

UMWELT SEITE 12

## WINDRÄDER IN FLUGPLATZNAHE GESTOPPT

DER BWLV SETZT SICH WEITER FÜR DIE INTERESSEN DER LUFTSPORTLER EIN

MODELLFLUG SEITE 26

## GELUNGENER WETTSTREIT

WM IM GPS-TRIANGLE-FLIEGEN IN GRUBINGEN NORTEL



TITELTHEMA SEITE 4

## 60 JAHRE PHÖNIX – EIN RÜCKBLICK

INTERVIEW MIT RICHARD EPPLER, DER AM BAU DES ERSTEN GFK-FLUGZEUGS  
MASSGEBLICH BETEILIGT WAR

Jetzt anmelden:

## 44. Treffen der Luftsportlerinnen in Aachen

Von Freitag bis Sonntag, **26. bis 28. Januar 2018**, findet an der Fachhochschule Aachen das 44. Treffen der Luftsportlerinnen (früher: Hexentreffen) statt. Das Motto lautet: „Fliegen – Familie – Forschung/Beruf: Wir wollen alles!“ Auf die Teilnehmerinnen wartet ein vielseitiges Programm. Näheres – auch zur Anmeldung – finden Sie auf Seite 35 dieser Ausgabe.



Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

### EDITORIAL

- 3 Vom Kampf gegen die Windmühlen

### ALLGEMEINES

- 4 Interview mit Prof. Dr. rer. nat Richard Eppler: 60 Jahre Phönix – ein Rückblick
- 9 Mitteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart – Wiederholungsprüfung für die Beurteilung der Zuverlässigkeit
- 9 Kenntnissnachweis – Jetzt auch mit QR-Code
- 9 Termine fürs kommende Jahr und Veröffentlichungen für den „adler“ – Bitte rechtzeitig mitteilen!
- 10 Antonov An-124 am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB)
- 10 BWLV-Mitgliederversammlung 2017 – Wichtige Infos zu den Stimm Scheinen

### TECHNIK

- 11 BWLV-Technischer Betrieb – Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2018

### UMWELT

- 12 Drei Windkraftprojekte in Flugplatznähe gestoppt

### LUFTSPORTJUGEND

- 14 BWLV-Streckenfluglager (StreLa) 2017
- 15 BWLV-Jugend-Airgames – Wichtige Änderungsmitteilung!
- 16 Bundesjugendvergleichsfliegen
- 16 Jetzt anmelden! – Gipfeltreffen der BWLV-Jugend

### HÄNGEGLEITEN

- 17 German Open in Altes Lager/Berlin – Neue Deutsche Meister im Drachenfliegen
- 17 Deutsche Meisterschaft im Gleitschirmfliegen

### FREIBALLON

- 18 Deutsch-französisches Ballonjugendlager in Lothringen – Vereint in Frieden
- 19 Gordon-Bennett-Cup 2017
- 20 3. Horber Neckar-Balloncup

### MODELLFLUG

- 22 Hangflug-Weltmeisterschaft F1E in Rumänien
- 22 Hohe Auszeichnung – Ikarus für Nils Finke
- 23 Klasse F3A – Robin Trumpp wird zum sechsten Mal Deutscher Meister
- 24 Deutsche Freiflug-Meisterschaft in Manching
- 25 Neufassung der BeMod
- 25 Landesmeisterschaften Fesselflug-Kunstflug
- 26 WM im GPS-Triangle-Fliegen
- 27 NPA 2017-05 – Kommentierung des DAeC liegt vor

### MOTORFLUG

- 28 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: Fluglehrer Ultraleicht – oder lieber doch nicht?
- 29 Bucker-Treffen auf dem Degerfeld – So stellt man sich als Kind das Fliegen vor

### SEGELFLUG

- 30 BWLV-Ü-25-Lehrgang in Elchingen
- 32 Erstflug der Mü 31 erfolgreich absolviert

### LUFTSPORTLERINNEN

- 34 VDP-Treffen in Erfurt – Sturmtief Quasimodo hielt die Pilotinnen nicht auf
- 35 44. Treffen der Luftsportlerinnen

### REGIONEN

- 36 Region 6: Böblinger Flieger auf Nord-Ostsee-Tour
- 38 Region 6: Segelfluggruppe Binningen feiert ihre neue Halle
- 39 Region 7: Koblenzer Segelflieger auf Exkursion in Hütten-Hotzenwald

### DAEC-NEWS

- 40 DAeC-Vertreter bei Drohnen-Konferenz der FAI
- 41 Für Wettbewerbspiloten – FAI-Sportlizenzen 2018 jetzt bestellen!

### BWL- MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Terminservice 2017
- 42 Ausschreibung – CRI-Lehrgang 2018 im BWLV
- 43 Fluglehrer-Lehrgang FI(A)/FI(A) LAPL-only

### FLUGSICHERHEIT

- 44 Kommentar von DAeC-Vizepräsident Gunter Schmidt – Sicherheit geht jeden an!
- 44 Beispiel Schwäbisch Hall (EDTY) – Kollisionsgefahr in der Umgebung von Verkehrslandeplätzen

### ABSCHIED

- 45 Rico Recht
- 46 Hans Strobel
- 46 Christian „Pitt“ Scheufler

### ICON-LEGENDE

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



### ZUM TITELBILD

60 Jahre sind seit dem Erstflug des Phönix vergangen – und bis heute ist das Flugzeug einzigartig. Es ist das erste komplett in Kunststoff-Faserverbund-Schalenbauweise hergestellte Flugzeug, das jemals gebaut wurde. In unserem Interview ab Seite 4 hält Prof. Dr. Richard Eppler, der seinerzeit maßgeblich an der Entwicklung des Phönix beteiligt war, Rückschau auf die aufregende Zeit, in der das damals völlig neuartige Projekt entstand.

Foto: Archiv Richard Eppler

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

# VOM KAMPF GEGEN DIE WINDMÜHLEN



Volker Rath, BWLV-Präsidentialrat  
PR/Öffentlichkeitsarbeit

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

der Kampf gegen Windmühlen – das hört sich ein bisschen nach Don Quijote an. Aus Sicht des BWLV ist dem aber nicht so. Denn erstens sind die Gefahren durch Windkraftanlagen in direkter Flugplatznähe sehr real und keine Einbildung. Und zweitens sind der BWLV und seine betroffenen Vereine nicht automatisch in der Rolle des „Ritters der traurigen Gestalt“. Die Erfolge des Einsatzes für die Interessen der Allgemeinen

Luftfahrt in den vergangenen Jahren, zuletzt bei den aktuellen Fällen auf dem Klippeneck und in Stahringen, zeigen das deutlich (lesen Sie hierzu den Text auf Seite 12).

Um es klar zu sagen: In Sachen Windkraft und Energiewende ist der BVLW neutral. Das einzelne Mitglied darf hier selbstverständlich eine Meinung haben. Als Landesverband setzen wir uns jedoch immer dort ein, wo unsere Flugplätze betroffen sind. Was da auf uns zukommt, hat der BWLV übrigens schon sehr früh realisiert und sich entsprechend aufgestellt. Ein Windkraft-Beauftragter in Person von Hansjörg Jung ist längst etabliert; er hat sich mit einer Detailversessenheit in die komplizierte Materie eingearbeitet und ein Netzwerk aufgebaut, das einen nur stauen lassen kann.

Damit stehen uns mehrere Optionen zur Verfügung, um zu reagieren: die Beratung durch die BWLV-Geschäftsstelle, die fachliche Seite in Hansjörg Jung und natürlich die Öffentlichkeitsarbeit, die hier niemals unterschätzt werden sollte. Selbstverständlich haben wir auch im Vorfeld eines Bürgerentscheids wie in Balgheim, wo das Verbandssegelfluggelände Klippeneck betroffen war, unsere Position in die öffentliche Diskussion eingebracht. Das ist unser Job.

In Sachen Windkraft-Ausbau ist derzeit viel im Schwange. Die Investoren und Stromkonzerne drängen auf den Ausbau, weil sie ihren Zielen oft hinterherhinken. Deshalb fordern sie Vorfahrt in der Rechtsgüterabwägung. Aus ihrer Sicht ist das verständlich, es geht um Marktanteile und um viel Geld.

Ungeachtet dessen verfolgen auch wir als Luftsportler legitime Interessen. Ganz vorn steht hierbei der Erhalt der Flugsicherheit. Denn die Abstände, die hier zum Teil zum Platzrundenbetrieb geplant werden, stellen für unsere Piloten ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Was die Gutachter der FH Aachen längst auch in einem wissenschaftlichen Gutachten festgelegt haben, erleben unsere Luftsportler in der Praxis immer wieder: Windräder sind eben keine statischen, sondern dynamische Hindernisse. Somit sind Flugbewegungen um diese Hindernisse äußerst schwer einzuschätzen. Gerade für Flugschüler, die ohnehin erst lernen müssen, sich im Luftraum zurechtzufinden, ist das ein unkalkulierbares Risiko. Doch auch erfahrene Piloten haben mit diesen Abstandsregelungen zu kämpfen und sind gefährdet – ein Zustand, den wir nicht hinnehmen werden. Wie soll das dann erst werden, wenn wir auf Riesenwindräder treffen, die mit geplanten 230 Metern höher sind als der Stuttgarter Fernsehturm und Rotordurchmesser haben, die der doppelten Spannweite eines Airbus entsprechen?

Auch die Arbeit unserer Vereine und deren Eigentum in Form von Fluggeländen, teils schon fast 100 Jahre alt, sind schutzwürdige Güter für die Allgemeinheit. Wir sind öffentliche Einrichtungen, das muss man immer wieder betonen. Auf die Gefahr hin, mich zu wiederholen: Öffentlichkeitsarbeit ist existenziell für Vereine. Und zwar immer! Nicht erst dann, wenn Raumordnungsverfahren für die künftige Nutzung von Flächen eingeleitet werden und uns droht, dass da was kommen könnte. Dann ist es fast schon zu spät.

Einige Windkraft-Projekte im Land sind in Planung, die auch Flugplätze tangieren, weitere werden sicher kommen. Der BWLV hat Erfahrungen gesammelt und wird die Interessen seiner Mitglieder vertreten. Die Herangehensweise ist stets individuell, weil die Voraussetzungen jedes Mal andere sind. Aber wir haben die notwendige Expertise an Bord, um reagieren zu können. Um es mit der Quintessenz des Romans über Don Quijote zu sagen: Die Debatte um die Energiewende ist vielstimmig, entsprechend breit gestreut die Argumentation. Was ist Wirklichkeit, was Einbildung? Jeder darf sich selbst seine Meinung machen. Der Standpunkt des BWLV ist klar: Wir nehmen keine Rotoren im Platzrundenbetrieb und in Übungsräumen, die unsere Schüler und Piloten in Lebensgefahr bringen, widerstandslos hin. Punkt.

Ihr

INTERVIEW MIT PROF. DR. RER. NAT RICHARD EPPLER

# 60 JAHRE PHÖNIX – EIN RÜCKBLICK



Einige Exemplare des Phönix sind bis heute im Einsatz und werden dank liebevoller Pflege und Wartung noch immer geflogen

Mit der Konstruktion des fs24 Phönix begann ein neues Zeitalter im Segelflugzeugbau: Erstmals kam hierbei Glasfaserverstärkter Kunststoff (GfK) zum Einsatz. Dies revolutionierte den Luftsport und eröffnete völlig neue Perspektiven. Am 27. November 1957 fand der Erstflug des Phönix statt. Professor Dr. rer. nat. Richard Eppler war zusammen mit Hermann Nägele und Rudi Lindner seinerzeit maßgeblich an der Entstehung des Phönix beteiligt. Im Gespräch mit der adler-Redaktion hält der bekannte Wissenschaftler zum 60-Jahr-Jubiläum des

Phönix-Erstflugs Rückschau auf eine bewegte Zeit, welche die Fliegerei nachhaltig verändert hat.

► **Herr Professor Eppler, die Leidenschaft für die Fliegerei zieht sich durch Ihr ganzes Leben – sie war letztlich auch Grundlage für Ihren Beitrag zum Phönix. Wie ist diese Leidenschaft überhaupt entstanden?**

Mit fünf Jahren stand ich in Ulm Stunden auf der Straße, wenn eine Gruppe älterer Buben Papierschwaben fliegen ließ. Ob das nun ein Schlüsselerlebnis war oder die Folge eines früheren, weiß ich nicht.

► **Wie hat sich Ihre Liebe zur Fliegerei in Theorie und Praxis weiterentwickelt?**

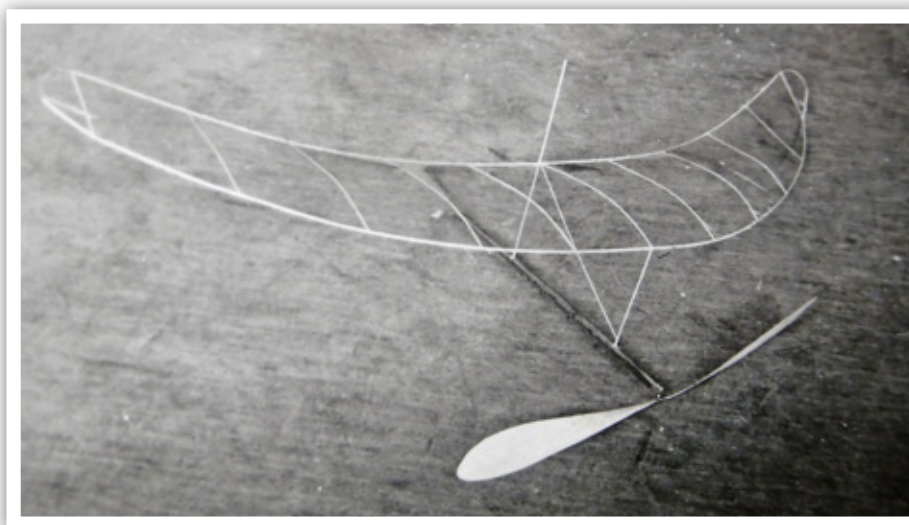
Ich baute Flugmodelle, erst nach Plan, bald nach eigenen Ideen. Ich besorgte mir Fachbücher für Strömungslehre und merkte rasch, dass da viel Mathematik vorkommt, was mir wenig Probleme bereitete. Den entscheidenden Impuls gab dann der Lilienthal-Preis, den ich mit 17 Jahren gewann.

► **Wie kam es dazu, dass Sie diesen Preis gewannen?**

Ich hatte wohl Glück, bekam aufgrund meiner Bewerbung eine Einladung zu einer persönlichen Vorstellung nach Berlin. Ich hatte theoretisch nachgewiesen, wie man bei Saalflugmodellen die Flugzeiten verbessern kann und das am Tag vor der Vorstellung realisiert. Zudem konnte ich die nicht ganz einfachen Fragen über Strömungslehre beantworten. Aber man hat mir nie gesagt, warum ich den Preis bekam. Er war mit 5.000 Mark dotiert.

► **Warum war der Lilienthal-Preis so wichtig für Ihren weiteren Lebensweg?**

Das Preisgeld sollte dem Preisträger ein wissenschaftliches Studium ermöglichen, auf einem Gebiet, das in der Luftfahrt angewandt wird. Ich hatte mich als Pilot bei der Luftwaffe beworben. Ich war noch nicht in der Ausbildung, als der Befehl kam, dass alle Lilienthal-Preisträger (vier oder fünf, Reimar Horten war einer von ihnen) an die Universitäten oder Technischen Hochschulen zu senden seien. So



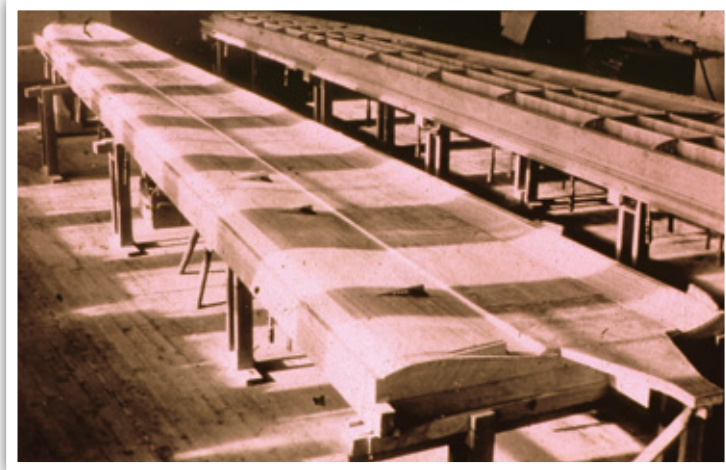
Unter anderem dank seines gut funktionierenden Saalflugmodells gewann Richard Eppler 1941 als 17-Jähriger den Lilienthal-Preis. Dieser bewahrte ihn später davor, im Krieg umzukommen und ermöglichte ihm die ersten Semester seines Studiums



◀ Hermann Nägele, der spätere Konstrukteur des Phönix, als junger Mann mit seinem illegal konstruierten Flugzeug „Götz von Berlichingen“



▲ Weil die Erbauer Hermann Nägele und Robert Mayer berechtigte Angst vor einer Strafe hatten, zündeten sie die Überreste der abgestürzten „Götz von Berlichingen“ an. Hieraus entstand die Idee für die Namensgebung für ein späteres Flugzeug: Dies sollte quasi wie ein Phönix aus der Asche steigen



▲ Der Bau der Einzelteile des Phönix brachte große Herausforderungen mit sich

konnte ich im Krieg schon drei Semester Luftfahrttechnik studieren, ein ungeheures Privileg. Von meinen Schulkameraden hatten sich einige als Piloten beworben. Kaum einer davon überlebte den Krieg.

► **Nach dem Krieg war der Studiengang Luftfahrttechnik nicht mehr zugelassen. Wie haben Sie es trotzdem geschafft, sich weiter auf diesem Gebiet wissenschaftlich zu betätigen?**

Ich sattelte um auf Mathematik, mit dem Anwendungsgebiet Strömungsmechanik. Ich hatte auch von einem NACA-Bericht 824 gehört, in dem es um Laminarprofile ging. Ich bestellte ihn ohne Aussicht, ihn zu bekommen. Vier Wochen später war er da, zum Preis von 1,50 Dollar. Er enthielt Beschreibungen, wie in den USA mit unglaublichem Aufwand Laminarprofile berechnet und in einem speziellen Windkanal getestet wurden. Der Begriff Laminarprofil war mir aus deutscher Forschung schon bekannt, aber von klaren Ergebnissen wusste ich nichts. Die amerikanischen Arbeiten waren ein wichtiger Durchbruch, die Methoden waren für mich aber absolut nicht brauchbar. Der erforderliche Rechenaufwand war um Zehnerpoten

außerhalb meiner Möglichkeiten. So suchte ich lange intensiv, ob es da noch andere Methoden geben könnte. Anfang 1955 hatte ich eine mathematische Idee, wie man vorgehen könnte. Fünf Monate später hatte ich eine feste Rechenmethode und eine Reihe Beispiele. Ein Profil konnte nach dieser Methode von einem Fachmann leicht in drei Tagen berechnet werden. Und die Methode war genauer und viel flexibler. So war es verständlich, dass meine Methode in den USA besonders beachtet wurde und ich zweimal je sechs Wochen lang mit der NASA-Profilabteilung zusammenarbeiten konnte.

► **Wie entstand die Idee, den Phönix zu bauen?**

Als 1951 der Segelflug in Deutschland wieder zugelassen wurde, war ich ein junger Assistent an der TH Stuttgart. Mein Flugmodell-Freund Hermann Nägele, inzwischen Diplom-Bauingenieur, beschloss, ein Segelflugzeug zu bauen. Er fragte mich, ob ich die Theorie, Aerodynamik und Festigkeit übernehmen könnte. Ich sagte nur: „Dumme Frage, klar!“. Das Flugzeug sollte aus Balsaholz bestehen, mit einer Deckschicht aus Papier und Leim.

