonderen Dank an Helmut – ohne ihn hätte dieser tolle Lehrgang nicht stattgefunden. Die Teilnehmer würden sich über einen weiteren Praxislehrgang in drei Jahren freuen und hoffen schon jetzt auf Helmut's Bereitschaft für eine Fortsetzung!

Text und Fotos:  
Marc Baur und Martin Bohn

# „DAS CRI-EGEN WIR SCHON HIN...“



Die Teilnehmer beim Praxisteil in Aalen

**Kürzlich ist die Class Rating Instructor (CRI)-Fluglehrausbildung des BWLV 2018 am Flugplatz Aalen erfolgreich zu Ende gegangen. Im Folgenden ein Rückblick.**

„Hast Du ein Anflugblatt von Aalen dabei?“ Was für eine Frage vom links sitzenden Flight Instructor's Instructor (FI-I). Ich hob die Augenbrauen und runzelte die Stirn. „Natürlich“, antwortete ich. Nach kurzem Blick auf das Anflugblatt kam bereits die auflösende Antwort: „Ich dachte schon, sie hätten die Platzrundenhöhe hier in Aalen geändert. Hier steht nämlich 2.700 Fuß, und wir fliegen ja derzeit 2.750 Fuß“. Nach kurzer Korrektur wurde der Fehler behoben, und mir war nach vier Minuten Flugzeit bereits klar, was bei der Aufgaben-

stellung „Demonstrationsflug einer Platzrunde“ eigentlich eingefordert wurde.

Die Fluglehrausbildung zum Class Rating Instructor hatte bereits vom 2. bis 4. März 2018 in den Seminarräumen des BWLV auf dem Klippeneck begonnen – zusammen mit den Teilnehmern des Fluglehrer-Lehrganges FI(A)/FI(A) LAPL-only und unter der gewohnt kompetenten Leitung des BWLV-Referenten Ausbildung Egon Schmaus („Großes Sch und kleine Maus“).

## „Lehren und Lernen“ auf dem Klippeneck

Hierbei wurden den Teilnehmern in mehr als 20 Stunden Theorie „Goldkörnchen“ aus dem Bereich Lehren und Lernen vermittelt. Von Erstellen eines Unterrichtes, Methodik und Didaktik der Ausbildung, Kommunikation und Konfliktbewältigung bis hin zu Integration Fehlermanagement und Zeiteinteilung bereiteten hochkarätige Referenten die Teilnehmer auf den folgenden, praktischen Teil vor. In diesem Zusammenhang sei Janik Egger, FI und Spezialist für Leadership-Coachings und -Trainings, besonders zu erwähnen. Als weiterer Referent gab auch Harald Öschlagger sein Wissen „an den Mann bzw. die Frau“.

Eine bunte Mischung, gemessen an Lebensalter, Erfahrung und fliegerischem Background, stellten die Teilnehmer des CRI-Lehrganges dar. Eines jedoch hatten alle gemeinsam, und das wurde bereits auf dem

Klippeneck deutlich: die Begeisterung für das Fliegen. „Warum wollt ihr eigentlich Class Rating Instructor werden?“ Einfache Frage. Der Verband, die Vereine und Ausbildungseinrichtungen brauchen Fluglehrer! Diese sollen nicht nur ihr Wissen und Begeisterung weitergeben, sondern auch dafür Sorge tragen, dass die Qualifikation, Fähig- und Fertigkeiten der Piloten auf einem hohen Stand gehalten werden.

Ein „Rechtsanfahren“ gibt es in der Fliegerei nun mal nicht. Nicht jedem sind die umfangreichen Rechte eines Class Rating Instructors bekannt. Ein Begriff unter den Piloten ist natürlich die „Auffrischungsschulung“, aber auch weitere Einweisungen (zum Beispiel Spornradeinweisung) und Unterschiedsschulungen (zum Beispiel Verstellpropeller) sind Aufgaben und Rechte eines CRI.

Deshalb sind die Anforderungen an die Teilnehmer mehr als gerechtfertigt. „Du kannst von deinem Flugschüler oder Einzuweisenden nur das verlangen oder erwarten, was du selbst vorleben (vorfliegen) kannst“. Das beginnt bereits mit der Flugvorbereitung bzw. dem Flugdurchführungsplan.