Dieses Flugzeug hatte keine Chance. Wir hatten einfach den Aufwand unterschätzt. Als wir langsam eingesehen hatten, was passiert war, wollten wir es besser machen und versuchten, über unsere Akaflieg eine finanzielle Förderung vom Land für den alten Entwurf zu bekommen. Diesen Antrag reichten wir im Sommer 1954 ein. Das Projekt hatte schon die Nummer FS 24 und den Namen Phönix.

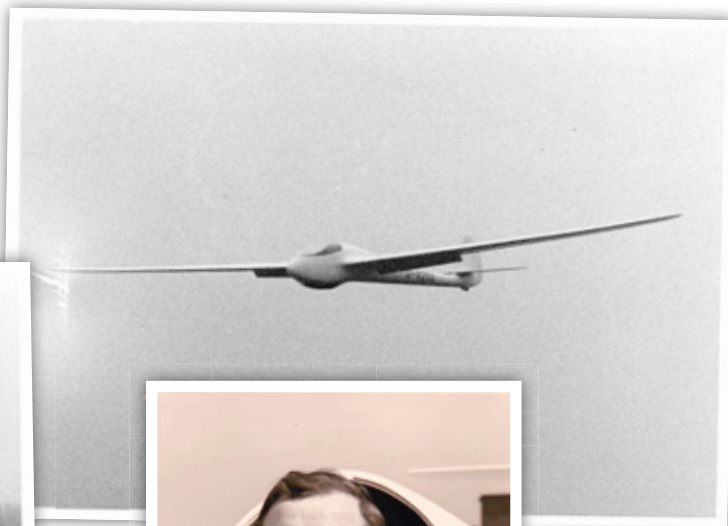
► **Wie kam es, dass der Phönix dann doch kein Balsaholz-Flugzeug, sondern eben das Kunststoffflugzeug wurde, das die Segelfliegerei revolutionierte?**

Kurz nachdem wir den Förderantrag eingereicht hatten, besuchte ich eine Tagung zum Thema Kunststofftechnik in Stuttgart. Da lernte ich einen neuen Werkstoff kennen: GfK, Kunstharz mit einer Verstärkung aus Glasgewebe. Ich war interessiert und wollte mehr Informationen haben. Die Herstellerfirma Reichhold Chemie musste ihr Material bekannt machen, sie schickte uns einen promovierten Chemiker, der uns alles erklärte. Außerdem ließ er Polyesterharz und Gewebepöcken da. Hermann fing sofort an, Teststücke zu bauen. Ich

Der Erstflug war ein voller Erfolg. Dabei wurde Hermann Nägele mit der Winde auf 220 Meter über Grund gezogen. Nach sieben Minuten landete er, was ungefähr der vorhergesagten Sinkgeschwindigkeit von 0,49 m/s entsprach ▶



▲ Vorbereitungen zum Erstflug des fs24 Phönix am 27. November 1957 auf dem Segelfluggelände Schwaighofen bei Neu-Ulm



◀ Hermann Nägele war nicht nur Konstrukteur, sondern auch treibende Kraft hinter dem Phönix. Er starb 1996

durfte beim Materialprüfungs-Institut der TH alle Prüfmaschinen benutzen. So testeten wir Balsaholz, verstärkt mit GfK, auf Festigkeit und Steifigkeit. Hermann erkannte sofort, welches Potenzial diese Mischung barg. Damit war es möglich, eine exzellent glatte Oberfläche in beliebiger Form herzustellen. Als alle Prüfergebnisse vorlagen, war die Begeisterung noch größer. Wenn wir nur die Papierschnitt durch GfK ersetzen, konnte der Flügel schon fast alle Lasten tragen. Also beschlossen wir einen kühnen Schritt: Wir änderten unseren Flugzeugentwurf komplett. Das Flugzeug wurde eine typische Schalenkonstruktion. Als der Förderantrag dann bewilligt wurde, mussten wir zeigen, dass die teurere Außenhaut durch den entfallenen Holm ausgeglichen wird. Das hat man uns gerne abgenommen. Kurz darauf lagen die Ergebnisse meiner Profilberechnungsmethode vor. Der Phönix bekam ein neuartiges Laminarprofil, das speziell an den Überlandflug angepasst war.

▶ **Trotzdem war es noch ein weiter Weg bis zur Fertigstellung des Phönix – bis zum Erstflug sollte es noch drei Jahre dauern. Wie ging es weiter?**

Zum Bau des Flugzeugs mieteten wir sehr günstig eine schöne Werkstatt von Wolf Hirth. Er ließ uns auch zwei prima Facharbeiter, die wir bezahlen konnten. Wolf Hirth war sehr am Fortgang des

Projekts interessiert. Er wollte den Phönix möglicherweise nachher produzieren. Hermann beschloss, Formen für die Ober- und Unterseite aller großen Bauteile herzustellen. Diese Formmulden mussten wie ein Abdruck der entsprechenden Seite, zum Beispiel eines Flügels, gestaltet sein, und sehr genau die Seite des Profils wiedergeben. Das war natürlich eine riesige Arbeit, die Hermann aber zusammen mit den beiden Facharbeitern einwandfrei erledigte. Dann wurden in den Formen beider Seiten die beiden Seiten des Teils gebaut, mit allen eventuell noch nötigen Einbauten für Ruder oder Bremsklappe. Erst dann wurden die beiden Seiten noch in ihren Mulden miteinander verleimt und die Mulden abgezogen. Der Bau dieser Teile war weniger Arbeit als mit der damals üblichen Bauweise. Und wenn die Teile einmal sehr genau herauskamen, dann war das bei weiteren Exemplaren ebenso. So einfach es klingt, wir mussten trotzdem Dutzende von Problemen lösen.

▶ **Welche Probleme waren das?**

Wie bei allen Schalenkonstruktionen werden großräumig die Kräfte bestens übertragen. Da, wo aber einzelne Kräfte ein- oder ausgeleitet werden müssen, zum Beispiel über Bolzen oder Bolzen-Aufnahmen, sind besondere Lösungen nötig. Die GfK-Technik kommt diesen Problemen entgegen. Man muss dort, wo die Kräfte

konzentriert werden, auch das GfK konzentrieren. So haben die Phönix-Flügel an ihrer Wurzel einen kräftigen Stummel, und an dessen Ende einen dicken Bolzen. An der Wurzelrippe sind zwei Aufnahmen für Bolzen an einer kräftigen Flügelbrücke im Rumpf. Ähnliche, kleinere Lösungen waren an vielen Stellen nötig. Auch die Haube machte Probleme. Wir wollten sie der Form des Rumpfes anpassen, aber die Technik dazu gab es noch nicht. Auch die Ruderantriebe machten Probleme. Die Anwendung von Torsions-Rohren lösten manche Probleme. Schließlich ermöglichten sie sogar die automatischen Anschlüsse bei der Montage, was viel später erst ein Fortschritt wurde.

▶ **Wie gestaltete sich die Endphase des Projekts?**

Meine Assistentenzeit an der TH lief Ende 1955 aus. Ich wechselte am 1. Januar 1956 zur Industriefirma Bölkow Entwicklungen KG, die auch Flugzeuge im Programm hatte. Mein neuer Chef, Ludwig Bölkow, war am Projekt Phönix sehr interessiert. Unsere Werkstatt war nicht weit entfernt vom Standort einer seiner Tochterfirmen. Ende 1956 hatten wir eine kritische Phase. Hermann Nägele ging es irgendwie schlecht, das Phönix-Projekt stockte fast. Ludwig Bölkow stellte kurzerhand Hermann Nägele ein und ordnete an, dass Rudolf Lindner, der drei Monate zuvor zu



▲ Wie elegant das Flugzeug in der Luft war und ist, zeigt diese Aufnahme



▲ Richard Eppler (stehend) und Rudi Lindner (im Cockpit) vor einigen Jahren bei einem Flug

Bölkow gekommen war, in das Projekt mit einsteigt. Rudi Lindner, zweifacher Modellflugweltmeister in der wichtigen Klasse A2 und Feinmechaniker-Meister, merkte rasch, dass noch viele Metallteile konstruiert und gebaut werden mussten. Er stieg toll ein, sodass Hermann auch wieder aktiver wurde und der Phönix schon im Juli 1957 fertig war. Ludwig Bölkow hatte richtig gesehen, dass nicht mehr viel gefehlt hatte.

#### ► Wie kam es eigentlich zu der Namensgebung des Phönix?

Dazu gibt es eine besondere Vorgeschichte. In der Zeit unmittelbar nach dem Krieg war es ja von den Alliierten streng verboten, Flugzeuge zu bauen und zu fliegen. Hermann Nägele aber hatte mit seinem Freund Robert Mayer ein einsitziges Motorflugzeug konstruiert. Diese „Götz von Berlichingen“ hatte einen VW-Motor und einen selbst gebauten Propeller aus Holz. Eines Morgens gingen die beiden auf einen Feldweg bei Malmsheim und bauten das Flugzeug auf. Und siehe da – es flog! Hermann drehte die ersten Runden und landete sicher. Sein Freund Robert schaffte es zwar auch in die Luft, zerschmiss das Flugzeug aber bei der Landung. In Panik nahmen sie den Motor und den Propeller heraus und zündeten den Rest der Kiste an. Zum Glück hielten alle dicht, die etwas davon wussten. Das hat ihnen wohl einige Jahre Gefängnis erspart. Für Hermann aber war immer klar: Wenn er später wieder ein Flugzeug bauen würde, würde es wie der Phönix aus der Asche steigen – so bekam unser Flugzeug seinen Namen.

#### ► Wie ging dann der Erstflug vonstatten?

Zunächst brauchten wir eine vorläufige Zulassung von der Prüfstelle für Luftfahrzeuge. Das war gar nicht so einfach, wir mussten in einem Belastungs-Versuch die größte Belastung eines Flügels aufbringen. Es durfte keine bleibende Verformung auftreten. Es war also nicht nötig, den Flügel bis zum Bruch zu belasten. Die Bedingungen wurden einwandfrei erfüllt. Trotzdem hat der Leiter der Prüfstelle noch gezögert, letztlich haben wir aber die Zulassung bekommen. Der Erstflug war dann am 27. November 1957 in Schwaighofen bei Neu-Ulm. Auch Herbert Plasa, der erfahrenste Fluglehrer der Akaflieg Stuttgart und spätere Testpilot, war dabei. Der Platz war groß und störungsfrei, das Wetter ideal – windstill, mit einer geschlossenen Wolkendecke in 300 Metern Höhe. Zuerst kamen fünf Starts und Hüpfer in etwa fünf Metern Höhe, bei denen wir die Steuerung etc. prüften. Dann wurde Hermann mit der Winde auf 220 Meter über Grund gezogen. Nach sieben Minuten landete er, was ungefähr der von uns vorhergesagten Sinkgeschwindigkeit von 0,49 Meter pro Sekunde entsprach. Herbert Plasa machte auch noch einen Hochstart und bestätigte die Daten von Hermann. Spätere Flüge zeigten, dass wir einen sanften Strömungsabriss hatten. Wir waren alle sehr zufrieden. 1958 machte Hermann dann seinen ersten 300-Kilometer-Flug, und Rudi Lindner, unser bester Pilot, gewann später mit dem Phönix die Deutschen Meisterschaften und holte den Langstre-

cken-Weltrekord. Es war also bald klar, dass das Projekt funktioniert hatte.

#### ► Wie lange dauerte es, bis der Phönix in der Segelflug-Fachwelt bekannt wurde?

Das ging dann schnell. Wir bekamen viele Anfragen, und in allen Fachmagazinen wurde berichtet. Selbst der bedeutende Aerodynamik-Professor August Raspert von der Mississippi State University in den USA hörte vom Phönix, kam 1958 nach Deutschland und flog ihn auf der Hahnweide. Er war hellauf begeistert: So eine glatte Oberfläche hatte er vorher noch nie gesehen. Dass es beim Fliegen im Cockpit so leise war, beeindruckte ihn besonders. Er bat dringend, in der Winterzeit, in der in Europa kein Segelflug möglich war, den Phönix samt Hermann Nägele per Lufttransport nach Mississippi zu holen zu dürfen, um ihn zu vermessen. Das hat stattgefunden. Die beste gemessene Gleitzahl war 40, und zum Saisonbeginn 1959 war der Phönix samt Hermann wieder unverfehrt da.

#### ► Wie wurde der Phönix dann vermarktet?

Letztlich war es nicht Wolf Hirth, sondern Ludwig Bölkow, der die Produktion begann. Er erhielt noch einmal Fördermittel des Landes, baute in seiner Tochterfirma „Apparatebau Nabern GmbH“ noch zwei weitere Prototypen, die einige Verbesserungen wie ein Einziehfahrwerk und ein T-Leitwerk hatten. Insgesamt entstanden acht Exemplare. Dann wurde die Fertigungshalle leider anderweitig benötigt.



◀ Rudi Lindner, hier als Pilot im Einsatz, war beim Bau des Phönix verantwortlich für alle mechanischen Teile wie etwa Beschläge. Ohne seine außergewöhnliche handwerkliche Begabung wäre das Projekt gescheitert



▲ Am 5. November 2007 erhielten Richard Eppler (links) und Rudi Lindner den Pioneer Award der Fachmesse Composites Europe für den Bau des Phönix und damit des weltweit ersten komplett in Kunststoff-Faserverbund-Schalenbauweise hergestellten Flugzeugs

▶ Richard Eppler (links) und Peter F. Selinger beim Interview-Termin in der BWLV-Geschäftsstelle



▶ **Wie viele Phönixe gibt es heute noch? Und sind sie noch in Gebrauch?**

Mindestens drei sind voll flugfähig in Museen (Deutsches Museum, Wasserkuppe, Oberwiesefeld), einer wurde nachweislich entsorgt. Einer wird in USA überholt. Mehr ist mir nicht bekannt. Der Nachfolger Phöbus ging dann in Serie, von dem wurden rund 250 Stück gebaut – unter anderem hatte ich auch ein 17-Meter-Exemplar, das ich lange flog. Das war für mich das ideale Flugzeug.

▶ **Was bedeutet Ihnen der Phönix ganz persönlich? Inwieweit hat er Sie auch emotional geprägt?**

Er war natürlich der Durchbruch in der Glasfasertechnik. Wir alle drei haben bis zu unserer Leistungsgrenze daran gearbeitet. Der Phönix ist also etwas ganz Besonderes für mich. Eines möchte ich aber klarstellen: Weil Hermann Nägele wenig gesprächig war und ich deshalb oft die Erklärungen übernehmen musste, kam irgendwann auf, ich sei der „Vater des Phönix“. Dagegen wehre ich mich. Es war Hermanns Flugzeug, von Anfang an. Er hat es erschaffen, ich habe nur mitgemacht. Also gebührt ihm auch der Ruhm. Ich möchte auch nochmal betonen, dass ich ihn stets geschätzt habe, obwohl er manchmal keine einfache Persönlichkeit

war. Aber wir waren zeitlebens gute Freunde, und ich habe ihn regelmäßig besucht, als er krank wurde und 1996 starb. Auch Rudi Lindner war für den Phönix unersetzlich. Letztlich haben wir das alles nur als Team geschafft.

▶ **Lieber Herr Eppler, lieber Richard, wir danken sehr herzlich für dieses Gespräch!**

Fotos: Peter F. Selinger, Richard Eppler, Willy Hofmann, Archiv

## ZUR VITA

Prof. Dr. rer. nat. Richard Eppler gilt als Experte in den Disziplinen Aerodynamik, Strömungsmechanik, Tragflügelprofile, Flugmechanik, Belastung und Festigkeit von Flugzeugen. Phönix und Phoebus, Astir sowie die Flugzeugfamilie von Grob sind eng mit seinem Schaffen verbunden, und Luftsportler wie auch die Wissenschaften verdanken ihm zahlreiche Innovationen. Richard Eppler wurde 1924 in Ulm geboren. Sein Abitur legte er 1942 ab, noch im Krieg studierte er von 1943 bis 1945 Luftfahrttechnik, anschließend Mathematik in Tübingen und Stuttgart. 1951 promovierte er an der TH Stuttgart. Von 1956 bis 1967 ging Eppler in die Industrie und arbeitete für die Firma Bölkow, wo ihm zunehmend Verantwortung übertragen wurde. In dieser Zeit habilitierte er sich gleich zweimal, 1959 für Aerodynamik in Stuttgart und 1960 für Theoretische Strömungsmechanik in München. 1968 wurde Eppler an den Lehrstuhl für Technische Mechanik an der Universität Stuttgart berufen. Dort blieb er bis 1989 aktiv tätig. 1978 und 1979 war er jeweils sechs Wochen als Berater am NASA Langley Research Center tätig. Richard Eppler hat in seinem Institut numerische Arbeiten zur Turbulenzentstehung angeregt. Inzwischen sind auf diesem Gebiet viele wichtige Ergebnisse gewonnen worden. Eppler selbst schuf die Rechenwerkzeuge für die Berechnung von Profilen, vor allem Laminarprofilen. Für seine herausragende Arbeit wurde Eppler mit zahlreichen Auszeichnungen bedacht. Zeit seines Lebens ist Richard Eppler ein begeisterter Segelflieger. Dem BWLV war er stets eng verbunden und ist ihm bis heute ein verlässlicher und gern gesehener Referent und Freund.



## WIEDERHOLUNGSPRÜFUNG FÜR DIE BEURTEILUNG DER ZUVERLÄSSIGKEIT

Aufgrund von Gesetzesänderungen kann es zu Verzögerungen bei der Bearbeitung von Wiederholungsprüfungen für die Beurteilung der Zuverlässigkeit (§ 11 der Verordnung über Luftfahrtpersonal i.V. mit § 7 Luftsicherheitsgesetz) kommen.

Das Regierungspräsidium weist nach § 5 Abs. 2 der Luftsicherheits-Zuverlässigkeits-Überprüfungsverordnung auf Folgendes hin: Hat der Betroffene die Wiederholungsprüfung **spätestens drei Monate** vor Ablauf der Geltungsdauer der Zuverlässigkeitsüberprüfung beantragt, gilt er bis zum Abschluss der Wiederholungsprüfung als zuverlässig; das heißt, eine eventuell zwischenzeitlich abgelaufene Bescheinigung gilt weiterhin. Wird der Antrag jedoch erst **innerhalb** von drei Monaten vor Ablauf gestellt, kann man von dieser Regelung keinen Gebrauch machen.

Es wird dringend geraten, den Antrag mindestens per Einwurfeinschreiben zu übersenden und die zugrunde liegende Bescheinigung mit Verlängerungsantrag (zum Beispiel Kopie) beim Betrieb von entsprechenden Luftfahrzeugen mitzuführen.

Text: red.

## KENNTNISNACHWEIS

# JETZT AUCH MIT QR-CODE



Beispiel für einen Kenntnissnachweis im Scheckkartenformat

Das Kenntnissnachweis-Zertifikat für Drohnenpiloten von [www.kenntnissnachweis-modellflug.de](http://www.kenntnissnachweis-modellflug.de) gibt es jetzt auch im Scheckkartenformat mit QR-Code.

Wer alle Fragen richtig beantwortet, seine Daten eingegeben und bezahlt hat, kann sich die handliche Bestätigung ausdrucken

und mit dem Code im Falle einer Prüfung die Echtheit seines Dokuments belegen. Der DAeC arbeitet daran, dass das kleine Zertifikat künftig auch in rein digitaler Form gültig ist.

Das handliche Zertifikat gibt es übrigens auch für jene Modellflieger, die bereits

einen Kenntnissnachweis beim DAeC erworben haben. Einfach mit E-Mail-Adresse und Passwort auf der Webseite anmelden und den Button „Ausweis herunterladen“ anklicken – fertig.