## Perfekte Bedingungen beim Praxisteil auf dem Flugplatz Aalen

Keine Wolke, blauer Himmel, Sonnenschein, Kaiserwetter – so präsentierte sich



Auch beim theoretischen Teil des Lehrganges war volle Konzentration gefragt

dann Aalen. Insgesamt stellten sich dem Lehrgang elf Teilnehmer, welche dann auch zum Praxisteil vom 4. bis 6. Mai 2018 am Flugplatz in Aalen antraten.

Die Vorstellung und Einweisung in den Flugplatz Aalen übernahm natürlich Dr. Helmut Albrecht (FIE), Vorstand des Luftsportings Aalen und überdies BWLV-Präsident Nordwürttemberg.

Die Bedingungen für den Lehrgang erwiesen sich dort als nahezu perfekt. Dies reichte von der Unterstützung durch den Verein, der Nutzung des Seminarraumes, der außergewöhnlich guten Küche des Flugplatzrestaurants bis hin zur Unterbringung einzelner Lehrgangsteilnehmer. Die Infrastruktur am Flugplatz in Aalen lässt keine Wünsche offen. Kurzum: Aalen (EDPA) ist in jedem Fall einen Ausflug wert!

Die Pausen hielten sich für die Teilnehmer in Grenzen. Dem Zeitplan folgend galt es dann, die von den Anwärtern vorbereiteten Unterrichtseinheiten zu halten. Kurios ist es, immer wieder festzustellen, dass sich umso mehr Wissenslücken zeigen, je mehr man sich mit der Gesamtmaterie beschäftigt. Entspannt referierte hier zum Beispiel der Luft- und Raumfahrtstudent Stefan Kroll gekonnt über die Elektrische Anlage, Fluginstrumente, Funk-/Navigationsgeräte und Transponder. Damit wurde die Messlatte bereits deutlich hoch angelegt.

### Wichtige Tipps der Ausbilder

Nach dem Unterricht kam es jeweils zunächst zu einer Feedback-Runde mit den Teilnehmern. Im Wesentlichen profitierten diese aber auch von den Ergänzungen und Anmerkungen der prüfenden Examiner. Es galt dabei stets der Grundsatz, dass es sich immer noch um einen Lehrgang handele, nicht um einen „Könngang“. Somit gaben die Ausbilder auch während der eigentlichen Prüfung noch wichtige Tipps zum Thema Wissensvermittlung und Unterrichtsgestaltung.

Begleitet wurde der Theorieanteil natürlich von der Praxis. Das Auswerten von Wetterdaten, NOTAM, AIP, Flughandbuch, Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeuges, Beladungs- und Schwerpunktbeurteilung im Sinne einer regelkonformen Flugvorbereitung mussten die Teilnehmer an die Ausbilder vor den Flügen – ganz „Oldschool“ – in Papierform übergeben. Schon bei der jeweiligen Vorflugkontrolle zeigte sich dann recht schnell, ob die Anwärter ihr Luftfahrzeug wirklich kennen.

Dabei fielen auch Sätze wie „Das GPS brauchen wir für unsere Flüge nicht, versuche es einfach mal wieder mit den Basics.“ Und so wurden die Flüge sehr schnell zu echten Navigationsaufgaben, welche natürlich auch durch Kontrollzonen wie zum Beispiel Stuttgart, Friedrichshafen oder Memmingen führten.

### Hohe Erwartungshaltung an die Teilnehmer

Hierbei wurden die Teilnehmer wieder mit der Tatsache konfrontiert, welche „Arbeitsleistung“ von Schülern verlangt wird – frei nach dem Motto: „Wer aufhört, dazulernen, der hört auch auf, besser zu werden“.

Dennoch kam der Humor im Cockpit nie zu kurz, zum Beispiel, wenn es mal wieder um Kompassdrehfehler die Eselsbrücken hierfür ging. Vollkommen richtig war dennoch die hohe Erwartungshaltung der Ausbilder an die Teilnehmer. Letztere versuchten ständig ihr Wissen und die beschriebenen „Goldkörnchen“ zu verteilen.

Im Cockpit entspannen sich dann unter anderem solche Dialoge:

„Wir sind unterwegs in Richtung VOR-Kempton, kannst Du mir den Segelflugplatz Isny zeigen?“

Zugegeben, mit etwas Glück befand sich der Platz direkt in unserer Drei-Uhr-Position. „Klar, da unten ist er“.