Text und Grafik: DAeC

## TERMINE FÜRS KOMMENDE JAHR UND VERÖFFENTLICHUNGEN FÜR DEN „ADLER“ BITTE RECHTZEITIG MITTEILEN!

Bitte informieren Sie uns möglichst frühzeitig über die Termine für Ihre Vereinsveranstaltungen, Weiterbildungsmaßnahmen etc., damit wir diese in den BWLV-Veranstaltungskalender 2018 aufnehmen sowie auf unserer Internetseite [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) veröffentlichen können.

Zudem möchten wir Sie noch einmal darauf hinweisen, dass der **Redaktionsschluss** für Berichte, die im „adler“ erscheinen sollen, jeweils **am 1. des Vormonats** ist. Soll also zum Beispiel ein Artikel in der März-Ausgabe erscheinen, muss er bis spätestens 1. Februar bei der Redaktion eingegangen sein. Bitte beachten Sie den Redaktionsschluss - Ausnahmen sind, außer in wenigen Einzelfällen, nicht möglich.

Termine und Veröffentlichungen für den „adler“ können Sie uns gerne per E-Mail unter [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de) übermitteln.

red.

## ANTONOV AN-124 AM FLUGHAFEN KARLSRUHE/BADEN-BADEN (FKB)

# BESUCH EINES RIESEN-FRACHTFLUGZEUGS

Am 24. September ist nach längerer Unterbrechung wieder einmal eines der größten Frachtflugzeuge der Welt, eine Antonov An-124, am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) gelandet. Die An-124 lud Güter einer in der Region ansässigen Firma ein, um diese in den Nahen Osten zu transportieren. Der Flughafen FKB ist mit seiner 3.000 Meter langen Start- und Landebahn auch für die größten Flugzeuge zugelassen.



Text und Foto: Manfred Jung,  
Geschäftsführer FKB

Seltener Gast: eine Antonov An-124 wurde kürzlich am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden mit Transportgütern für den Nahen Osten bestückt

## WICHTIGE INFOS ZU DEN STIMMSCHEINEN BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2017

Wie bereits angekündigt, lädt der BWLV herzlich zur Mitgliederversammlung 2017 ein. **Diese findet statt am Sonntag, 5. November 2017, in der Filderhalle Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen). Beginn ist um 10 Uhr.** Im Anschluss an die Mitgliederversammlung ist ein Steh-Imbiss für alle Teilnehmer im Foyer vorgesehen.

**Als besonderes Highlight gibt es in diesem Jahr einen Vortrag des bekannten Sportjournalisten und Fliegers Karl Senne mit dem Titel „Weltrekorde über Wüsten – Abenteuer ohne GPS“.** Alle Informationen hierzu sowie die Tagesordnung sind nachzulesen in der Oktober-Ausgabe des adlers sowie online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de).

### Wichtiges zu den Stimm Scheinen:

#### Information für unsere Vereine:

Bitte bringen Sie zwingend die vollständig ausgefüllten Stimm Scheine (Unterschrift des Vorsitzenden!) zur Mitgliederversammlung mit, da andernfalls das Stimmrecht sowohl bei mündlicher als auch bei schriftlicher Abstimmung nicht ausgeübt werden kann! Vor Ort können keine Ersatzstimm Scheine ausgestellt bzw. gefertigt werden.

#### Information für unsere Einzelmitglieder:

Nach Vorlage Ihres Mitgliedsausweises erhalten Sie beim Einlass Ihren Stimm Schein. Bitte bringen Sie daher zwingend Ihren Mitgliedsausweis zur Mitgliederversammlung mit.

**Der BWLV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!**

Text: red.

– Anzeige –

**JETZT BUCHEN!**

## ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

**INHALTE DES WORKSHOPS:**

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

**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)

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

**LANITZ AVIATION** • Am Ritterschloßchen 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)

FLUGZEUG BESPANNEN VOM PROFI LERNEN



## BWL-TECHNISCHER BETRIEB

# AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2018

STAND 10/17

Anmeldungen zu den Lehrgängen können nur berücksichtigt werden, wenn die Voraussetzungen nach den „Richtlinien für die Ausbildung des Technischen Personals im DAeC“ erfüllt sind. Der Anmeldung müssen die verlangten Unterlagen wie Lichtbild bzw. Technischer Ausweis beiliegen. Die Ausschreibung und Durchführung erfolgt vorbehaltlich möglicher Änderungen der EASA Part 66 Regularien für Technisches Personal. Die Technischen Lehrgänge vermitteln das erforderliche Fachwissen zur Ausübung der Pilot/Owner-Rechte bei Wartungsarbeiten, wie in VO (EG) 1321/2014, Part M, Anhang VIII beschrieben. Übernachtungen auf dem Klippeneck beinhalten das Frühstück.

**1. Zellenwart-Lehrgang** (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) **(B)** am Segelfluggelände Klippeneck  
vom 29.01. bis 03.02.2018  
vom 12.02. bis 17.02.2018  
vom 29.10. bis 03.11.2018  
vom 26.11. bis 01.12.2018

Eigenbeteiligung 273 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

**2. Werkstatteleiter-Lehrgang (B)** am Segelfluggelände Klippeneck  
vom 15. bis 20.01.2018 WL2  
(Werkstatteleiter für FVK-Bauweise)  
vom 12. bis 17.11.2018 WL1  
(Werkstatteleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

Eigenbeteiligung 397 Euro für WL2; 289 Euro für WL1 für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

**3. Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler und UL) (B)** am Segelfluggelände Klippeneck  
vom 04. bis 07.04.2018 (M1)  
vom 03. bis 06.10.2018 (M1)

Eigenbeteiligung 296 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **UL- und Motorseglermotoren** vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden. Der Anmeldung ist eine **Einweisungsbescheinigung** beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnisse besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat. (Entsprechende Formulare können beim BWLV angefordert werden.)

**4. Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge)** am Flugplatz Ammerbuch **(B)**  
am 13./14. 07. 2018 (M2)  
(geänderter Termin)

Eigenbeteiligung 187 Euro für die Ausbildung. Die Kosten für Anreise, Unterkunft und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **Flugzeugmotoren** vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

**5. Fallschirmwart-Lehrgang** am Segelfluggelände Klippeneck  
am 10./11.03. und 17./18.03.2018

Eigenbeteiligung 231 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

**6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung**  
am Freitag, 09.03.2018 in der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt in Fellbach, Stuttgarter Str. 86.

Eigenbeteiligung 56 Euro für die Prüfung einschließlich des Materials für die Prüfungsschweißungen. Die Reisekosten haben der Teilnehmer oder die Luftsportgruppe zu tragen. Beruflich tätige Schweißer, die in Übung sind, können anlässlich der Wiederholungsprüfung die Flugzeugschweißerprüfung ablegen. Geforderte Kenntnisse und Fertigkeiten können erfragt werden bei:

Dipl. Ing. Helmut Grix  
Stuckerinweg 12,  
73230 Kirchheim/Teck  
Telefon 07021 46080

**Alle Lehrgänge, für die ein Antrag auf bezahlte Freistellung im Sinne des Bildungszeitgesetzes möglich ist, sind mit einem (B) markiert. Informationen hierzu finden Sie auf unserer Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)).**

## Meldeschluss

ist jeweils drei Wochen vor Lehrgangsbeginn mit dem entsprechenden Formblatt an:

**Baden-Württembergischer  
Luftfahrtverband  
BWL-Technischer Betrieb  
Scharstraße 10  
70563 Stuttgart**

Unter dieser Anschrift sowie auf der BWLV-Homepage sind die genannten Formblätter erhältlich.

Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über die Vergabe der Plätze. Nach Eingang der Lehrgangsgebühr werden die Lehrgangsunterlagen verschickt. Den Teilnehmern wird empfohlen, sich vor dem Lehrgang mit den Unterlagen zu beschäftigen, denn während des Lehrgangs besteht wenig Gelegenheit hierzu.

**Bewerber, die nicht BWLV-Mitglied sind, bezahlen einen erhöhten Gebührensatz.**



WINDENERGIE UND LUFTSPORT

# DREI WINDKRAFTPROJEKTE IN FLUGPLATZNÄHE GESTOPPT

In dieser Visualisierung hat der Landschaftsplaner Ulrich Bielefeld deutlich gemacht, wie die geplanten Windräder östlich des Klippenecks aussehen würden. Diese hätten den Flugbetrieb auf dem Verbandsfluggelände Klippeneck beeinträchtigt.

**Von den zahlreichen flugplatznahen Windkraftprojekten, die im Land derzeit in Planung sind, wurden im September drei gestoppt. Am Flugplatz Klippeneck entschieden sich die Bürger der Gemeinde Balgheim in einem Bürgerentscheid gegen eine Verpachtung der Flächen für die Windkraft. Am Flugplatz Stahringen hat der Projektierer auf dem Kirnberg – Gemeinde Steißlingen – aus vielfältigen Gründen aufgegeben. Die Ernennung der Höhlen- und Steinzeitkunst im Ach- u. Lonetal zum UNESCO-Weltkulturerbe im Juli bedeutete zudem das Aus für zwölf Windkraftanlagen im Teichhau südlich des Flugplatzes Giengen/Brenz.**

Da neue gesetzliche Regelungen, welche die Windkraftanlagen und deren neue, enorme Bauhöhen berücksichtigen, immer noch fehlen, muss in jedem Einzelfall mühsam mit den Luftfahrtbehörden und Vorhabensträgern verhandelt werden, um die Hindernisfreiheit an den Flugplätzen aufrechtzuerhalten. Im Folgenden die Fälle, in denen sich – unter anderem auch dank der Mitwirkung des BWLV – neue und für die Flugplätze positive Entwicklungen ergeben haben:

### Flugplatz Stahringen

Das Landratsamt Konstanz hat – auf Antrag der Firma Solarcomplex AG – das Ruhen des Genehmigungsverfahrens für den Windpark Kirnberg (Steißlingen) für voraussichtlich zwei Jahre bestätigt. Als Gründe geben die agierenden Projektierer die „derzeit geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen

(EEG 2017) sowie natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben“ an.

Es gab zahlreiche behördliche Bedenken, die der Vorhabensträger nicht ausräumen konnte. Parallel hierzu entwickelte sich ein breiter öffentlicher Widerstand – mehr als 3.000 Unterschriften gegen das Projekt machen dies deutlich.

Die luftrechtliche Betrachtung der strittigen Windkraftplanung stützte sich einerseits auf eine umfangreiche Stellungnahme der Flugsportvereinigung Radolfzell und bezog sich ferner auf das Turbulenzgutachten der FH Aachen vom 15. Dezember 2015. Der Vorhabensträger hatte mit einem luftrechtlichen Gegengutachten versucht, dies zu entkräften, was wiederum ein ergänzendes Gutachten der FH Aachen erforderlich machte. Hier wurde deutlich, dass das Projekt den Flugbetrieb massiv erschwert hätte.

Neben der luftrechtlichen Kritik beim Genehmigungsantrag zeigten sich weitere eklatante Mängel, die einer Projektgenehmigung entgegenstanden. So wurde im Verlauf des Verfahrens etwa durch den Einsatz von Bürgern und Ornithologen deutlich, dass Vögel durch den Bau stark gefährdet gewesen wären. Insbesondere der Rotmilan überfliegt den Bereich der geplanten Windräder praktisch täglich und wäre damit akut bedroht. Zudem liegt der Kirnberg auf einer wichtigen Vogelzugroute. Auch in Sachen Landschafts- und Denkmalschutz sowie Schallschutz erfüllte der Vorhabensträger die Forderungen der Behörden nicht. Nicht zuletzt erwies sich die Wirtschaft-

lichkeit des Projekts als fragwürdig: Seit Anfang 2017 hat die Bundesregierung bei der Vergütung der Windkrafteinspeisung mehr Wettbewerb durchgesetzt und die Förderungskosten für die Zukunft drastisch reduziert. Die Bewerbung für den Kirnberg und andere Schwachwindprojekte in Süddeutschland sind dabei durchgefallen.

### Flugplatz Klippeneck

Die Gemeinde Balgheim hatte überraschend in Zusammenarbeit mit dem Vorhabensträger Enercon am Ende 2016 in einer öffentlichen Veranstaltung eine Windkraftplanung für vier Windkraftanlagen östlich des Klippenecks vorgestellt. Das Planungsgebiet war weder vom Regionalverband Heuberg noch vom Gemeindeverband Spaichingen, zu dem Balgheim gehört, beplant worden. Somit greift § 35 Baugesetzbuch – das heißt, es findet eine Privilegierung der Windkraft statt. Eine Konsultation mit der Luftfahrtbehörde hatte seitens des Vorhabensträgers nicht stattgefunden. Wäre das Projekt durchgesetzt worden, wären die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Klippeneck erheblich gewesen.

Die Stellungnahme des BWLV als Flugplatzbetreiber wurde am 2. Juni 2017 auf den Weg gebracht. Die Bürgerinitiative gegen die Windkraft, die sich vor Ort gebildet hatte, organisierte Informationsveranstaltungen, sammelte Unterschriften, entwarf Flugblätter, schrieb Leserbriefe und zog Fachleute heran. Sie hatte einen Bürgerentscheid durchgesetzt, der zeitgleich mit der Bundestagswahl am 24. September 2017 in der Gemeinde



Am Klippeneck kann der Flugbetrieb ohne Sicherheitsrisiko durch Windräder weitergehen



Der BWLV setzt sich dort ein, wo die Interessen der Luftsportler durch Windkraftplanungen tangiert sind

Balgheim zur Windkraftplanung auf den Gemeindeflächen stattfand. Bei diesem votierten 57,6 Prozent der Wahlberechtigten gegen die Windkraft. Dieser Bürgerentscheid beschäftigte die Bevölkerung stark, was auch an der großen Wahlbeteiligung in Höhe von 83,5 Prozent abzulesen ist.

### Flugplatz Giengen/Brenz

Der Verein hat keinen Windenflugbetrieb, da er sich nahe an der Autobahn befindet (Seilabwurfgefahr). Deshalb ist dort nur Flugzeugschlepp möglich, der wegen des Startbahngefälles nach Süden erfolgen muss. Die Hindernisfreiheit in den Flugzeugschleppstrecken ist für diesen Flugplatz darum von besonderer Bedeutung. Zudem hätte eine Verlegung der Flugrouten in Wohngebiete hinein erhebliche Lärmbelastungen für die Bevölkerung bedeutet. Die Windkraftplanungen dort hätten die Flieger also in ganz besonderem Maße getroffen.

Der Vorhabensträger EnBW hatte beim Gutachter airsight GmbH ein Gutachten in Auftrag gegeben. In mehrfachen Verhandlungen waren zuletzt im Ergebnis von fünf verschiedenen An- und Abflugvarianten unter Anwendung des NfL 847-16 und des Gutachtens der FH Aachen mit sieben Rotordurchmessern Windkraftanlagenabstand auf dem Tisch, die allerdings erneute Schallgutachten erforderlich machten.

Mittlerweile scheiterte das Windkraft-Projekt aber aus anderen Gründen: Das Landesamt für Denkmalpflege hatte den denkmalschutzrechtlichen Belangen den

Schutz der dort angesiedelten Eiszeithöhlen geltend gemacht. Eine große Rolle gespielt hatte hierbei die Ernennung der Höhlen- und Steinzeitkunst im Ach- u. Lonetal zum UNESCO-Weltkulturerbe im Juli. Dies hat letztlich das Aus für die Windkraftplanung bewirkt. Somit sind auch für die Giengener Flieger vorläufig weiterhin ihre An- und Abflugrouten gesichert.

**Als Fazit bleibt festzuhalten: Die Luftsportverbände – allen voran der BWLV – sind nicht per se gegen den Einsatz erneuerbarer Energien und insbesondere der Windenergie. Dort aber, wo die Planungen in Sachen Windkraft den berechtigten Interessen des Luftsports entgegenstehen und diesen in seiner Sicherheit und Existenz gefährden, wird der BWLV im Schulterschluss mit den anderen Luftsportverbänden diesen Entwicklungen entschieden entgegenwirken.**

**Die Luftfahrtverbände und der BWLV fordern bei der Neufassung der luftrechtlichen Bestimmungen deshalb dringend Folgendes, um die Flugsicherheit aufrechtzuerhalten:**

1. Der sogenannte turbulente Nachlauf der Windkraftanlagen (WKA) muss berücksichtigt werden. Ein Abstand von mindestens sieben Rotordurchmessern ist bei Planungen zwingend erforderlich.
2. WKA müssen als „dynamisches Hindernis“ anerkannt und berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu statischen Hindernissen ergeben sich

hier ganz andere Gefahren für Piloten.

3. Es muss eine Änderung der Abstandsbemessung auf Rotordurchmesser geben, um der wachsenden Größe der Rotordurchmesser Rechnung zu tragen.
4. „Umzingelungseffekte“ im Gegenanflug müssen verhindert werden, der Einflugbereich in den Gegenanflug von Motorflugzeugen in Platzrundenhöhe ist von Hindernissen freizuhalten. Ansonsten ist die Flugsicherheit nicht mehr garantiert (siehe auch Unfallbericht der BFU Nr. 3X035-13 vom 15. Mai 2013)
5. Es muss eine Korrektur der „Isometrie“ durch Erweiterung der äußeren Übergangsfläche in der Weise erfolgen, dass die WKA nicht in die Übergangsfläche hineinragen.
6. Ein Segelflug-Übungsbereich im Gleitwinkel 1:20 in Abhängigkeit von Windenschlepphöhe muss sichergestellt sein.

Der BWLV wird sich auch bei dem Thema weiterhin mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für seine Luftsportler einsetzen. Unter [jung@bwlv.de](mailto:jung@bwlv.de) können sich Vereine an den BWLV wenden und erhalten dort Beratung und Unterstützung.

Text: Hansjörg Jung, BWLV-Präsidialrat für Natur- und Umweltschutz und Beauftragter für Windenergie  
Fotos: Archiv BWLV  
Visualisierung: Ulrich Bielefeld

BWLV-STRECKENFLUGLAGER (STRELA) 2017

# STRECKE, SPORT UND GANZ VIEL SPASS!



Trainer Charlie Bauder (Mitte) bei der Einweisung

suboptimalen Wetters für Hangflugeinweisungen auf den beiden Duos Discen BW1 und BW4 genutzt wurde. Diese Flugzeuge hatte uns freundlicherweise der SBW-Förderverein für Streckensegelflug Baden-Württemberg zur Verfügung gestellt, was vielen Trainees ein einzigartiges Training am Doppelsteuer ermöglichte.

Glücklicherweise kündigte sich die folgenden Tage stets Streckenflugwetter an, und so ging es jeden Morgen mit dem Wetterbriefing von Trainer und „Wetterfrosch“ Abi Kießling sowie zwei Trainees los. Keine Boden- und Höhenkarte, kein Temp und keine Luftmassenveränderung blieben verschont, und alles wurde ganz genau interpretiert, was bei allen den einen oder anderen „Aha-Moment“ auslöste.

### Perfekte Planung der Flüge

Weiter ging es mit der Team- und Streckenfestlegung durch die Trainer und Organisator Pascal Betz, der uns durch die perfekte Planung eine unvergessliche Woche ermöglichte. Perfekt auf den Flug vorbereitet machten wir uns dann voller Tatendrang an den Start und dank der unermüdlichen Schlepp-Piloten auch Schlag auf Schlag in die Luft. Ab da ging es in Zweier-/Dreier-Teams auf den geplanten Strecken über Alb und Schwarzwald.

Konsequent wurde durch die permanente Beobachtung und Unterstützung der Trainer der eigene Flugstil beim Kurbeln und im Vorflug verbessert. Jede unnötige Ruderbewegung und fragwürdige Flugwegentscheidung wurde so im Laufe der Woche Stück für Stück abgewöhnt, beziehungsweise optimiert. Dies war unter anderem durch die kleinen Teams möglich, die eine direkte und individuelle Betreuung durch die Trainer ermöglichten.

### Viel Selbstvertrauen bekommen

Zudem wurden anspruchsvollere Situationen wie Abschirmungen, Regenschauer und blaue Löcher, durch welche man sich zuvor nicht getraut hätte, zusammen mit den Trainern meist problemlos gemeistert und brachten den Piloten einiges an Selbstvertrauen. In dieser Hinsicht konnte man

### Als Scheinneuling mit Welt- und Europameistern trainieren? So etwas gibt es? Ja, beim Streckenfluglager der BWLV-Jugend!

Auch 2017 fand wieder das Streckenfluglager (StreLa) des BWLV auf der Hahnweide, dem Segelflugmekka der Schwäbischen Alb, statt – dieses Mal vom 12. bis 20. August. Ziel des StreLas war es, junge und engagierte Scheinpiloten sukzessive und individuell im selbstständigen Streckenflug zu trainieren und weiterzubilden.

Los ging's am Freitag mit der Anreise, der Dokumentenkontrolle und dem Eröff-

nungsbriefing durch keinen geringeren als Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Segelflugreferent sowie Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug, welcher uns auch über aktuelle Entwicklungen im Flugsport informierte. Gleich zu Beginn wurde die lockere und gleichzeitig sportliche Atmosphäre des Lagers deutlich, welche den Trainees über die Woche das ermöglichte, wofür sie gekommen waren: Druckfreies und sportlich orientiertes Training im Streckenfliegen.

### Flugzeuge des SBW-Fördervereins

Am Samstag ging's dann direkt mit dem Flugbetrieb los, der aufgrund des etwas



BWLV-Jugendleiter Oliver Goller (rechts) war vor Ort und sprach mit den Nachwuchspiloten



**Spaß am Fliegen und neue Perspektiven: Beim StreLa lernten die Teilnehmer enorm viel**

das meist durchwachsene Wetter als durchaus positiv sehen, da wir alle enorm viel lernten – darunter auch mal über unseren eigenen Schatten zu springen.

Kam es doch einmal zu einer Außenlandung, so standen auch hier die Trainer mit voller mentaler Unterstützung bis zum Stillstand des Flugzeugs hinter ihren Schützlingen. Auf der Hahnweide wieder angekommen, wurden die Flüge in den einzelnen Teams noch einmal analysiert und Fehler besprochen, damit sie beim nächsten Flug behoben werden konnten.

Die Zeit nach den Flügen nutzten Charlie Bauder und Abi Kießling für Theorievorträge über Thermik, Streckenflugplanung, Meteorologie und Streckenflugtaktik. Dies diente ideal zur Ergänzung der am Tag gesammelten Erfahrungen.

### Zahlreiche Tipps zur aerodynamischen Optimierung

Doch nicht nur die Theorien wurden besprochen, welche die Flugtaktik betreffen. So gab Walter Eisele hilfreiche Tipps, wie man sein Flugzeug aerodynamisch optimieren kann und damit in Wettbewerbssituationen konkurrenzfähiger ist.

Abends ließ man zusammen bei interessanten Gesprächen und Musik den Tag



**Am Boden packten alle mit an**

ausklingen und freute sich bereits auf den nächsten Flugtag, oder man schweifte bei Vorträgen über Streckenflug in Südafrika in die Traumwelten des Segelflugs. Tag für Tag verging so sprichwörtlich wie im Fluge, was die Piloten am Ende fast schon wehmütig machte, da es für uns alle eine unvergessliche Woche war, in der wir nicht nur enorm viel gelernt, sondern auch neue Freundschaften geschlossen haben.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle Helfer, Rückholer, Schlepp-Piloten und Trainer, an den SBW-Förderverein, den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) und vor allem an Pascal Betz. Sie alle haben uns mit ihrer Zeit, ihren Nerven und ihrer Organisation eine einzigartige Woche ermöglicht!

Text: Daniel Bernhardt  
Fotos: Pacal Betz/Teilnehmer



**Die Schlepp-Piloten waren unermüdlich im Einsatz**

## BWL-V-JUGEND-AIRGAMES

### WICHTIGE ÄNDERUNGSMITTEILUNG!

Die 8. BWLV-Jugend-Airgames finden vom **4. bis 11. August 2018** statt. Es wurde teilweise ein falsches Datum veröffentlicht – deshalb hier die Korrektur und Voranmeldung! Austragungsort wird erneut der bestens dafür geeignete Flugplatz Übersberg bei Reutlingen sein. Wir werden euch dazu auf der Homepage und im adler auf dem Laufenden halten. Die Ausschreibungen werden voraussichtlich im Januar 2018 online gestellt.

Text: Oliver Goller, BWLV-Landesjugendleiter, Leiter BWLV-Jugend-Airgames

# DEUTSCHLAND, DEINE (JUNG-)SEGELFLIEGER



43 junge Piloten nahmen am Bundesjugendvergleichsfliegen in Oppenheim teil

Wer ist Deutschlands bester Nachwuchs-Segelflieger? Seit dem 24. September lautet die Antwort: Tobias Rittich. Der Sportler aus Rheinland-Pfalz konnte sich beim Bundesjugendvergleichsfliegen auf dem Flugplatz Oppenheim-Guntersblum gegen 43 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet durchsetzen. „Als rheinland-pfälzischer Verein freut es uns natürlich, dass ausgerechnet ein Rheinland-Pfälzer den ersten Platz in der Einzelwertung erreicht hat“, sagt Tilman Nebelung, Veranstaltungsleiter und Zweiter Vorsit-

zender im Aero-Club Oppenheim-Guntersblum.

In der Gesamtwertung landeten die Sportler aus dem südlichen Bundesland auf Rang zwei – vor Bayern. Den Sieg holte Hessen. In der Einzelwertung erflog Jan Schäfer aus Hessen Silber; die Bremerin Carolin Delius sicherte sich Bronze.

Wer noch nie in Oppenheim-Guntersblum gestartet war, musste sich vor Beginn mit

den besonderen Bedingungen vertraut machen: Der Platz ist von Bäumen umgeben. Durch sie kann es zu Verwirbelungen kommen. Nach der Anreise am Donnerstag starteten die Piloten unter anderem deshalb am Freitag zu Einweisungs- und Trainingsflügen – „frei von Hektik und Stress“, wie Nebelung betont.

**Teilnehmer waren zwischen 14 und 25 Jahre alt**

Am Samstag ging es dann ums Ganze: In drei Wertungsdurchgängen von jeweils fünf bis zehn Minuten Länge zeigten die jungen Piloten, was sie in ihrer Segelflugausbildung gelernt haben. Gewertet wurden auch Starts und Ziellandungen. Zum Teilnehmerfeld gehörten Segelflieger im Alter zwischen 14 und 25 Jahren, die sich zuvor bei einem Landesjugendvergleichsfliegen qualifiziert hatten.

Das Vergleichsfliegen sei von „hoher Disziplin“ und einem „tollen Gemeinschaftsgefühl“ gekennzeichnet gewesen, sagt Nebelung über den Wettbewerb, zu dem auch zahlreiche Zuschauer gekommen waren. Am Sonntag klang die Veranstaltung mit einem Feuerwerk und einer Hangarparty aus.

Text und Foto: DAeC

## JETZT ANMELDEN!

# GIPFELTREFFEN DER BWLV-JUGEND



Beim Gipfeltreffen ist auch Köpfchen gefragt, wenn verschiedene Aufgaben gelöst werden müssen

Im Winter steht das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend an – es findet vom 1. bis 3. Dezember in der Selbstversorgerhütte Nickersberg bei Bühl zwischen Karlsruhe und Offenburg statt. Dieses Treffen ist für alle luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, aber auch gegenseitiges Kennenlernen, Kommunikation und Austausch haben.

Vorgesehen sind gemeinsame Aktivitäten wie zum Beispiel eine Fackelwanderung. Wie im vergangenen Jahr werden wir wieder das perfekte Dinner veranstalten. Es winken attraktive Preise! Am Samstagabend gibt es außerdem die inzwischen schon legendäre Party.

Mitmachen können alle bis zu einem Alter von einschließlich 26 Jahren. Die Teilnahme kostet 50 Euro. Darin enthalten sind Übernachtung, Verpflegung und alle Kosten für Ausflüge etc.

Weitere Informationen gibt es auf Facebook und im Internet unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (unter der Rubrik Luftsportjugend, „Unsere Veranstaltungen“). Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich natürlich zur Verfügung. Schreib mir einfach unter [koch@bwlv.de](mailto:koch@bwlv.de).

Text: Karla Koch  
Foto: BWLV-Archiv



GERMAN OPEN IN ALTES LAGER/BERLIN

# NEUE DEUTSCHE MEISTER IM DRACHENFLIEGEN

Corinna Schwiegershausen und Falko Krüger haben sich in ihren jeweiligen Klassen den Titel des Deutschen Meisters in Berlin gesichert

Corinna Schwiegershausen aus Bremen hat die Deutsche Meisterschaft im Drachenfliegen 2017 in Altes Lager/Nähe Berlin (Klasse 1 Flexible) gewonnen. Platz zwei ging an Hans Kiefinger (Frontenhausen/BY) und Platz drei an Detlef Meier (Oerlingshausen/NRW). Corinna Schwiegershausen sagte zu dem Ergebnis: „Mit dem Deutschen Meistertitel und dem Sieg in der Gesamtwertung – vor allen Männern – ist ein Traum in Erfüllung gegangen.“

In der Klasse 5 der Starrflügler siegte der 54-jährige Falko Krüger aus Langenweißbach/Zwickau) vor Dirk Ripkens (Kevelaer/NRW) und Volkmar Kienöl (Altes Lager/Berlin).

Vom 22. bis 29. August hatten sich die Piloten der deutschen Drachen-Nationalmannschaft und der deutschen Drachenliga mit internationalen Toppiloten und insgesamt mehr als 70 Teilnehmern am Flugplatz Altes Lager, ca. 60 Kilometer südlich von

Berlin, zur internationalen Deutschen Meisterschaft/ German Open im Drachenfliegen getroffen. Es wurden die Titel des internationalen Deutschen Meisters und des Deutschen Meisters ausgeflogen.

Drachens Wettbewerbe laufen folgendermaßen ab: Jeden Tag werden von der Wettbewerbsleitung neue Flugaufgaben unter Berücksichtigung der Wetterlage gestellt. Im Ziel entscheidet die schnellere Zeit, die Flugstrecke wird mit einem GPS-Navigationsgerät dokumentiert. Aufgaben bis mehr als 120 Kilometer waren in Altes Lager an der Tagesordnung.



Weitere Ergebnisse und Infos gibt's unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de)

Text und Foto: Regina Glas, DHV

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

# EWA KORNELUK-GUZY UND HARALD WILHELMI HOLEN SICH DEN TITEL

**Der Kampf um die Deutsche Meisterschaft 2017 entschied sich in zwei Wettbewerben, den Palz-Alsace-Open im Juli und der German Open in Tolmin/Slowenien vom 11. bis 16. September. Insgesamt konnten wetterbedingt nur drei Durchgänge geflogen werden. In der Endwertung stehen Harald Wilhelmi aus Mainz und Ewa Korneluk-Guzy aus München als neue Deutsche Meister im Gleitschirmfliegen fest.**

Trotz regnerischer Vorhersagen trafen sich 46 Deutsche und 31 internationale Teilnehmer aus neun Nationen zum Finale im Soca-Tal in Slowenien. Wegen des Wetters begann die Meisterschaft erst zwei Tage später. Der erste Wertungsflug wurde am Lijak in Slowenien durchgeführt.

Die Teilnehmer hatten eine rund 60 Kilometer weite Aufgabe zu bewältigen. Der vorangegangene Regen erschwerte die Flugbedingungen. So setzten die Organisatoren die Aufgabe im Zickzackkurs vor den Bergrücken des Lijaks in der Nähe von Nova Goriza. Zwölf Piloten der rund 80 Starter konnten die Aufgabe beenden. Dusan Oroz aus Slowenien machte es am besten und erreichte 14 Minuten vor dem Zweitplatzierten Bojan

Gabersek (ebenfalls aus Slowenien) das Ziel. Andreas Malecki kam als bester Deutscher auf Platz drei ins Ziel. Beste Frau war Yvonne Dathe (Halblech, Füssen), die mit 23 Kilometer am weitesten von den Frauen kam, gefolgt von Nanda Walliser (Schweiz) und Nora Martiny (Herrsching am Ammersee).

Nach dem ersten Teil der Deutschen Meisterschaft bei der Palz-Alsace-Open im Juli hatten Philipp Haag bei den Herren und Ewa Korneluk-Guzy bei den Frauen geführt. In der Gesamtwertung der Deutschen Meisterschaft nach beiden Wettbewerben konnte Ewa Korneluk-Guzy (München) in der Frauenwertung ihren Vorsprung aus dem ersten Teil der Deutschen Meisterschaft retten und siegte vor Yvonne Dathe (Halblech, Füssen) und Nora Martiny (Herrsching am Ammersee). Bei den Herren gewann Harald Wilhelmi aus Mainz, vor Andreas Malecki aus Münster und Reiner Braun aus Weinstadt.



Alle Ergebnisse und Infos gibt es online unter [www.dhv.de/web/german-open-2017/news-of-the-day](http://www.dhv.de/web/german-open-2017/news-of-the-day)

Text: Benedikt Liebermeister, DHV

# DEUTSCH-FRANZÖSISCHES BALLONJUGENDLAGER IN LOTHRINGEN VEREINT IN FRIEDEN

**23 Jugendliche aus Frankreich und Deutschland nahmen am jährlichen Deutsch-Französischen Jugendlager vom 15. bis 22. Juli 2017 teil. Zwölf französische und elf deutsche Teilnehmer sowie die Organisatoren waren mit ihren Teams vor Ort. Die Leitung der französischen Gastgeber oblag Serge Claude. Austragungsort war Vigneulles-lès-Hattonchâtel (circa 30 Kilometer südwestlich von Metz). Im Folgenden ein Erfahrungsbericht der Teilnehmer.**

„Hallo!“, „Salut!“, Händeschütteln, Umarmungen und Küsschen links und rechts. Wieder einmal dabei beim Deutsch-Französischen Heißluftballoncamp. Die Vorfreude war groß. „Hoffentlich sind die anderen auch alle wieder da.“ Das Wiedersehen ist schön. Altbekannte wie neue Teilnehmer begrüßen sich stürmisch oder machen sich bekannt und tauschen Geschichten aus. Alle haben was zu berichten, es ist schließlich auch ein Jahr her, seit wir uns das letzte Mal sagten: „Bis zum nächsten Jahr.“

Nachdem alle richtig angekommen sind und sich mit unserem Zuhause für diese sieben Tage vertraut gemacht haben, bekommen wir regionales, typisch französisches Essen vorgesetzt. Hier wird es das zweite Mal an diesem Tag spannend: Besteht das Essen bei all den kritischen und verwöhnten Mündern? Es scheint einigermaßen gut anzukommen, die Gruselgeschichten von anderen Jugendlagern werden Geschichten bleiben.



Die Teilnehmer des diesjährigen deutsch-französischen Jugendlagers

Nach dem Essen kommt die erste Ansage zum morgigen Tag. Wir werden aufsteigen und fahren, um die Gegend hier auch von oben, aus der Luft, erforschen und erleben zu können. Ich bin erstaunt, dass auch ich fahren werde, weil ich ja schon fast zu den „alten Hasen“ gehöre, aber ich freue mich auch darauf.

## Die Gegend ist geprägt von der jüngeren Geschichte

Bis ich am nächsten Morgen um 5.30 Uhr von einem lauten Wecker geweckt werde. Zum Glück, na ja vielleicht auch eher zum Leidwesen meines Körpers, kann ich noch mal kurz im Auto schlafen, was alle früher oder später mindestens einmal tun werden in dieser Woche. An der Startbahn angekommen, beginnen wir in Gruppen, unsere Ballone aufzurüsten. Obwohl sich die Ballone alle sehr stark ähneln, bauen alle Piloten sie ein wenig anders auf, weswegen man mit wachem Auge dabei sein sollte. Und schon erheben sich die ersten in die Lüfte, winken hinunter und genießen die Aussicht.

Die Aussichten hier in Lothringen – sei es über Vigneulles-lès-Hattonchâtel, dem kleinen Dorf, in dem wir unsere Unterkunft haben, über den Lac de Madine, den wir zweimal als kleine Abkühlung genießen konnten, und über die nähere Umgebung – sind wirklich wunderschön, bemerkenswert und voller Geschichte. Die Gegend, vor allem auch um Verdun, ist im Ersten Weltkrieg von vielen Schlachten verwüstet und zerstört worden. Tausende deutsche, französische und amerikanische Soldaten verloren hier ihr Leben.

## Weißer Kreuze, Blumen und Gedenkstätten

Früher ein Ort der Schlachten und des Blutvergießens, heute eine Friedensstadt. Verdun möchte seine Geschichte nicht in Vergessenheit geraten lassen und erinnert die Einwohner und Besucher immer wieder daran. Weiße Kreuze, Blumen und Gedenkstätten ehren die Gefallenen und führen einem vor Augen, wie grausam Krieg schon immer war und ist. „Nie wieder Krieg.“, sagt jemand, und ein anderer möchte daran erinnern, wie glücklich wir uns schätzen können, – wie verdammt gut es uns geht. „Wir leben in Frieden und hoffentlich wird das auch noch lange so bleiben.“

Wir besuchen nicht nur eine, sondern gleich drei verschiedene Gedenkstätten und versuchen, uns die vielen Kreuze zu einer

vorstellbaren Zahl herunterzubrechen. Auch im Hattonchâtel, dem Schloss über unserem Dorf, erzählt man uns, wie die Eroberungen hin und her gingen. Sechsmal in einer Nacht wurde es von den deutschen und dann wieder von den französischen Soldaten eingenommen. Mehrmals wurde es zerstört und wiederaufgebaut.

### Beeindruckendes Ballonfestival in Chambley

Zum Ende unseres Aufenthaltes beginnt in Chambley das alle zwei Jahre stattfindende Ballontreffen „Mondial Air Ballons“. Dieses Festival ist eines der größten Europas und für uns alle gleich ein ganz besonderes Erlebnis. Wir können leider nicht selbst starten, (außer mit einem Ballon, in dem nur einige Teilnehmer sind), dafür aber die erste Fahrt der vielen, aus aller Welt kommenden Piloten und ihrer Gruppen beobachten.

Gegen 19.30 Uhr beginnt das Spektakel, als die ersten Ballone aufgebaut werden. Dicht an dicht werden Körbe aus den Anhängern gehoben und aufgebaut, die bauchigen und bunten, vielseitig gestalteten Hüllen werden ausgelegt und mit Luft befüllt. Und dann, langsam, einer nach dem anderen, erheben sie sich gen Himmel. Ob Minion, Hase, Dose oder in schlichter, gewöhnlicher Form mit tollen Farben und Mustern, es gibt immer wieder Neues zu sehen. Wenn es schon von unten so unglaublich aussieht, weiß ich gar nicht, wie es wohl aussieht, wenn man mitfährt. Sicher ist, dass es atemberaubend sein muss. Und das nicht wegen der Fahrhöhe.

Text: Jorinde Sayar  
Fotos: Camille Miglierina,  
Maximilian Baumhör, Volker Löschnhorn



Die Ballone über Schloss Hattonchâtel



Das Deutsch-Französische Ballon-Jugendlager wird seit 2003 jährlich durchgeführt. Es wird vom Deutsch-Französischen Jugendwerk (DFJW) gefördert und von der Luftsportjugend des DAeC, dem Deutschen Freiballon-sport-Verband und der Fédération Française d'Aérostation organisiert. 2018 findet es wieder in Deutschland statt, und zwar vom 14. bis 21. Juli 2018 in Oberschwaben. Kontakt: [dfjw@ballonsportjugend.de](mailto:dfjw@ballonsportjugend.de)

## GORDON-BENNETT-CUP 2017

# 1834 KILOMETER MIT DEM GASBALLON

Gruyères. Der letzte Ballon des 61. Gordon-Bennett-Cups landete am Sonntag, 10. September, kurz nach 19 Uhr in Polen. Die längste Strecke legten die Franzosen Vincent Leys und Christophe Houver zurück. Sie landeten 1834.72 Kilometer von Gruyères (FR) entfernt und holten sich damit den Sieg bei der traditionsreichen Ballonwettfahrt.