„Gut, dann landen wir jetzt da.“

Ein Scherz, oder? Kurzer Blickkontakt zum Fluglehrer-Ausbilder und dann die Frage: „Aber nicht wirklich landen, oder? Ist das jetzt Teil der Prüfung? Wir können doch nicht ernsthaft auf dem Segelfluggelände landen?“. Kein Scherz! Also ein entsprechender Anflug geplant und umgesetzt. Egon Schmaus hatte hier im Vorfeld eine Außenstart- und Landegenehmigung für den Lehrgang beantragt. Eine sehr interessante Erfahrung.

### Das Fazit: Es gibt noch viel zu lernen

Jeder Flug bot eine neue Herausforderung, und so langsam begannen sich die Lehrgangsteilnehmer an den neuen „Sitz auf der rechten Seite“ zu gewöhnen. Die Ansagen an die „Flugschüler“ bzw. Ausbilder wurden klarer und präziser. Besonders die Landeanflüge wurden allesamt



Beste Stimmung in der Luft

als der schwerste Teil bewertet. Wie viel Lernfreiheit gebe ich, wann sind klare Ansagen erforderlich und wann greife ich aktiv ein und übernehme? Dies waren die Fragen, die sich immer wieder stellten.

Fazit: Wir haben jetzt eine Berechtigung mehr, aber noch viel zu lernen. Vermutlich, wie in vielen Bereichen, gilt es jetzt, zunächst Erfahrung zu sammeln und auf die Hilfe erfahrener Fluglehrer zurückzugreifen. Allein die Bewältigung der Papierlage ist eine große Aufgabe, denn: wer darf wem was bescheinigen? Wo finde ich die entsprechenden Anträge und Formulare?

In der Summe war dies also eine sehr anspruchsvolle, aber auch sehr wertvolle Weiterbildung durch den BWLV. Wir waren begeistert von der motivierenden, teils auch väterlichen Art und Weise, wie uns das nötige Wissen vermittelt wurde – so konnten die Ausbilder überzeugen und allen Kandidaten zum Lehrgangziel verhelfen. Teilweise konnten bereits am 6. Mai die ersten Kompetenzbeurteilungen durchgeführt werden. Dies stellt den eigentlichen Abschluss der Ausbildung zum Class-Rating-Instructor dar. Somit konnten bereits die ersten Eintragungen der Berechtigung in die Lizenz vorgenommen werden.

Vielen Dank an die Trainer, Ausbilder und Examiner für eure Geduld und euer Können! Die Ausbilder: Egon Schmaus, Dr. Helmut Albrecht, Harald Ölschläger, Janik Egger, Stefan Fackler, Gerhard Pilz, Karlheinz Beiser.