21 Gasballone waren am Fuß des Schlosses Gruyères gestartet, starke Winde führten sie Richtung Nordosten. Im Verlauf des Samstags mussten die meisten Teams in Polen landen, um nicht in die Sperrzone zu fahren. Am Sonntagmorgen waren noch fünf Ballone im Rennen. Nur einer schaffte es, den engen Korridor zwischen der russischen Enklave Kaliningrad und Weißrussland zu durchfahren. So legten die Franzosen Vincent Leys und Christophe Houver ihre sagenhaft lange Strecke in der Luft zurück.

### Beste Deutsche wurden Heinz-Otto und Tobias Lausch auf dem fünften Platz

Die direkten Verfolger, ESP-1 und SUI-1, hatten ebenfalls gute Chancen, die litauische Grenze zu überqueren, mussten aber einige Kilometer davor wegen einer Gewitterfront landen. Beste Deutsche wurden Heinz-Otto und Tobias Lausch, die sich Platz fünf sicherten.

Zahlreiche Besucher waren während des Wochenendes zum Flugplatz nach Epagny gekommen, davon viele zur Startzeremonie. Die Öffentlichkeit konnte das Rennen live auf der Großbild-Leinwand auf dem Flugplatz in Epagny, in den sozialen Medien und auf [www.gordonbennett.aero](http://www.gordonbennett.aero) verfolgen.

Text: DAeC

– Anzeige –

A blue rectangular advertisement for LSG-Büro. It features a white logo of a stylized bird or wing on the left. To the right of the logo, the text "LSG-Büro" is written in a large, white, sans-serif font. Below this, in a smaller white font, is "Service und Leistung für alle Ultraleichten". At the bottom of the ad, contact information is provided in white text: "Hermann-Blenk-Str. 28 38108 Braunschweig" and "Tel. +49 5 31. 2 35 40 60 www.daec.de". At the very bottom, the words "LUFTSPORTGERÄTE - BÜRO" are written in a small, white, spaced-out font.

### 3. HORBER NECKAR-BALLONCUP

# TEILNEHMER-REKORD MIT 28 BALLONEN



Bei den Starts zeigten sich die Ballone in ihrer bunten Pracht

Strahlende Gesichter gab es bei der Ballonsportgruppe Horb am Neckar, als insgesamt 28 Piloten zum Beginn des Horber Neckar-Balloncups eingekcheckt waren. Dieser reine Ranglistenwettbewerb, der dieses Mal vom 14. bis 16. Juli stattfand, konnte innerhalb von zwei Jahren die Teilnehmerzahl verdoppeln.

Neben Welt- und Europameisterschafts-Teilnehmern aus Deutschland war die komplette Schweizer Nationalmannschaft gekommen. Piloten aus den Niederlanden, Luxemburg und Frankreich vervollständigten das internationale Teilnehmerfeld. Die französische Pilotin Laure de Coligny kannte sich in der Gegend bereits aus, denn sie hatte 2008 bereits am deutsch-französischen Jugendlager in Horb teilgenommen.



Ein Kamera-Team des SWR war vor Ort und filmte für die „Landesschau“

#### **Stefan Zeberli aus der Schweiz entschied den Wettbewerb für sich**

Der Gewinner war – wie im vergangenen Jahr – der amtierende Europameister Stefan Zeberli aus der Schweiz, gefolgt von seinem Landsmann Roman Hugli, der vor zwei Jahren den 1. Horber Neckar-Balloncup gewonnen hatte. Den dritten Platz belegte Roy Gommer aus den Niederlanden.

Die Stadt Horb stellte Aula, Mensa und Klassenzimmer im Schulzentrum zur Verfügung. Damit waren Essen, Briefing und Vorbereitung durch die Offiziellen in angemessenem Rahmen möglich. Etwas Stress gab es für die Ballonsportgruppe dadurch, dass der Gemeinderat zwischenzeitlich beschlossen hatte, die fällige Oberbürgermeisterwahl auf den letzten Wettbewerbstag zu legen. Aber mit großem Einsatz konnte die Mensa um 8 Uhr als Wahllokal geöffnet werden.

Am Freitagabend blies ein starker Westwind, sodass Wettbewerbsleiter Martin Wegner nach längerem Zögern die Fahrt dann doch noch absagte, weil sich keine Abnahme der Windgeschwindigkeit abzeichnete – sehr zum Bedauern einiger Piloten, die in Mulden oder an Waldrändern windgeschützte Startplätze gefunden hatten.

#### **Insgesamt acht Aufgaben am Samstag**

Der Samstagmorgen brachte schwachen Nordwind, sodass fünf Aufgaben zu bewältigen waren: Fly-In (Jan Oudenampsen, 6,90 Meter Ablage), Vorgegebenes Ziel (Gerhard Weber, 303 Meter), Gordon-Bennet-Memorial im Neckartal (alle Teilnehmer „No Result“), Fly-On (Stefan Zeberli, 5,00 Meter) und ein Land-Run mit einer zu erreichenden größten Dreiecksfläche (Stefan Zeberli, 9,43 Quadratkilometer). Nach der ersten Fahrt führte Stefan Zeberli (SUI) mit 4.325 Punkten vor Jan Oudenampsen (NED, 3.778 Punkte) und Roy Gommer (NED, 3.745 Punkte).

Am Samstagabend waren drei Aufgaben zu bewältigen: Zunächst ein Fly-In (FIN), dessen Ziel in ausreichender Höhe über einem markanten Kreisverkehr in Horb lag. Dann eine Fuchsjagd mit Anlauf (WSD), bei der im Horber Fuchs-Ballon die zwei Veranstaltungsleiter und ein Team des SWR-Fernsehens standen. Dies führte zu einem kurzen Bericht in der SWR-Landeschau. Und zum Schluss noch eine Torte (3DT).

FIN hätte eigentlich Sven Göhler (GER) mit 17 Meter Ablage gewonnen, aber er handelte sich 200 Strafpunkte ein, sodass Roman Hugi (SUI) diese Aufgabe mit 859 Punkten gewann. WSD sah Marcus Strauf (GER) mit 0,79 Meter als Sieger, und die Torte beendete Laure de Coligny (FRA) mit 6.231 Metern zurückgelegter Strecke als Beste. Nach der zweiten Fahrt führte Roy Gommer (6.376 Punkte), Stefan Zeberli parkte auf Platz zwei (6.250 Punkte), Jan Oudenampsen rutschte auf Platz drei (5.688 Punkte).

### Platz zwei für Roman Hugi

Für die letzte Fahrt am Sonntagmorgen stellte Martin Wegner eine „Qual der Wahl“-Aufgabe, die Sven Göhler mit 0,23 Meter für sich entschied. Den anschließenden „Ellenbogen“ fuhr Stefan Hugi mit 146,29 Grad am besten. Den „Minimum Distance Double Drop“ hätte eigentlich Jan Oudenampsen gewinnen können, aber eine Bodenberührung brachten leider 500 Strafpunkte, sodass Pascal Kreins mit 998 Punkten vorn lag.

Die letzte Aufgabe – ein Fly-On – brachte mit 3,00 Meter für Laure de Coligny nochmals 1.000 Punkte. Am Ende fuhr Stefan Zeberli mit konstanter Leistung, gewann verdient mit gut 800 Punkten Vorsprung vor Roman Hugi. Für Roy Gommer lief die letzte Fahrt alles andere als optimal und der rutschte mit knapp 1.200 Punkten weniger auf den dritten Platz. Die Schweizer Ballonfahrer boten eine ausgezeichnete Teamleistung und hatten eine „Bilanz, die sich sehen lassen kann“, um hier Roman Hugi zu zitieren.

### Siegerehrung im „Alten Freibad“

Die anschließende Siegerehrung nahm Oberbürgermeister Peter Rosenberger – der übrigens an diesem Tag wiedergewählt wurde – bei einem erweiterten Frühstück im „Alten Freibad“



Blick auf die namensgebende Stadt beim 3. Horber Neckar-Balloncup

vor. Die Piloten erhielten Schwarzwälder Schinken von der Metzgerei Kaupp aus Horb-Altheim und ein Kapp-Werkzeug von der Firma Ott aus Horb-Talheim. Die Offiziellen bekamen aus der Hand von Eberhard Haizmann, dem Besitzer der Kronenbrauerei in Nagold-Hochdorf, ein Six-Pack seiner Bierspezialitäten: „XS“, „Ice-Bock“ und „India Pale Ale“.

Der Oberbürgermeister bedankte sich bei der Ballonsportgruppe Horb und bei den Organisatoren, den Wettbewerbsoffiziellen und den Helfern für die bunten Bilder am Himmel über Horb und wünschte sich einen weiteren schönen Ballonwettbewerb im nächsten Jahr.



Alle Ergebnisse gibt es online unter [www.ballonfahren-in-horb.de/hnbc](http://www.ballonfahren-in-horb.de/hnbc)

Text: Volkhard Bähr

Fotos: Roman Hugi, Oliver Grebenstein, Volkhard Bähr



Piloten, Veranstalter und Sponsoren beim Abschluss im „Alten Freibad“ in Horb

HANGFLUG-WELTMEISTERSCHAFT F1E IN RUMÄNIEN

**DEUTSCHE PILOTEN LANDE IM MITTELFELD**



Florian Winker beim Start – das Modell wird mit Schwung nach oben geschleudert und dann durch automatisches Nachdrücken abgefangen und in Gleitflugposition gebracht

Die deutschen Starter erreichten Plätze im Mittelfeld: Den neunten Platz belegte Alexander Winker (MFSJ Spaichingen), den zwölften Platz erreichte Friedrich Wankerl (HE), 17. wurde Florian Winker (MFSJ Spaichingen). In der Mannschaftswertung ergab dies Platz fünf. Der Jugendliche Florian Winker hatte sich in der deutschen Qualifikation unter den Senioren durchgesetzt und sich entschieden, in beiden Kategorien anzutreten.

Die Juniorenwertung dominierte Frankreich, Theo Laura setzte sich gegen 25 Piloten aus neun Ländern durch, auch die Teamwertung ging an Frankreich. Florian Winker erreichte hier das beste deutsche Ergebnis mit dem vierten Rang, Marius Jorge (HE) wurde 17., Nils Finke (AeC Stuttgart) 19. Für das Team bedeutete dies Platz fünf.

Details zur Weltmeisterschaft mit vielen Fotos und den vollständigen Ergebnissen gibt es online unter [www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2017-f1e-rumaenien.html](http://www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2017-f1e-rumaenien.html)

Text: Bernhard Schwendemann  
Fotos: Wolfgang Gerlach

Das Freiflug-Multitalent Ivan Treger aus der Slowakei gewann die Hangflug-Weltmeisterschaft F1E in Turda in Rumänien. Ivan Treger ist bereits seit März Saalflug-Europameister und hatte sich auch für die F1A-Weltmeisterschaft 2017 in Ungarn qualifiziert. Ins-

gesamt hat er bereits zehn Welt- und Europameistertitel erflogen. Die Teamwertung ging an Polen. 38 Sportler aus elf Nationen flogen in fünf Runden mit ihren vom Erdmagnetfeld gesteuerten Freiflugmodellen um den Weltmeistertitel.

HOHE AUSZEICHNUNG

**IKARUS FÜR NILS FINKE**



Nils Finke (links) erhielt die Ikarus-Trophäe aus den Händen von Bernhard Schwendemann

Nils Finke (AeC Stuttgart) wurde für seine sportlichen Leistungen mit der Ikarus-Trophäe ausgezeichnet. Er war 2016 Junioren-Vize-Europameister in der Klasse F1E und Vize-Weltmeister in der Junioren-Teamwertung in der Klasse F1A geworden.

Der Sportausschuss Freiflug der DAeC-Bundeskommission Modellflug vergibt jedes Jahr diese historische Trophäe für besondere Verdienste, seien es besondere sportliche Erfolge oder herausragender Einsatz im ehrenamtlichen Bereich. Der Vorsitzende des Sportausschusses Freiflug, Bernhard Schwendemann, überreichte Nils Finke den Pokal Mitte September bei der deutschen Juniorenmeisterschaft in Manching.

Text: Bernhard Schwendemann  
Foto: Wolfgang Gerlach

## KLASSE F3A

# ROBIN TRUMPP WIRD ZUM SECHSTEN MAL DEUTSCHER MEISTER

Die nationale Wettbewerbssaison ist in der Modellkunstflugklasse F3A für 2017 beendet. Der Titel des Deutschen Meisters ging zum sechsten Mal in Folge an den 24-jährigen Robin Trumpp aus Enslingen (Modellflugclub Untermünkheim).

Die Verteidigung des Titels gelang ihm jedoch in diesem Jahr nicht ganz so leicht. Die Mitbewerber hatten sich ebenfalls sehr gut vorbereitet und waren eine große Herausforderung, besonders Robert Forster aus München, Christian Niklass aus Regensburg und André Bracht aus Harsewinkel.

### Erster Wettbewerb in Werdenfels

Am 5./6. August fand der erste Teilwettbewerb in Werdenfels (Oberbayern) statt. Diesen Wettbewerb konnte Robin Trumpp souverän für sich entscheiden, vor Christian Niklass und Robert Forster. Am Start waren mehr als 40 Teilnehmer aus ganz Deutschland. Bei diesem Wettbewerb, der gemeinsam von DAeC (Deutscher Aeroclub) und DMFV (Deutscher Modellfliegerverband) ausgetragen wurde, konnten die Piloten in drei unterschiedlichen Klassen starten.

Die Einsteigerklasse für Anfänger ist ein relativ einfaches Kunstflugfiguren-Programm, die Sportklasse ist für ambitionierte Piloten gedacht, die schon auf einem guten Level sind. Sie fliegen das Figurenprogramm B, das eine abgespeckte Version des Programms P ist, das bei allen internationalen Wettbewerben und bei Europa- und Weltmeisterschaften geflogen wird. Diese stetig schwieriger werdenden Figurenprogramme werden von einem internationalen Komitee der FAI (Fédération Aéronautique Internationale) festgelegt und sind für zwei Jahre gültig, bis sie wieder von neuen Programmen abgelöst werden.

### Schlusswettbewerb in Schiefbahn

Am 2./3. September fand schließlich der abschließende Wettbewerb in Schiefbahn bei Düsseldorf statt, der als internationaler World Cup ausgetragen wurde. An diesem Wettbewerb beteiligten sich knapp 40 Piloten aus ganz Europa – neben denen aus Deutschland auch aus Belgien, Finn-



Erneut ganz oben auf dem Treppchen: Robin Trumpp

land, Schweden, Norwegen, Niederlande, Dänemark, Polen, Italien und Litauen. Auch Robin Trumpps arabischer Fan und inzwischen Freund Mohammed Aloisaimi war aus Saudi Arabien angereist, um den Untermünkheimer und dessen Team zu unterstützen.

Das Wochenende in Schiefbahn war indessen nicht das Wochenende von Robin Trumpp. Er zeigte sehr gute Flüge, aber Robert Forster aus München war immer einen Tick besser. Im alles entscheidenden Finale zeigte Robin Trumpp Nerven und verpatzte einige Figuren. So musste er diesen Wettbewerb an Robert Forster als Gewinner abgeben.

Da der Wettbewerb als Worldcup ausgetragen wurde, gab es eine rein deutsche Wertung (die in die Gesamtwertung 2017 einfließt) und eine Worldcup-Wertung. In dieser Rangfolge belegte Lassi Nurila aus Finnland Platz eins. Nurila war 2016 bei der Europameisterschaft in Untermünkheim Vize-Europameister geworden und zählt zu den besten F3A-Piloten der Welt. In der Worldcup-Wertung wurde Robin Trumpp Dritter, hinter Lassi Nurila und Robert Forster.

### In der Gesamtwertung ganz vorn

Für die Gesamtwertung zur Deutschen Meisterschaft wurden die jeweils erreich-

ten Platzierungen aus den beiden Teilwettbewerben zusammengezählt. Mit Trumpps erstem Platz in Werdenfels und dem zweiten Platz in Schiefbahn reichte es zum Sieg und damit zum Titel Deutscher Meister – und das nun im sechsten Jahr in Folge.

Für Robin Trumpp ist die Saison noch nicht abgeschlossen, denn im November findet die Weltmeisterschaft in Argentinien statt. Dafür hat er im Untermünkheimer Verein viele Unterstützer, vor allem Heiko Sommer als Teammanager der deutschen Nationalmannschaft und seine beiden Helfer Michael Setzer und Lukas Kircher. Auch sein Vater Ewald Trumpp ist ihm ein wertvoller Ratgeber. Dieser nahm selbst in früheren Jahren an vielen Europa- und Weltmeisterschaften teil. Sie alle werden Robin Trumpp nach Argentinien begleiten. Zudem soll in Argentinien erstmals das von Robin Trumpp selbst in Zusammenarbeit mit einer chinesischen Hightech-Firma konstruierte Flugzeug „Karát“ vorgestellt und eingesetzt werden. Das Vollglas- und Kohlefaserflugzeug steht nach fast zwei Jahren Entwicklungszeit kurz vor der Fertigstellung.

Text und Foto: Holger Küstner

## DEUTSCHE FREIFLUG-MEISTERSCHAFT IN MANCHING

# DIETRICH SAUTER GEWINNT ZWEIMAL DEN TITEL



**Dietrich Sauter, Deutscher Meister in den Klassen F1A und F1Q**

### Startlinie der Seglerklasse F1A

125 Freiflieger kämpften in Manching (BY) vom 1. bis 3. September um die Meistertitel in neun Klassen. Entgegen der Wettervorhersagen konnte der Wettbewerb auf dem Bundeswehrgelände ohne Sturm und Regen durchgeführt werden. Sachsen-Anhalt und Baden-Württemberg waren die erfolgreichsten Mannschaften.

In der Seglerklasse F1A erreichten nach sechs Durchgängen 15 Sportler das Stechen, das dann Dietrich Sauter (LSV Rossfeld Metzingen) mit einer Flugzeit von 360 Sekunden vor Christopher Thom (NW) gewann. Volker Bajorat (LSV Rossfeld Metzingen) wurde Vierter. Die Mannschaftswertung ging an Nordrhein-Westfalen vor Baden-Württemberg (Dietrich Sauter, Volker Bajorat, Steffen Reuß). Bester bei F1A-Standard (hier fliegen et-

was einfachere Modelle) war Siegfried Püttner (BY) vor Karl-Heinz Haase (ST). Die beste Mannschaft war Bayern.

### Zunächst keine Entscheidung in der Klasse F1B

In der Gummimotorklasse F1B konnte keine Entscheidung getroffen werden, da der Wind am Sonntagabend quer zum Platz blies und so ein Stechen mit langen Flugzeiten nicht möglich war. Die sieben Piloten mit sieben Max werden nun die Meisterschaft beim Ranglisten-Wettbewerb ausfliegen. Mit Nordrhein-Westfalen steht allerdings die beste Mannschaft schon fest, Baden-Württemberg mit Thomas Wiesiolek (FSV Herrenberg), Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf) und Bernd Silz (RP) wurde Dritter.

Die Verbrennungsmotorklassen F1C und F1P flogen gemeinsam, trotzdem starteten nur sechs Freiflieger. Es gewann Uwe Sondhauß (SN) vor Manfred Nogga (BB) nach Stechen. Dittmar Meißnest (FG Backnang) kam auf den fünften Rang.

### Neue Elektroflug-Klassen erfuhren guten Zuspruch

Die kleine Seglerklasse F1H ging an André Seifert (BB) vor Thomas Weimer (BB), beste Mannschaft war Sachsen-Anhalt. Bester in F1H-Standard war Uwe Rusch (ST) vor Frank Pade (ST).

Guten Zuspruch fanden die im Freiflug noch relativ neuen Elektroflug-Klassen F1Q (große, komplexere Modelle) und F1S (kleinere, einfachere Modelle). Dietrich Sauter (BW) konnte hier nach Stechen seinen zweiten Meistertitel holen, vor der Jugendlichen Cinja Wermter (ST), die wiederum in F1S vor ihrem Vater Michael Wermter (ST) gewann. Die Mannschaftswertung in F1Q ging an Sachsen-Anhalt.



**Siegerehrung Teamwertung F1A (v.l.): Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg**



Die kompletten Ergebnisse und viele Fotos gibt es hier: [www.thermikense.de/index.php/wettbewerbe/988-wettbewerbsergebnisse-2017.html](http://www.thermikense.de/index.php/wettbewerbe/988-wettbewerbsergebnisse-2017.html)

Text und Fotos:  
Bernhard Schwendemann



## NEUFASSUNG DER BEMOD MODELLFLUGSPORT-BESTIMMUNGEN ÜBERARBEITET

Die Bestimmungen für den Modellflugsport (BeMod) beinhalten rund 1.400 Seiten an Wettbewerbsregeln und sonstigen Bestimmungen für den Modellflug. Davon wurden nun knapp 600 Seiten umgestaltet. Hierbei wurden die Inhalte wie auch das Layout auf einen aktuellen Stand gebracht. Zudem wurde auf Wunsch vieler Sportzeugen und Wettbewerbsleiter eine CD mit der gesamten BeMod erstellt. Die neue BeMod findet sich online unter <http://modellflugimdaec.de/bemod>.

Text: red./DAeC

## LANDESMEISTERSCHAFTEN FESSELFLUG-KUNSTFLUG PERFEKTE VORAUSSETZUNGEN FÜR EINEN GELUNGENEN WETTBEWERB

Zum 15. Mal fanden dieses Jahr in Bodman am Bodensee vom 5. bis 6. August die internationalen, offenen Baden-Württembergischen Landesmeisterschaften im Modellflug, Klasse Fesselflug-Kunstflug statt.

Warum gerade dort? Ein Fesselflug-Kunstflieger benötigt ein Flugareal von 40 mal 40 Metern, möglichst mit Rasen. Nur so kann er das festgelegte FAI-Programm mit Loopings, Achten, Quadraten, Dreiecken usw. mit seinem durch 20 Meter lange, hauchdünne Stahldrahtlitzen gesteuerte Flugzeug fliegen. Diese Voraussetzung ist in Bodman mit seinem Sportgelände, dem Sportplatz für den Wettbewerb, dem Nebenplatz für das Training sowie einer Sportgaststätte mit Terrasse bestens gegeben. Kein Wunder, dass dieser Wettbewerb von den Piloten als einer der schönsten eingestuft wird.

Wegen einer Terminüberschneidung mit der Fesselflug-EM in Ungarn mussten drei deutsche und zwei Schweizer Fesselflieger auf eine Teilnahme in Bodman verzichten (die Landesmeisterschaft in Bodman ist wegen der Terminierung von Spielen im Tennis und Fußball nur am ersten Augustwochenende möglich).

### Thomas Böckler ist neuer Landesmeister

Gewinner des Wettbewerbes wurde Christoph Holtermann (NW) vor Mervyn Jones (UK) und Thomas Böckler (BW, FSV Nagold). Platz vier belegte Uwe Kehnen (NW), auf Rang fünf und sechs landeten Hugo Borer (Schweiz) und Peter Straub (BW, AC Stuttgart). Den Dr.Geza Egervary Memorial-Pokal, der wechselnd zwischen Platz eins und Platz drei vergeben wird, bekam in diesem Jahr der Zweitplatzierte,



▲ Die Teilnehmer der offenen, internationalen Baden-Württembergischen Fesselflug-Landesmeisterschaft



▲ Thomas Böckler (Mitte) ist neuer BWLV-Landesmeister. Auf dem zweiten und dritten Platz: Peter Straub (rechts) und Günter Schwarz (links)

Mervyn Jones aus Großbritannien, persönlich von Alice Egervary, der Witwe des Namensgebers, überreicht.

Den Titel Landesmeister, der für Piloten des BWLV vergeben wird, errang Thomas Böckler (FSV Nagold) vor Peter Straub (AC Stuttgart) und Günter Schwarz (MFSV Bietigheim-Sachsenheim). Vierter

wurde Franz Herzog (FG Korntal-Münchingen). Dass zur Siegerehrung jedem der Teilnehmer ein frisch geräuchertes Bodensee-Felchen mitgegeben wurde, gehört schon zur Tradition in Bodman.

Text: Wolfgang Gromann  
Fotos: Claudia Kehnen

# GELUNGENER WETTSTREIT IN JUNGER DISZIPLIN



Beim GPS-Triangle-Fliegen geht es wie bei den manntragenden Wettbewerben darum, einen vorher definierten Dreieckskurs zu fliegen

Nach fast zwei Jahren der Vorbereitung trafen sich vom 20. bis 26. August die weltbesten Piloten der noch jungen Klasse des GPS-Triangle-Fliegens auf dem Flugplatz Gruibingen Nortel. Eine Woche wurde bei bestem Flugwetter mit eindrucksvollen Nachbauten von Segelflugzeugen im Maßstab 1:3 oder größer um den Weltmeistertitel in den Klassen Scale 1:3 im F-Schlepp und der Klasse der Eigenstarter gekämpft.

Dabei gelang es dem Organisationsteam des Aeroclubs Göppingen-Salach, 54 Piloten aus zwölf Nationen auf dem Nortel zu versammeln. Selbst aus Südafrika, Australien und Neuseeland waren die Teams mit ihren riesigen Modellen angereist.

Beim GPS-Triangle-Fliegen geht es wie bei den manntragenden Wettbewerben darum, einen vorher definierten Dreieckskurs zu fliegen. Die Piloten haben hier die Aufgabe, diesen 2,4 Kilometer langen Kurs in einer Rahmenzeit von 30 Minuten so oft wie möglich zu umfliegen. Die flugtaktischen Informationen wie Kurs, Höhe, Geschwindigkeit, Sinken oder Steigen sowie die Anzahl der Runden erhalten sie dabei als Telemetriedaten direkt aus dem Flugzeug übermittelt.

## Attraktiver Wettbewerb für die Zuschauer

Die spannenden Wettkämpfe, bei denen bis zu 15 Modelle gleichzeitig in der Luft waren, wurden dabei jeden Tag von vielen Zuschauern aus der Region und dem Ausland verfolgt. Im Gegensatz zu den manntragenden Segelflug-Wettbewerben konnten die Zuschauer hierbei die ganze Zeit die Flugzeuge und Piloten bei deren taktischen Entscheidungen und dem Kampf mit der Thermik verfolgen. Damit war

diese Veranstaltung nicht nur eine Werbung für den Modellflug, sondern auch für den Segelflug im Allgemeinen – darin waren sich BWLV-Vizepräsident Walter Eisele und der Organisator Jörg Etzler vom Aeroclub Göppingen-Salach einig.

Nach sieben Wettkampftagen mit zehn Durchgängen je Klasse standen die Sieger fest, und eine hochklassige Weltmeisterschaft ging zu Ende. In einer feierlichen Siegerehrung ehrten Bürgermeister Guido Till aus Göppingen, der stellvertretende



Blick von oben auf den Flugplatz Gruibingen Nortel

Bürgermeister aus Gruibingen, Heinz Schopp, sowie der Sportbeiratsvorsitzende Armin Lutz vom Deutschen Modellfliegerverband die Weltmeister.

Die Platzierungen in der Klasse Scale 1:3:

1. Platz: Philip Kolb (Deutschland)
2. Platz: Stefan Müller (Deutschland)
3. Platz: Florian Schambeck (Deutschland)

Die Platzierungen in der Klasse der Eigenstarter:

1. Platz: Philip Kolb (Deutschland)
2. Platz: Florian Schambeck (Deutschland)
3. Platz: Holger Genkinger (Deutschland)



Text: Jörg Etzler  
Fotos: Jochen Elsner

Siegerehrung der Klasse Scale 1:3 (v.l.): Jörg Etzler, zweiter Platz Stefan Müller, erster Platz Philip Kolb, dritter Platz Florian Schambeck, Bürgermeister Heinz Schopp, Annika Etzler

NPA 2017-05

## KOMMENTIERUNG DES DAEC LIEGT VOR

Die Kommentierung zur NPA 2017-05 der Bundeskommission (BuKo) Modellflug ist jetzt an die European Model Flying Union (EMFU) gegangen und wird in die umfassende Kommentierung der EMFU, der Vertretung des europäischen Modellflugs eingehen. Dazu hatten sich Mitglieder der BuKo vor wenigen Wochen auf der Wasserkuppe getroffen, um die Inhalte zu besprechen und abzustimmen. Es folgte noch eine Telefonkonferenz mit Vertretern der anderen Luftsportsparten im DAeC zur Abstimmung der Kommentierung der personentragenden Luftsportler im DAeC zur NPA 2017-05 und dem Modellflug im DAeC.

Ziel der EMFU und des DAeC ist es, eine Rückdelegation des Modellflugs in nationales Recht durch die EASA zu erreichen und damit eine weitgehende Regelungskompetenz der nationalen Modellflugverbände. Dies ist in der NPA 2017-05 in den §12 und 14 sowie in den Regeln der Specific Category der NPA auch schon vorgesehen.

Die Kommentierung der EMFU wird an die EASA als die zentrale Stellungnahme seiner Mitglieder und somit des europäischen Modellflugs weitergeleitet werden.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

– Anzeige –



Hebefalttore  
bis 30 x 6 m



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



Rundhangar  
Drehteller

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC

# BITTE GUT ÜBERLEGEN: FLUGLEHRER ULTRALEICHT – ODER LIEBER DOCH NICHT?



Das Luftsportgeräte-Büro im DAEC wünscht sich Anregungen dazu, wie viele UL-Fluglehrer-Lehrgänge es künftig geben soll. Das Bild entstand bei einem Tragschrauber-Lehrgang

In der Datenbank des Luftsportgeräte-Büros finden sich 1.255 UL-Piloten mit aktuell gültiger Lehrberechtigung. Auf zehn UL-Piloten kommt somit ein UL-Fluglehrer. Damit ist auch die künftige Ausbildung neuer UL-Piloten gesichert. Und für den gesetzlich vorgeschrieben Übungsflug aller zwei Jahre benötigen wir ja auch UL-Fluglehrer.

Angehende Lehrer nehmen an einem mindestens zehntägigen Fluglehrerlehrgang teil und absolvieren danach eine Assistentenzeit in einer Flugschule oder einem ausbildenden Verein. Im September zählten wir beim Luftsportgeräte-Büro 28 neu ausgestellte Assistentenberechtigungen im laufenden Jahr. Das Luftsportgeräte-Büro freut sich über diese neuen Lehreranwärter und auch jeden neuen Bewerber, der sich für diese Aufgabe qualifizieren, seine theoretischen und praktischen Kenntnisse sowie fliegerischen Erfahrungen beweisen und später weitergeben möchte.

## Viele Teilnehmer sagen kurzfristig ab

Dennoch drückt uns der Fliegerstiefel. Beinahe die Hälfte der für das Jahr geplanten und genehmigten Fluglehrerlehrgänge mussten mangels Teilnehmern abgesagt werden, obwohl wir zu Beginn des Jahres aus einer Vielzahl Ausrichterbewerbungen bereits sorgfältig nach Bedarf ausgewählt hatten.

Neben den bereits bewährten Lehrgängen werden immer gern auch neue Ausrichter und Veranstalter begrüßt. Dabei wird vom Luftsportgeräte-Büro gefordert, dass die Lehrgänge mit fünf bis zehn Fluglehreranwärtern besetzt werden können. In jüngerer

Zeit müssen wir jedoch leider immer öfter feststellen, dass Forderungen, Wünsche und Anträge zur Durchführung und Teilnahme am Anfang des Jahres das doppelte an angebotenen Lehrgängen erfordern müsste. Wenn diese dann aber anstehen, bleiben auf einmal nur noch zwei bis drei verbindliche Teilnehmer übrig. Die Mindestteilnehmerzahl für den Fluglehrerlehrgang wird hiermit nicht erreicht, und die Veranstaltung muss abgesagt werden.

Es ist dann nicht nur schade um die Planung und Organisation, sondern besonders um die Übriggebliebenen, die sich sicher darauf gefreut und gut vorbereitet haben. Und das Absurde zum Ende des Jahres: Nun, wenn die Termine vorbei sind, gehen das Drängen und die Nachfrage wieder los. Selbst neue Lehrgänge wollten für dieses Jahr noch kurzfristig aus dem Boden gestampft werden.

## Das Vorhaben muss gut geprüft werden

Darum eine Bitte an alle Interessenten und Bewerber: Prüft dringend die Ernsthaftigkeit eures Vorhabens und lasst euch nicht von irgendjemanden drängen. Fühlt ihr euch für einen Fluglehrerlehrgang gut vorbereitet? Wir können uns zum Beispiel noch an eine zweijährige anspruchsvolle Vorausbildung im Verein erinnern. Prüft, ob ihr überhaupt die vorgeschriebenen Voraussetzungen für die Teilnahme habt. Habt ihr denn darüber hinaus auch die Zeit und die Finanzen für den Lehrgang, welcher nicht unbedingt vor der eigenen Haustür stattfinden muss? Und seid ihr zuletzt körperlich geeignet? Was bringt ihr mit Kleidung auf die Waage, steht irgendein Arztbesuch an?

Aus diesen Fragen resultieren die meisten Absagegründe, die oft erst unmittelbar vor Beginn des Lehrgangs kamen – wenn sie denn kamen. Hinzu kommen Pro-Forma-Anmeldungen, nach dem Motto „Vielleicht“ und „Mal sehen“. Das ist unkollegial gegenüber denen, die sich gründlich vorbereiten. Die Veranstalter sollten sich in dem Fall überlegen, gleich Anmeldegebühren einzuziehen und einzubehalten.

## Termine für neue Lehrgänge werden im Januar veröffentlicht

Im Januar veröffentlichen wir wieder die Termine und Orte für UL-Fluglehrer-Lehrgänge 2018. Ernsthafte, rechtzeitige Anmeldungen nehmen der Veranstalter sowie das Luftsportgeräte-Büro gern an. Interessenten melden sich unter [lehrgang@daec.de](mailto:lehrgang@daec.de).

Hinterlasst bitte dort auch Anregungen, Kritik und Wünsche zu diesem Thema. Wir machen uns Gedanken: Soll das Luftsportgeräte-Büro künftig weniger Lehrgänge genehmigen, damit diese dann auch garantiert stattfinden? Bei der eingangs genannten Zahl von 28 neuen Fluglehrerassistenten wären das dann lediglich vier, gegebenenfalls ausgeloste Lehrgänge. Sind Veranstalter wie Landesverbände, Flugschulen und Vereine bereit, Lehrgänge gemeinsam zu machen, im Vorfeld schon Veranstaltungen zu konzentrieren? Wir sind gespannt, welche Antworten und Anregungen es gibt.

Text: Frank Einführer,  
Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAEC  
Foto: LSG-B

# SO STELLT MAN SICH ALS KIND DAS FLIEGEN VOR



Da werden nicht nur Kinderaugen groß: Bucker 131 Jungmann, das Modell neben dem Original



Hermann Diebold,  
Organisator des  
Treffens und  
Bücker-Enthusiast

**Albstadt-Tailfingen. Schöner Ausklang des 50. Jubiläumsjahrs des Luftsportvereins: Internationales Bucker-Treffen war kürzlich auf und über dem Degerfeld. Rund 30 Exemplare des legendären Doppeldeckers aus den 1930er-Jahren aus ganz Europa waren da, außerdem drei Reiseflugzeuge späteren Baujahrs mit geschlossenem Cockpit.**

Hermann Diebold, LSV-Mitglied und ebenfalls Bucker-Pilot, freute sich: „Alle Teilnehmer waren begeistert.“ Er hatte das „Familientreffen“ organisiert. Die Piloten waren mit ihren Maschinen aus vielen Ländern angereist, unter anderem aus England, der Schweiz, Österreich und Frankreich. Selbst zwei Besucher aus den USA waren zum Szenetreff gekommen, allerdings mit der Linienmaschine, einer reiste mit dem Auto aus Italien an. Dabei hatten die Teilnehmer etwas Wetterpech: Ursprünglich hatten sich 55 Flugzeuge

angemeldet. Das mauere Wetter mit viel Regen hatte einigen aber den Weg auf die Alb abgeschnitten.

Von einst mehr als 5.000 Maschinen, die in den 1930er-Jahren von den Bucker-Werken in Berlin-Rangsdorf und später in anderen Ländern in Lizenz gebaut wurden, gibt es laut Diebold weltweit noch schätzungsweise 150 Exemplare. Drei der Maschinen sind seit Jahren auf dem Degerfeld stationiert. Um die raren Maschinen der Gäste trocken und sicher unterzustellen, hatten die LSV-Mitglieder ihre Hallen geräumt und ihre Segelflugzeuge in die Anhänger gepackt.

## **Kaum Unterschiede zwischen Original und Modell**

Zum großen „Klassentreffen“ hatten auch Albstädter Modellflieger einige ihrer Bucker-Nachbauten ausgestellt; so detail-

reich dem Original nachempfunden und teilweise so groß, dass auf den ersten Blick nur die Größe den Unterschied macht zwischen Original und Modell. „Fantastisch und wirklich großartig gebaut“, schwärmt Diebold.

Nach einem verregneten Samstag, den die Teilnehmer zum Fachsimpeln und zur Freundschaftspflege nutzten, riss der Himmel am Sonntag auf. „Ein Hammer-Tag. Wir konnten viel fliegen“, so der Organisator. Zuvor hatten die Besucher noch die Junginger Firma Winter besucht, weltweit bekannter Hersteller von mechanischen Bordinstrumenten wie Höhenmessern. Am Samstagabend hatte es in der Flugplatz-Gaststätte Vorträge und Video-vorführungen rund ums Thema Bucker gegeben. Die Doppeldecker 131 Jungmann und 133 Jungmeister gelten für viele als Inbegriff des Kindheitstraums vom Fliegen: offenes Cockpit, der Pilot mit Lederjacke und -haube samt Fliegerbrille. Auch Diebold fasziniert diese Art des Fliegens, aber auch die Konstruktion als solche: „Nichts fliegt wie eine Bucker. So leicht und feinfühlig. Sie tut genau das, was man von ihr will.“

Text und Fotos: Volker Rath



Blick auf den Reihen-Vierzylinder



Modell und Original im direkten Vergleich



Liebevoll gebaut und originalgetreu bis ins Detail: Modell einer Jungmann

BWLV-Ü-25-LEHRGANG IN ELCHINGEN

## EIN VOLLER ERFOLG UND DER WUNSCH NACH MEHR



Die gut gelaunten Teilnehmer des Ü-25-Fluglagers

**Zwölf Segelflugschüler/-innen zwischen 43 und 65 Jahren verfeinerten vom 3. bis 9. September beim ersten BWLV-Ü-25-Lager in Aalen-Elchingen ihr Können. Bei idealen Rahmenbedingungen und durchweg entspannter Stimmung flogen am Ende des Lehrgangs fünf Teilnehmer ihre ersten Solos. Zwei flogen nach langer Pause nun auch wieder im Einsitzer. „Dieses Angebot müsste es jedes Jahr geben!“, lautete die einhellige Meinung der Teilnehmer. Hier nun ein Einblick in ihre Erlebnisse.**

Am Sonntagabend eröffnet Helmut Albrecht den Ü-25-Lehrgang und informiert zwölf Flugschüler/-innen über den Luftsportring Aalen sowie die Aufteilung des Flugplatzes. Nach den acht Fluglehrern stellen sich die Lehrgangsteilnehmer vor. Die Stimmung ist heiter, auch als es unterschiedliche Wünsche bei der Einteilung in zwei Lerngruppen gibt. Schließlich ist klar, wer morgen in der ASK 13 oder 21 fliegen wird und welche Fluglehrer dabei sein werden.