Text: Sascha Bone  
Fotos: Stefan Fackler, Volker Fierhaus  
und Sascha Bone

# BWLV-TERMINSERVICE 2018

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
04.07.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
04.07.18	14.07.18	SF	Deutsche Meisterschaft Segelkunstflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Hayingen
07.07.18		MF	60. Südwestdeutscher Rundflug mit Sternflug – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Schwäbisch Hall
07.07.18		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
08.07.18	21.07.18	SF	Segelflug-WM (Club-, Standard- u. 15m-Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Ostrow/PL
11.07.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
13.07.18	14.07.18	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge, M2) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
14.07.18	15.07.18	MD	Heli-Treffen und Schaufliegen zur Schorndorfer Woche – Info: <a href="http://www.modellflug-schorndorf.de">www.modellflug-schorndorf.de</a>	Schorndorf
14.07.18	16.07.18	UL	(B) BWLV-UL-Fluglehrerlehrgang – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	SLP Walldorf (EDGX)
14.07.18	21.07.18	SF	Sailplane Grand Prix Germany Musbach – Info: <a href="http://www.sgp.aero">www.sgp.aero</a>	Freudenstadt
18.07.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.07.18	22.07.18	MD	Modell-Segelflugmesse Schwabmünchen – Info: <a href="http://www.airshow-events.com">www.airshow-events.com</a>	Schwabmünchen
24.07.18	03.08.18	SF	Dt. Segelflugmeisterschaft Frauen (Club-, Standard- u. 15m-Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Lachen-Speyerdorf
26.07.18	30.07.18	FB	DM Heißluftballon u. 4. Horber Neckar-Ballcup – Info: <a href="http://www.ballonfahren-in-horb.de/hnbc">www.ballonfahren-in-horb.de/hnbc</a>	Horb am Neckar
28.07.18	04.08.18	SF	50. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb – Info: <a href="http://www.klippeneck-wb.de">www.klippeneck-wb.de</a>	Segelfluggelände Klippeneck
28.07.18	09.08.18	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
28.07.18	11.08.18	SF	Segelflug-WM (18m-, Doppelsitzer- und Offene Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Přibram/Tschechien
30.07.18	10.08.18	SF	Deutsche Segelflugmeisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Grabenstetten
03.08.18	12.08.18	SF	Weltmeisterschaft Segelkunstflug (Advanced u. Unlimited Klasse) – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Zbraslavice/Tschechien
04.08.18	10.08.18	LJ	48. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: <a href="mailto:schupke91@gmail.com">schupke91@gmail.com</a>	Flugplatz Leibertingen
04.08.18	11.08.18	LJ	8. BWLV-Jugend-Airgames – Info: <a href="mailto:goller@bwlv.de">goller@bwlv.de</a>	Flugplatz Übersberg
04.08.18	12.08.18	A	Oldtimerflugwoche für Segel- und Motorflugzeuge – Info: <a href="mailto:wolfgang.schaeffler@arcor.de">wolfgang.schaeffler@arcor.de</a>	Flugplatz Gundelfingen (EDMU)
05.08.18	06.08.18	MD	LM Fesselflug-Kunstflug F2B – Info: <a href="mailto:w.gromann@web.de">w.gromann@web.de</a>	Bodman am Bodensee
08.08.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.08.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
11.08.18	19.08.18	SF	Streckenfluglager LSV Schwarzwald – Info: <a href="http://www.lsv-schwarzwald.de">www.lsv-schwarzwald.de</a>	Flugplatz Winzeln (EDTW)
14.08.18	27.08.18	LJ	Deutsch-französische Alpenflugeinweisung – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.com">www.luftsportjugend.com</a>	St. Auban/Frankreich
17.08.18	25.08.18	LJ	Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: <a href="mailto:p.kaiser@bwlv.de">p.kaiser@bwlv.de</a>	Flugplatz Berneck
17.08.18	25.08.18	LJ	Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: <a href="mailto:p.kaiser@bwlv.de">p.kaiser@bwlv.de</a>	Flugplatz Sinsheim
17.08.18	26.08.18	LJ	StreLa der BWLV-Jugend – Info: <a href="mailto:betz@bwlv.de">betz@bwlv.de</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
18.08.18	19.08.18	MD	LM Fesselflug-Scale F4B-SC – Info: <a href="mailto:w.gromann@web.de">w.gromann@web.de</a>	Untersiggenthal/Schweiz
19.08.18		A	Flugplatzfest Wangen-Kisslegg; ab 10.30 Uhr – Info: <a href="http://www.fsg-wangen.de">www.fsg-wangen.de</a>	Flugplatz Wallmusried, Kisslegg
22.08.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.08.18	26.08.18	LJ	BWL-Landesjugendvergleichsfliegen – Infos: <a href="mailto:marianowski@bwlv.de">marianowski@bwlv.de</a>	Flugplatz Übersberg
01.09.18	02.09.18	A	Flugplatzfest FSV Sindelfingen – Info: <a href="https://www.fsv-sindelfingen-ev.de">https://www.fsv-sindelfingen-ev.de</a>	Flugplatz Deckenpfronn
01.09.18	02.09.18	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: <a href="http://www.lsr-aalen.de">www.lsr-aalen.de</a>	Flugplatz Aalen-Elchingen
01.09.18	02.09.18	A	Smartflyer-Challenge – Info: <a href="http://www.smartflyer-challenge.ch">www.smartflyer-challenge.ch</a>	Grenchen/Schweiz
01.09.18	02.09.18	MD	56. Teckpokalfliegen – Info: <a href="http://www.teckpokal.de">www.teckpokal.de</a>	Modellfluggelände Teck in Owen
02.09.18		A	Flugplatzfest Blaubeuren – Info: <a href="http://www.flgblaubeuren.de">www.flgblaubeuren.de</a>	SLP Blaubeuren (EDMC)
08.09.18	09.09.18	A	Flugplatzfest Bad Waldsee-Reute – Info: <a href="http://www.fliegerwaldsee.de">www.fliegerwaldsee.de</a>	Flugplatz Bad Waldsee-Reute
08.09.18	09.09.18	A	Flugtag Sinsheim – Info: <a href="http://www.flugtag-sinsheim.de">www.flugtag-sinsheim.de</a>	Flugplatz Sinsheim
08.09.18	09.09.18	A	30 Jahre FSV Übersberg mit Fly-In – Info: <a href="http://www.flugplatz-uebersberg.de">www.flugplatz-uebersberg.de</a>	Flugplatz Übersberg
12.09.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
12.09.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
15.09.18	16.09.18	A	Flugplatzfest Mühlacker; Sa. 13–19 Uhr, So. 11–19 Uhr – Info: <a href="http://www.fsc-muehlacker.de">www.fsc-muehlacker.de</a>	Flugplatz Hangensteiner Hof
15.09.18	01.12.18	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa. u. So. 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
19.09.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.09.18	23.09.18	LJ	Bundesjugendvergleichsfliegen – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.com">www.luftsportjugend.com</a>	Flugplatz Paderborn
22.09.18	23.09.18	MD	Süddeutsche Meisterschaft LMM – Info: <a href="mailto:Paul.Seren@t-online.de">Paul.Seren@t-online.de</a>	Feilenmoos bei Manching/BY
24.09.18	28.09.18	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Blumberg (Grund- u. Weiterbilder) – Info: <a href="mailto:Uli@acroteam-hall.de">Uli@acroteam-hall.de</a>	Flugplatz Blumberg
29.09.18	30.09.18	SF	Segelkunstflug-Wettbewerb „Walters DoSi“ – Info: <a href="mailto:barbara.gerkhardt@gmx.de">barbara.gerkhardt@gmx.de</a>	Flugplatz Blumberg
30.09.18	06.10.18	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen (Grund- u. Weiterbilder) – Info: <a href="mailto:wkugler65@t-online.de">wkugler65@t-online.de</a>	Flugplatz Hayingen
03.10.18		MD	LMM und Uhu-Wettbewerb FSV Herrenberg – Info: <a href="mailto:wiesiolek@bwlv.de">wiesiolek@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
03.10.18	06.10.18	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
07.10.18		MD	36. Hahnweidepokal-Wettbewerb für Segelmodelle – Info: <a href="http://www.wh-modeller.de">www.wh-modeller.de</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
10.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
12.10.18	14.10.18	LJ	Herbsttagung der DAeC-Jugend – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.com">www.luftsportjugend.com</a>	Braunschweig
12.10.18	14.10.18	LJ	SG 38-Fliegen – Info: <a href="mailto:walz@bwlv.de">walz@bwlv.de</a>	Flugplatz Hayingen
13.10.18			Herbstwettbewerb Osterhofen, LMM – Info: <a href="mailto:frankadametz@gmx.de">frankadametz@gmx.de</a>	Gelände bei Osterhofen
13.10.18		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
13.10.18	14.10.18	FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: <a href="http://www.ballonsportgruppe-stuttgart.de">www.ballonsportgruppe-stuttgart.de</a>	Stuttgart, Bad-Cannstatt
19.10.18	20.10.18	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Filderhalle Leinfelden
22.10.18		A	Zuschusseminar Vereinsförderung 2018 für württ. Vereine, 18 Uhr – Info: <a href="mailto:bayer@bwlv.de">bayer@bwlv.de</a>	BWL-Geschäftsstelle
24.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
28.10.18	01.11.18	LJ	BWL-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: <a href="mailto:gassmann@bwlv.de">gassmann@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
29.10.18	03.11.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
02.11.18	04.11.18	LJ	BWL-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: <a href="mailto:gassmann@bwlv.de">gassmann@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
03.11.18		SF	77. Segelfliegertag in Koblenz – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Koblenz