### **Erster Tag: Mittagspause oder weiterfliegen? Keine Frage!**

Der Tag beginnt um 8.30 Uhr mit einem Briefing vor der Halle. Bis 18 Uhr sind pro Teilnehmer sechs Starts möglich. Die

Sonne strahlt, es gibt kaum Wind und jeder packt voller Vorfreude mit an. Bei den Diensten unterstützt das eingespielte Elchinger Jugendteam als Startleiter/-schreiber und an der Winde die Teilnehmer. Im Unterschied zu den Heimatflugplätzen dürfen wir „Ältere“ hier endlich einmal Lepo fahren.

Die individuelle Flugerfahrung liegt zwischen ein- und dreistelligen Segelflugstarts.

Um 9.20 Uhr geht der erste Doppelsitzer raus. Im ASK-13-Team wird noch eine „Taschentuchhürde“ genommen und zwischendurch werden auch F-Schlepps mit der ASK 21 durchgeführt. Am Start und während des Zurückholens lernen wir uns untereinander immer besser kennen. Es gibt sogar einen Beinahe-Millionär unter uns! Hans Georg hat fast eine Million – Bienen. Für eine einzige Unterbrechung sorgt der Überflug der Transall in atem-



Die Stimmung war ausgezeichnet

beraubender Tiefe und Fluglage. Tosende Triebwerke, Staunen, Fotos – und weiter geht es ohne Mittagspause. Plötzlich sitzt Hans alleine in der ASK 21 und schließt am ersten Lehrgangstag an seinen vor Monaten vollbrachten Alleinflug an. Die Freude darüber ist bei allen groß. Am Ende des Tages erreicht jeder fünf Starts.

### **Zweiter Tag: Es (f)liegt was in der Luft**

Auch heute erfreuen wir uns an hervorragenden Wetterbedingungen, es ist fast windstill und sonnig. Die Dienste haben sich gut eingespielt. An der ASK 13 leitet unser „Küken“ Thomas das erste Solo ein. Spannung, Stille und dann Applaus! Weiter geht es an der ASK 21 – Uwe will es auch. Bei seinem zweiten Solo legt er zudem die kürzeste Landung hin: Er zieht das lange Stück des Lande-T leicht hinter sich her. Was für eine gute Stimmung, ansteckend. An der ASK 13 legt jetzt Lothar nach – unglaublich, aus diesem Tag gehen drei Alleinflieger heraus. Hans wechselt schließlich noch von der ASK 21 auf die kurzfristig bereitgestellte ASK 23. Parallel dazu kommt die Jugend beim Binden der Thermiksträube fast ins Schwitzen. Damit wir gebührend feiern können, stellt sie am Ende des Flugtages Getränke bereit. Eine dreifache Popometer-Zeremonie beginnt, Thermiksträube werden übergeben und alle entspannen sich beim gemeinsamen Abendessen.

### **Dritter Tag: Nur das Wetter macht schlapp**

Wir beginnen wetterbedingt zwei Stunden später. Nach einigen Starts setzt heftiger Regen ein. Die ASK 21 schafft es gerade noch so über das Maisfeld zur Landung. Alles wird gesichert und wir verbringen die Regenpause bei Kaffee und Kuchen in der Vereinsgaststätte. Zurück auf dem Platz überquert die Transall unseren Platz. Dass hier etwas los ist, hat sich wohl herumgesprochen. Unter Austausch von Keksen und Gummibärchen setzen wir unseren Lehrgang fort.

### **Vierter Tag: Da geht noch was**

Das Wetter hat sich erholt. Zu den Keksen bringt Lothar heute eine große Schüssel Pommes mit Ketchup und Majo ein. Mit dieser Stärkung bekommt Hans auf der ASK 23 jetzt von Thomas Gesellschaft und Rositta schafft ihren Alleinflug. Freude, Jubel und noch mal Spannung, als Ulrike und Matze es gerade noch über das Maisfeld auf den Platz schaffen. Edgar

absolviert seine ersten Windenstarts; an seinem Vereinsflugplatz gibt es nämlich nur F-Schlepps. Frank ist als Startschreiber heute besonders gefordert. So gut, wie wir heute eingespielt sind, haben wir bereits um 17.20 Uhr alle Starts durch. Gemütlich wird abgebaut. Bei Rosittas „Popometer“-Eichung halten sich die Herren mit einem leichten Klapps netterweise zurück. Anschließend wird der von der Jugend besonders schön gebundene Thermiksträub überreicht und auf der Terrasse noch etwas gefeiert. Zwar haben wir noch zwei Lehrgangstage vor uns, doch wir beschließen schon beim heutigen Abendessen ein Wiedersehen.

### **Fünfter Tag: Trudeltag und heimliche Aktivitäten**

Jeder Handgriff sitzt. Die ASK 21 steht für fünf F-Schlepps mit Trudelübung bereit. Das große Wiegen beginnt. „Ladies first“ hat sich zwar zufällig ergeben, doch war das in Anbetracht des Frühstücks – der eine und andere Herr hatte Mett mit Zwiebeln gegessen – gefühlt die richtige Reihenfolge. Je nach Ausschlag der Waage werden an die ASK Gewichte geschraubt, mit denen das Flugzeug ins Trudeln gebracht werden soll. Uwe, der sein Wohnmobil in der Nähe hat, holt kurz entschlossen seinen Staubsauger für den „Vorher-Einsatz“. Matze erklärt jedem der fünf freudig aufgeregten Gewogenen den Ablauf des Ein- und Ausleitens.

Der Jodel folgen wir tapfer auf 6.000 Fuß, wo die Theorie gleich mehrfach in die Praxis umgesetzt wird. Das sieht nicht nur von unten aufregend aus. Auch der ASK geht es nach den fünf Einsätzen immer noch gut. Eine Endreinigung ist nicht erforderlich. Als dritter ASK-23-Flieger gesellt sich Uwe zu Thomas und Hans. Hubert, der diesen Lehrgang zur Auffrischung nutzt, fliegt die ASK 13 nun alleine. Tania hat zwar mit den Unterschriften zweier Fluglehrer heute das Go für ihr Solo, doch sie hebt es für den morgigen Tag auf. Einerseits ist der Wind stärker geworden, andererseits würde sie sonst auch ihre sechs in der ATO festgelegten Starts pro Tag überschreiten.

Parallel zum Flugbetrieb organisieren Tania, Andreas, Uwe und Ulrike heimlich Materialien für die Übergabe eines Geschenkes. Während des Abendessens überreicht es Thomas mit einem humorvollen Beitrag. Wir Segelflugschüler/-innen danken damit allen, die an diesem Lehrgang mit ihrer Zeit, ihrem Engagement getragen von der



**Während des Lagers wurde viel erklärt und trainiert**



**Gemeinsames Anpacken war selbstverständlich, sodass alle häufig in die Luft kamen**

Freude und Leidenschaft am Fliegen, mitgewirkt haben. Ohne diese Woche lägen wir fliegerisch weit zurück und bräuchten für das Erreichte viele weitere Wochenenden.

### **Sechster Tag: Ein letztes Solo**

Die Vorzeichen für einsetzenden Regen sind deutlich. Doch wir wollen wenigstens noch Tania Solo erleben und geben die Hoffnung auf weitere Starts nicht auf. Tania fliegt ihr erstes Solo. Gleich nach der Landung regnet es so heftig, dass wir leider abrechnen müssen. Tania nimmt ihre zwei ausstehenden Solos für die A-Prüfung mit an ihren Vereinsflugplatz. Von der Halle wechseln wir in die Vereinsgaststätte, wo uns der Wirt Leinwand und Beamer bereitstellt. Bei einem letzten gemeinsamen Getränk schauen wir uns die Fotos unseres Ü-25-Lehrgangs an. Diese schönen Erinnerungen sowie ein Video, welches von Hans Georg noch erstellt wird, werden wir untereinander austauschen. Gegen 12 Uhr verabschieden wir uns mit dem Ausblick auf ein Wiedersehen anlässlich des nächsten Elchinger Flugplatzfestes im September 2018. Vielleicht wird es ja weitere Lehrgänge geben, an denen wir „Älteren“ teilnehmen dürfen? Wir freuen uns darauf – auf bald!

**Text: Rositta Beck, LSV Hohenasperg  
Fotos: Frank Holder, Uwe Kohnle**



# AKAFLIEG MÜNCHEN ERSTFLUG DER MÜ 31 ERFOLGREICH ABSOLVIERT

**Gut erkennbar: Das neue Design des Schulterdeckers Mü 31 – seine durchgehende Flügeloberseite mit annähernd elliptischer Auftriebsverteilung und halbpylonförmigem Rumpf**

**Die Akaflieg München, genauer die Flugtechnische Forschungsgruppe an der Technischen Universität München, hat am 15. September in Königsdorf ihr jüngstes Projekt, die Mü 31, erfolgreich in die Luft gebracht. Der Weg dahin war lang, denn bereits 1998 waren erste Ideen für die Aerodynamik und Auslegung dieses Flugzeuges mit seinem neuartigen Flügel-Rumpf-Übergang gereift.**

Das Ziel hatten die Akaflieger von Anfang an klar formuliert: Minimierung des Interferenzwiderstandes zwischen Flügel und Rumpf. Im Windkanal der TU Delft entschieden sich die Akaflieger für die Schulterdeckeranordnung, denn bei der Auslegung als Mitteldecker gibt es immer vier Verschneidungen, an der Mü 31 aber nur noch zwei. Sie erlauben den Bau einer durchgehenden Flügeloberseite mit einer Aufschränkung im Bereich des Mittelflügels. Zusätzlich wurden neue Profile im Verschneidungsbereich zwischen Flügel und Rumpf entwickelt. Das Ergebnis ist eine annähernd elliptische Auftriebsverteilung. Allerdings verlangt die neue Struktur des Mittelflügels mit seinem verwundenen Holm im Innenflügelbereich

eine anspruchsvolle ingenieurtechnische Konstruktionsarbeit.

## **Baugruppen der ASW 27B wurden verwendet**

Um die Innovation an der Mü 31 mit einem Referenzflugzeug vergleichen zu können und darüber hinaus den Aufwand für den Bau durch Übernahme von Serienbauteilen zu verringern, entschied sich die Akaflieg, auf Baugruppen eines Serienmusters zurückzugreifen. Die Wahl fiel auf den Mitteldecker ASW 27B. Die beiden Flugzeuge besitzen dasselbe aerodynamische Basisdesign, sodass die Flugleistungen direkt miteinander verglichen werden können. Es wird sich zeigen, mit welchen Vorzügen das neue Design in der Praxis aufwarten kann.

Der weitere Konstruktionsaufwand war dennoch immens. Bevor mit dem Bauen begonnen werden konnte, musste die Steuerung entworfen werden, eine neue strukturelle Nachweisführung erfolgen und kleinere Herausforderungen, wie das Konzept für die Integration des Wasserballastsystems, gemeistert werden. In den Jahren 2008 bis 2013 entstand mit großer

Unterstützung der Firma Schleicher die Mü 31 in ihren wesentlichen Baugruppen.

## **Fast perfekte Bedingungen beim ersten Flug**

Am 15. September 2017 herrschte Kaiserwetter, wie es die Einheimischen gern nennen. Tags zuvor und tags danach hatte es ständig geregnet. Aber am vorgesehenen Erstflugtag schien fast immer die Sonne – was will man mehr! Johannes Achleitner, inzwischen Alter Herr der Akaflieg München, war von den Studenten wegen seiner fliegerischen Erfahrung und seines großen Einsatzes beim Bau der Mü 31 als Pilot für den Erstflug auserkoren worden.

Zu den Vorbereitungen in den Wochen vor dem Jungfernflug gehörte der Test des NOAHs, der Notausstiegshilfe. Das Kissen torpediert den Piloten im Falle eines Notausstieges sofort bis auf die Höhe des Cockpitrandes, und der Pilot muss sich nur noch seitlich abrollen. Auch Rollversuche auf der Start- und Landebahn des Fliegerhorstes Kaufbeuren gehörten zur Vorbereitung – zunächst übungshalber mit einer ASW 27B hinter einer DR-400 „Remo“ im F-Schlepp, dann mit der Mü 31.





Die Mü 31 in ihrer ganzen Schönheit

Das Erstflugprogramm übte Johannes Achleitner nur auf der ASW 27B, und die Mü 31 blieb bis zum offiziellen Erstflugdatum ungeflogen.

Der Tag des Erstfluges begann am frühen Morgen mit einer letzten Generalprobe auf dem Schleicher-Einsitzer. Um 11.04 Uhr UTC hob dann die DR-400 zum ersten Mal im Schlepp mit der Mü 31 ab und stieg auf Flugfläche 95, also ca. 2900 Meter über dem Meeresspiegel. Während des Schlepps gab der Schlepp-Pilot per Funk seine Höhen- und Fahrtmesseranzeigen durch, und der Mü-31-Pilot verglich die Werte mit seinen Instrumenten – es passte alles!

### Fliegerische Eigenschaften ausgiebig getestet

Nach dem Ausklinken begann Johannes Achleitner mit dem Erprobungsprogramm und machte sich unter anderem mit den fliegerischen Eigenschaften des neuen Flugzeuges bei Geradeaus- und Kurvenflügen bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten vertraut. Außerdem simulierte er genauestens das vorgesehene Landeverfahren in großer Höhe, um Aufschluss über das Flugverhalten im Anflug zu erhalten. In 800 Metern Höhe über dem Platz war das Erstflugprogramm erfolgreich beendet. Jetzt begann der Spaß, wie Johannes Achleitner allen per Funk kundtat und testete dann, begeistert von der neuen Konstruktion, tatsächlich noch eine Weile die Thermik. Später folgte ein zweiter Erprobungsflug, der ebenfalls erfolgreich verlief.

### Erprobungsflüge stehen an

Nach dem Erstflug steht nun die Flugerprobung der Mü 31 für die Akaflieger

bevor. Das bedeutet nicht nur spannende Erprobungsflüge, sondern auch einen Standschwingversuch beim DLR Göttingen. Hier wird das Flatterverhalten der Mü 31 genau untersucht, damit der gesamte Flugbereich freigegeben werden kann. Die Studenten können derart aufwendige Nachweise oftmals mit den im Rahmen ihres Studiums anfallenden wissenschaftlichen Arbeiten verbinden. Dennoch wird die Flugerprobung der Mü 31 voraussichtlich länger dauern als bei einem Serienflugzeug, denn die Akaflieger sind hauptberuflich Studenten und durch die Studienbedingungen wird, zu Ungunsten des studentischen Engagements, die Stu-

dienzeit bis zum Abschluss immer straffer und kürzer. Aber die Arbeitszeit, die jeder einzelne in das Projekt gesteckt hat, war es ihm wert. Die Akaflieg München ging mit dem Projekt Mü 31 durch eine Schule, die jeden im Handwerklichen ebenso forderte wie als Team. Aus allen beteiligten Studentengenerationen gingen Persönlichkeiten hervor, die an diesem Projekt wuchsen, Kontakte für ihren Berufsbeginn knüpften und in ihren Kameraden in der Akaflieg eine feste und freundschaftlich verbundene Gemeinschaft fanden.

Text und Fotos: Frank-Dieter Lemke

### TECHNISCHE DATEN DER MÜ 31 IM VERGLEICH MIT DEM REFERENZFLUGZEUG ASW 27B

	Schleicher ASW 27B	Akaflieg Mü 31
Erstflug	3.4.1995	15.9.2017
Spannweite in m	15,0	15,0
Flügelfläche in m <sup>2</sup>	9,0	9,0
Flügelstreckung	25	25
Rumpflänge in m	6,5	6,5
Höhe am Leitwerk in m	1,3	1,3
Winglethöhe in m	0,45	0,45
Leermasse in kg	235	275
Max. Wasserballast in Liter	190	150
Max. Abflugmasse in kg	500	500
Max. Flächenbelastung in kg/m <sup>2</sup>	55,56	55,56
Max. zul. Geschwindigkeit in km/h	285	285

# STURM QUASIMODO HIELT PILOTINNEN NICHT AUF



Das Abendessen im Terminal des Flughafens Erfurt-Weimar war ein besonderes Ereignis

Zur 49. Jahreshauptversammlung schwebten am Wochenende vom 8. bis 10. September rund 65 Pilotinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) am Flughafen Erfurt-Weimar (EDDE) zu ihrem jährlichen Pilotinnentreffen ein.

Das Wetter am Freitag war bestimmt vom stürmischen Tief Quasimodo. Immerhin, Pilotinnen in sieben Maschinen aus ganz Deutschland waren aus der Luft zum Treffen gekommen. Der Anflug über die altherwürdige Stadt und den imposanten Dom war dann auch für die

glücklichen Pilotinnen ein echtes Highlight.

Empfangen wurden die fliegenden Frauen vom Geschäftsführer des Flughafens, Uwe Kotzan, und der Präsidentin der VDP, Heike Käferle. Eine Flughafenführung nebst Besichtigung der Flughafenfeuerwehr war der erste Programmpunkt. Geplante Rundflüge über Thüringen und die malerische Altstadt mussten wegen des Wetters aber dann doch auf den Sonntag verschoben werden. Stattdessen erkundeten die Pilotinnen und ihre (männlichen) Begleiter die Altstadt, die Krämerbrücke und den Dom zu Lande. Natürlich durfte auch eine regionale Köstlichkeit, ein Eis auf der Brücke nicht fehlen.

### Kurzweiliger Vortrag über die Stadtgeschichte

Jahreshauptversammlungen sind für jeden Verein ein Muss. Aber im historischen Rathaussaal zu Erfurt lässt es sich immerhin ungewöhnlich und großartig tagen. Ein echtes Erlebnis! Auch Oberbürger-



Die Pilotinnen erlebten Erfurt auch aus der Luft



Im Rathaus wurden die Fliegerinnen von Erfurts OB Andreas Bausewein empfangen

meister Andreas Bausewein ließ es sich nicht nehmen, die Pilotinnen persönlich im Festsaal zu begrüßen. Die Fliegerinnen erhielten im kurzweiligen Vortrag einen Überblick über Geschichte, Entwicklung und die Wirtschaftslage der thüringischen Landeshauptstadt. Eine Krimi-Stadtrundfahrt mit der Straßenbahn rundete das kulturelle Programm ab.

Für Samstagabend hatte die Organisatorin und zweite Vizepräsidentin der VDP, Antoaneta Sontheimer, selbst leidenschaftliche Cirruspilotin und Fluglehrerin, einen Veranstaltungsort der besonderen Art für die Fliegerinnen realisiert: Abendessen im Terminal des

Flughafens EDDE. Während die letzten Gäste nach Griechenland und in die Türkei eincheckten, dinierten und plauderten die fliegenden Ladies in der Terminalhalle des Flughafens, begleitet von einer tollen Band.

#### Nachwuchsförderung aus Tombola-Erlös

Der Erlös der Tombola der diesjährigen Hauptversammlung, immerhin mehr als 800 Euro, kommt acht Nachwuchspilotinnen bis 27 Jahre zugute, die sich hierfür kostenlos zu einem der beiden jährlichen Sicherheitstrainings der Pilotinnen anmelden dürfen. (Diepholz im Oktober,

Nordhorn oder eine Alpeinweisung im nächsten Frühjahr).