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerke@bwlv.de](mailto:buerke@bwlv.de). Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

MITTEILUNG DES REGIERUNGSPRÄSIDIUMS:

## MÜNDLICHE PRÜFUNG DER SPRECHFUNKVERFAHREN; SEGELFLUGZEUG- UND FREIBALLONFÜHRER

Die Verordnung über Flugfunkzeugnisse (FlugfunkV) stellt fest, dass zur Ausübung des Flugfunkdienstes in der BRD ein gültiges Flugfunkzeugnis oder eine gleichwertige Bescheinigung erforderlich ist. Die FlugfunkV sagt weiter aus, dass hiervon nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 die Ausübung des Flugfunkdienstes bei Luftfunkstellen an Bord von Freiballonen und Segelflugzeugen ausgenommen ist, soweit sie nicht in den Lufträumen der Klassen B, C und D betrieben werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat anlässlich einer Besprechung mit den Landesluftfahrtbehörden festgestellt, dass grundsätzlich alle Bewerber um eine Teil-FCL-Lizenz zusätzlich auch eine mündliche Prüfung im Prüfungsfach „Kommunikation“ ablegen müssen; das heißt, diese mündliche (praktische) Prüfung der Sprechfunkverfahren als Teil des Faches Kommunikation ist von allen Bewerbern um eine Teil-FCL-Lizenz, das heißt auch Freiballon- und Segelflugzeugführern, bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) oder einer Landesluftfahrtbehörde abzulegen.

Die VO(EU) Nr. 1178/2011 steht über der FlugfunkV. Die FlugfunkV ist – zumindest was das o. a. angeht – nicht mehr anwendbar. Die EU-Regelungen sind das „höherwertige“ Recht.

Das Regierungspräsidium wird nach Ablauf einer Übergangsfrist ab dem **1. November 2018** keine Segelflug- bzw. Freiballonführerlizenz ohne Nachweis einer zusätzlichen mündlichen (praktischen) Prüfung der Sprechfunkverfahren mehr ausstellen.

Text: Friedrich Lauter, Regierungspräsidium Stuttgart; SG1 – Luftfahrt/Luftaufsichtspersonal

## ABSCHIED

# LUFTSPORTVEREIN ROSSFELD TRAUERT UM REINER GAA

Am Ostermontag kam es auf dem Roßfeld bei Metzingen zu einem unfassbaren Flugunfall. Unser Fluglehrer und Erster Vorsitzender des Luftsportvereins Roßfeld, Reiner Gaa, stürzte zusammen mit seinem 21-jährigen Flugschüler bei einem Übungsflug ab. Für den 60-jährigen Ersten Vorsitzenden kam jede Hilfe zu spät.

Reiner Gaa kam 1994 als Gast auf das Roßfeld und war nach einem Schnupperflug von der Fliegerei so begeistert, dass er 1995 seine fliegerische Ausbildung begann. Sein Engagement für den Luftsportverein führte 2002 zur Wahl in den Ausschuss und direkt in das Amt des Zweiten Vorsitzenden. In seiner fliegerischen Laufbahn erwarb er 2005 die Lizenz zum Segelfluglehrer. 2014 übernahm er als Erster Vorsitzender die Vereinsführung.

Reiner engagierte sich in der Nachwuchs-ausbildung auf Augenhöhe, war immer präsent, sei es in unseren Fluglagern oder immer dann, wenn geflogen werden konnte und ein Fluglehrer gebraucht

wurde. Alle seine Flugschüler schätzten seine liebenswerte Art.

Aber Reiner konnte nicht nur andere für den Flugsport begeistern – auch wenn es darum ging, Freunde zur Mithilfe bei unseren außerfliegerischen Aktivitäten zu aktivieren, war Reiner durch seine mitnehmende Art und als hoch geschätzter Kamerad erfolgreich. Er wird uns fehlen und allen immer in guter Erinnerung bleiben. Unser Mitgefühl gilt seiner Ehefrau und seiner Familie.

Zusammen mit den Eltern, dem Bruder und allen Angehörigen unseres jungen Fliegerkameraden hofft der gesamte Luftsportverein, dass es ihm bald wieder besser gehen wird und er wieder in unserer Mitte sein kann.

Bruchteile einer Sekunde genügen, dass nichts mehr ist, wie es war.

Text: Wolfgang Schick,  
Vorsitzender LSV Roßfeld, Metzingen  
Foto: Klaus Dost



Reiner Gaa war als Erster Vorsitzender und Fliegerkamerad sehr geschätzt im Luftsportverein Roßfeld. Er kam bei einem tragischen Flugunfall ums Leben

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

#### BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

#### BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

#### TOP-TERMINE IM JULI 2018

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM SEGELKUNSTFLUG  
04.-14.07.2018 Flugplatz Hayingen  
Info: [www.dskm2018-hayingen.de](http://www.dskm2018-hayingen.de)

60. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG MIT STERNFLUG  
07.07.2018 Schwäbisch Hall (EDTY)  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

SAILPLANE GRAND PRIX GERMANY  
14.-21.07.2018 Flugplatz Musbach  
Info: [www.sgp.aero](http://www.sgp.aero)

BALLON-DM UND 4. HORBER NECKAR-BALLONCUP  
26.-30.07.2018 Horb am Neckar  
Info: [www.ballonfahren-in-horb.de](http://www.ballonfahren-in-horb.de)

50. KLIPPENECK-SEGELFLUGWETTBEWERB  
28.7.-4.8.2018 Segelfluggelände Klippeneck  
Info: [www.klippeneck-wb.de](http://www.klippeneck-wb.de)