Am Sonntag ging es endlich in die Luft, es gab Rundflüge mit den Sportmaschinen oder per Helikopter. Bei traumhaftem, blauem Wolkenhimmel und Sichten bis zum Anschlag genossen die Fliegerinnen ihre Leidenschaft – und ihren Logenplatz am Himmel über Erfurt.



Für weitere Informationen:  
[www.pilotinnen.de](http://www.pilotinnen.de),  
[www.fewp.info](http://www.fewp.info).

Text und Fotos: VDP

## FACHHOCHSCHULE AACHEN

### 44. TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN

Von Freitag bis Sonntag, **26. bis 28. Januar 2018**, findet an der Fachhochschule Aachen das 44. Treffen der Luftsportlerinnen (früher: Hexentreffen) statt. Das Motto lautet: „Fliegen – Familie – Forschung/Beruf: Wir wollen alles!“

Aus dem Programm:

- Judith Spoerl (Segelfliegerin, Fluglotsin, Autorin des Buchs „Lena fliegt sich frei“)
- Yvonne Dathe (vierfache Deutsche Meisterin im Gleitschirmfliegen und Mentaltrainerin)
- World-Café zum Veranstaltungs-Motto „Fliegen – Familie – Forschung/Beruf: Wir wollen alles!“
- Mini-Workshop „Mentales Training: Entscheidungsfindung, Angst, Niederlagen, Resilienz“
- Laborbesichtigungen im Fachbereich Luft- und Raumfahrttechnik der Fachhochschule Aachen
- Programmpunkt des Angelika Machinek Fördervereins (AMF): Taufe der ASW 19, welche die vor einiger Zeit verstorbene Segelfliegerin Swaantje Geyer dem Verein kurz vor ihrem Tod vermacht hatte. Das Flugzeug wurde grundüberholt und steht ab der neuen Saison der Frauenförderung zur Verfügung.

Für die Teilnahme ist eine verbindliche Anmeldung erforderlich. Bis zum 5. November gibt es einen Frühbucherrabatt.

Anmeldung und weitere Informationen unter [www.lv-aachen.de/treffen-der-luftsportlerinnen-2018/](http://www.lv-aachen.de/treffen-der-luftsportlerinnen-2018/) oder bei [pilotinnen2018@lv-aachen.de](mailto:pilotinnen2018@lv-aachen.de)

Text: red.

Region 6 – Westalb-Hochrhein

# BÖBLINGER FLIEGER AUF NORD-OSTSEE-TOUR



Die Morane der FSG Hanns Klemm beim Rundflug über der Insel Rügen

Der Motor- und UL-Sparten-Ausflug der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw führte uns dieses Jahr längs und quer durch Deutschland, über die Ost- und Nordsee. Thomas Egger hatte die Tour vom 24. bis 28. Mai auf bewährte Weise organisiert, nach dem Motto „Jeder der mitfliegt, ist für sich und sein Flugzeug selbst verantwortlich.“ Heißt: wir fliegen nicht im Pulk – jeder plant seine Flüge und Ausflüge entlang der Route selbst. Am Abend kommt man am Tagesziel wieder zusammen und genießt gemeinsam das Erlebte.

Alle verfügbaren Motorflugzeuge, UL und Motorsegler des Vereins waren dabei: Morane MS 893, Robin DR 400, Rockwell Commander, Klemm 107, FK 9, Dynamic WT-9, Stemme S10 und Aveko VL-3.

Bei durchwachsener Wetterprognose starteten wir in Eutingen. Es ging an der Schwäbischen Alb entlang, an Nürnberg vorbei zu unserem ersten Ziel Merseburg. Auf der alten Militärbasis wurden wir herzlich empfangen. Abends besichtigten wir die herrliche Altstadt an der Saale und kehrten zünftig ein. Das Radisson Blu-Hotel neben dem Dom kann man guten Gewissens als Tipp geben.

**Schönes Zusammentreffen mit dänischen Fliegerkameraden**

Am nächsten Tag flogen wir nach kurzem Tankstopp in Halle-Oppin westlich an Berlin vorbei bis nach Stralsund. Die Mittagspause planten wir im Müritz-Airpark. Dort trauten wir unseren Augen nicht: Der komplette Abstellplatz war mit

Flugzeugen aus Dänemark beparkt. Wie sich herausstellte, eine Veranstaltung des Dänischen Aeroclubs, der einen ähnlichen Ausflug wie wir machte, nur eben mit größerer Organisation, Catering und Versorgungstrucks. Großartig war, dass wir uns am kalt-warmen Buffet bedienen durften.

Danach ging es weiter nach Peenemünde, wo wir per Rad vom Flugplatz zum Hafen fuhren, um Attraktionen wie ein russisches U-Boot und das Historisch-Technische Museum mit alten Anlagen aus den 1930er-Jahren zu besichtigen. Am späten Nachmittag umrundeten wir Rügen, bevor wir in Stralsund herzlich empfangen wurden. Den Abend verbrachten wir in einem schönen Fischlokal direkt am Pier, ganz in der Nähe der alten Gorch Fock.

Tags drauf sollte es an der Ostsee entlang nach Rendsburg gehen. Die Wolken hingen jedoch recht tief, erst gegen Mittag sollte es besser werden. Wir starteten trotzdem, und wie sich schnell herausstellte, war es über dem Meer klar. Also hatten wir eine herrlich ruhige Atmosphäre bei gigantischer Sicht.

**Seebäder an traumhafter Küstenlandschaft**

Rostock mit seinen riesigen Kreuzern war beeindruckend, aber auch die Seebäder an traumhafter Küstenlandschaft boten eine malerische Kulisse. Schneller als uns lieb war, waren wir kurz vor CTR-Lübeck.



Eine echte Hochzeit im Country-Style im Western-Park Pullman City

Dort brachten wir mit unseren acht Maschinen den Kontroller ganz schön in Aktion.

Nachdem alle sicher geparkt hatten, fuhren wir per Taxi in die Stadt und besichtigten die Altstadt. Danach teilten sich die Gruppen auf, die einen wollten direkt nach Rendsburg. Michael und ich beschlossen, dass wir den Norden noch etwas erkunden wollten. Mit unserer neuen Dynamic war die Strecke in der verbleibenden Zeit kein Problem. Also düstern wir über Kiel nach Flensburg. Sylt blieb leider unter Wolken verborgen. Danach wollten wir an der Nordseeküste südwärts bis zum Nord-Ostsee-Kanal.

Auf dem Weg dorthin trafen wir auf unsere VL-3, die gerade im Anflug auf Wyk auf Föhr war. Also kurzerhand Planänderung, und schon standen wir auf frisch gemähtem Rasen neben dem dritten UL unseres Vereins. An der Strandpromenade trafen wir dann auch auf die Besatzung. Danach wurde es Zeit, uns aufzumachen, um unser Etappenziel zu erreichen, bevor es Nacht wurde. Wir kamen als letzte in Rendsburg an. Der Flugplatz liegt direkt neben dem Nord-Ostsee-Kanal und hat neben ständig vorbeifahrenden Ozeanriesen ein sehr nettes Lokal mit Terrasse.

### Wildwest-Feeling in Pullman-City

Zwickau war unser Ziel für Tag drei. Der Flug führte uns zur Elbmündung, entlang der Elbe, südlich an Hamburg vorbei in Richtung Hannover. Finkenwerder ließ uns problemlos durch die Kontrollzone.

Auf dem „Volkswagen-LBA-Privatflugplatz“ machten wir einen Tankstopp. Kurz nachdem wir wieder gestartet waren, mussten wir uns wieder an etwas bergigere Landschaft gewöhnen. Dazu hatten wir nicht lange Zeit, denn wir wollten uns noch die Pullman-City im Harz ansehen. Die Betreiber haben zum Glück ein Herz für Flieger, und so gibt es dort einen kleinen UL-Landeplatz mit freiem Eintritt in die Westernstadt. Wer so etwas noch nicht gesehen hat: Das ist ein echter Ausflugstipp! Wir durften unter anderem eine echte Hochzeit im Wildweststil miterleben. Der Weiterflug nach Zwickau war dann bei Topwetter problemlos.

Unser letzter Tag führte uns über die Rhön nach Würzburg heim nach Eutingen im Gäu. Bei traumhaftem Wetter konnten wir die Mittelgebirge herrlich von oben betrachten. Zeitweise flogen wir zum Filmen etwas in Formation, bis uns der Main bei Schweinfurt navigatorisch auffing und wir unsere Landung in Würzburg vorbereiteten. Dort genossen wir die Mittagspause beim Italiener. Direkt beim Schenkenturm entdeckten wir ein buntes Oldtimertreffen, und den Anblick der Raritäten ließen wir uns nicht entgehen. Der abschließende Heimflug über Bad Mergentheim und Heilbronn kam uns dann fast zu kurz vor.

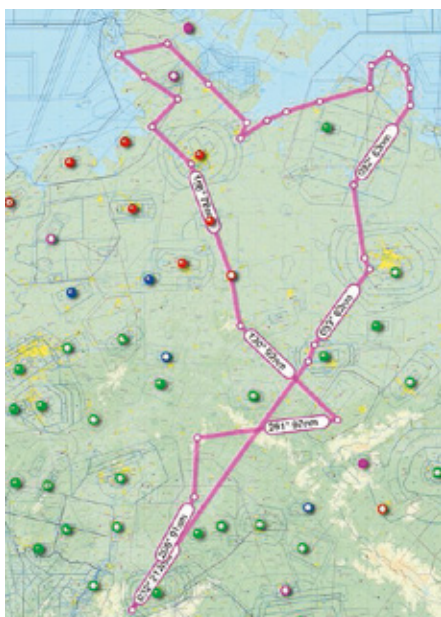
Alle acht Flugzeuge landeten am Sonntagnachmittag wieder gut in Eutingen und wir blickten durchweg in strahlende Gesichter aller Teilnehmer. Beim anschließenden Zusammensitzen waren sich alle einig, dass dies sicher nicht unser letzter



**Müritz Airpark: Dort gab es ein Zusammentreffen mit den Piloten von rund 50 dänischen Flugzeugen**

Ausflug war! Herzlichen Dank an Thomas Egger, der neben der hervorragenden Organisation unserer Ausflüge auch als Zweiter Vorsitzender sowie UL- und Motorfluglehrer in unserem Verein sehr engagiert ist.

Text: Herbert Egger  
Fotos: Michael Merau, Britta Drohm



**Der Routenverlauf des Ausflugs**



**Morgendliches Briefing vor dem Start am Tag zwei in Stralsund**

# SEGELFLUGGRUPPE BINNINGEN FEIERT IHRE NEUE HALLE



Beim Fest für die neue Halle (v.l.): Vorsitzender Stefan Brütsch, Erbauer Hanspeter Hauser, Zweiter Vorsitzender Thomas Seiler, Philippe Brühlmann

Am Samstag, 2. September, hatte die Segelfluggruppe Binningen zu einem Fest zur Inbetriebnahme ihrer neuen Halle geladen. Verschiedene illustre Gäste kamen zu dem Festakt.

Die Halle, die eigentlich einen Anbau der großen Drehtellerhalle darstellt, beherbergt vier Flugzeuge, diverses Material sowie das Einsatz- und Rettungsfahrzeug der Flugplatzleitung. Während des Baus waren etliche Stunden Freiwilligenarbeit geleistet worden. Zudem wurde der Einsatz von Maschinen und den damit

verbundenen Arbeiten gespendet, und auch finanzielle Unterstützung gab es von einigen Seiten.

Federführend im Projekt war eines der aktiven Mitglieder des Vereins, Hanspeter Hauser. Diesen hob der Vorsitzende Stefan Brütsch in seiner Ansprache besonders heraus. Hausers außergewöhnliche Leistung wurde aber auch noch weitergehend gewürdigt: Die Halle wurde nach ihrem Erbauer auf den Namen „Hauserhalle“ getauft, was der Geehrte sichtlich gerührt zur Kenntnis nahm.

Im Anschluss sprach Hanspeter Hauser ebenfalls zur Zuhörerschaft und informierte über den Bauablauf sowie die entsprechenden Daten des Werkes. Zudem bedankte er sich bei allen unterstützenden Personen, insbesondere dem kürzlich verstorbenen Norbert Stihl, der während des Baus dem Erbauer mit schwerem Gerät sowie Rat und Tat zur Seite gestanden hatte.

Beim anschließenden Grillfest und guten Getränken wurden die Gespräche vertieft, am späteren Abend nach Kaffee und Kuchen wurde der Abend gemütlich beendet. Die Segelfluggruppe Binningen bedankt sich nochmals herzlich bei allen unterstützenden Personen und den zahlreichen Gästen, die trotz den Wetterkapriolen den Weg auf der Flugplatz fanden.

– Anzeige –

**Fallschirm-**  
**WAGNER**  
Luftfahrttechnischer Betrieb

Latscherstraße 8  
75365 Calw

Telefon (0 70 51) 37 83  
Fax (0 70 51) 1 20 83

- \* Nachprüfung aller vom DAeC, DULV, DFV, LBA zugelassenen Fallschirme
- \* Ausbildung zum Fallschirmpacker, Abnahme von Packprüfungen
- \* Fallschirmpacken und Reparatur
- \* Fallschirmverkauf
- \* Sofortservice für eilige Kunden!
- \* Gutachtertätigkeit

Qualität zu Preisen, die Ihr Hobby bezahlbar machen,  
sind mir ein Anliegen.

**Stellen Sie mich auf die Probe!**

Text: Philippe Brühlmann  
Foto: SFG Binningen

# KOBLENZER SEGELFLIEGER AUF EXKURSION IN HÜTTEN-HOTZENWALD



Die Gäste aus Koblenz fühlten sich sehr wohl im Südschwarzwald

Auch wenn das Wetter es nicht gut mit uns meinte: Das Sommerlager bei der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald (LGH), auf dem Segelfluggelände Hütten im Südschwarzwald, war ein voller Erfolg für die Segelflugabteilung des Aero Clubs Koblenz. Am 22. Juli machten wir uns mit über dreißig Teilnehmern und mehr als einem Dutzend Segelflugzeugen und Motorseglern auf den Weg in das schöne Segelflugrevier mit Blick in die Schweizer Alpen.

Nachdem wir überaus herzlich von unseren Gastgebern empfangen worden waren, machten wir uns ein Bild vom Flugplatz: Die Lage auf einem Hochplateau in knapp 900 Metern über dem Meer an einer mehreren Kilometer langen Hangkante und mit einer recht kurzen Piste – das unterscheidet sich deutlich von unserem Heimatflugplatz in Koblenz-Winningen.

## Altersspanne zwischen sechs Monaten und 70 Jahren

Den ersten Tag verbrachten wir damit, uns häuslich einzurichten. Das mitgebrachte Küchenzelt für die Selbstversorger sowie die Schlafzelte mussten aufgebaut werden, erste Freundschaften wurden geschlossen. Unser jüngstes Vereinsmitglied Ada (sechs Monate) wurde genauso freundlich empfangen wie unser ältester Teilnehmer, der uns mit seinen 70 Jahren bei den Schulungsflügen hilfreich zur Seite stand.

Obwohl die Wetteraussichten nicht rosig waren, starteten wir positiv in dieses Sommerlager. Weil es das Wetter bundesweit und fast einheitlich nicht gut mit den Fliegern meinte, konnten wir uns

damit einigermaßen arrangieren. Denn tröstlich war: Egal, wo man den Finger bei der Auswahl der Fluglager-Location auf die Deutschlandkarte gesetzt hätte – deutlich besser wäre es während der beiden Wochen nirgendwo gewesen.

## Vielfältige Ausflugsmöglichkeiten genutzt

Zudem war der von der LGH ganz neu ausgebaute und erst 2017 in Betrieb genommene Schulungs- und Briefingraum, der Gastfluggruppen zur Verfügung steht, nicht nur bei feuchter Witterung ein sehr nützlicher Treffpunkt für alle. Da viele Fluglager-Teilnehmer ihre Familien mit-

gebracht hatten, also viele Nicht-Flieger dabei waren, wurden die vielfältigen Ausflugsmöglichkeiten der Region ausgiebig genutzt: vom Besuch eines der vielen Schwimmbäder über eine Tour nach Basel und einen Wildparkbesuch, durfte auch eine Brauereibesichtigung in Rothaus nicht fehlen.

Ein Highlight, das wir bei diesem Fluglager in unserem Gepäck hatten: Das neue Flaggschiff der Segelflugabteilung, die ASK 21, die erst unmittelbar vor der Abreise von Schleicher Flugzeugbau an uns ausgeliefert worden war. Ihr Jungfernflug sollte ein besonderes Erlebnis für uns alle werden.



Beim Aufrüsten des Koblenzer Segelflugzeugs

Die fliegbaren Tage, an denen wir von der Lage des Flugplatzes am Hang profitieren konnten, der uns auch ohne Thermik fast immer lange Flüge ermöglichte, nutzten wir maximal aus - und so kamen wir in den zwei Wochen auf insgesamt mehr als 300 Starts und 100 Stunden. Da in der – eigentlich für ihre guten Streckenflugbedingungen bekannten – Region jedoch partout kein Streckenflugwetter aufkommen wollte, beschränkten wir uns dabei hauptsächlich auf die Ausbildung.

### Die besonderen Bedingungen beeindruckten die Jugendlichen

Die Hangflüge hinterließen bei Lukas Karst von der Jugendabteilung bleibenden Eindruck: „Wir haben in Koblenz-Winningen

zwar auch einen Hang direkt am Platz, und so war das für uns nicht ganz neu, aber die Möglichkeit Hangflüge auf diese Weise zu üben, haben wir zuhause nicht.“

Auch Sommerlager-Neuling Florian Scheuner nahm neue Eindrücke mit nach Hause: Aufgrund der Dichtehöhe und der nicht allzu langen Startstrecke ist die Ausklinkhöhe aus der Winde vergleichsweise gering. Aber nach 40 eigenen Starts mit der ASK 13 in den zwei Wochen hatte er sich so sehr daran gewöhnt, dass er zurück in Koblenz fast gar nicht mehr wusste, was er mit den dort üblichen 400 Metern anfangen sollte.

Die erfahreneren Teilnehmer des Sommerlagers hätten bei ihren Starts nicht nur

den Hang im Visier gehabt, sondern auch den wunderschönen weiten Blick ins Rheintal bis nach Basel, in den Schweizer Jura und an klaren Tagen bis weit in die Alpen, erinnert sich Jakob Großer, Leiter der Segelflugguppe. Er schätzte zudem, dass sich Koblenzer und Hotzenwälder nicht nur am Boden kennengelernt, sondern auch schöne gemeinsame Flüge in den Doppelsitzern des jeweils anderen Vereins durchgeführt hätten. Als wir am 6. August die Heimreise antraten, nahmen wir neben jeweils einer B- und C-Prüfung viele schöne Eindrücken und Erfahrungen mit.

Text: Ricarda Helm  
Fotos: Florian Joppe

## DAEC-NEWS



Bei der Konferenz in Lausanne (v.l.): DAeC-Vizepräsident Gunter Schmidt, FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel, Martin Kader, stellvertretender Vorsitzender der DAeC-Bundeskommission Segelflug und FAI-Präsident Frits Brink

**Das Geschäft mit Multikoptern brummt. Die umgangssprachlich „Drohnen“ genannten Flugmodelle erfahren im privaten wie kommerziellen Bereich einen enormen Boom. Bei aller Begeisterung für diese neuen Luftverkehrsteilnehmer, müssen aber auch die Sorgen der bisherigen Luftraumnutzer berücksichtigt werden.**

Wie geht es weiter? Die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hatte vom 1. bis 3. September zur „1st FAI International Drones Conference and Expo“ nach Lausanne eingeladen. Die

## DAEC-VERTRETER BEI DROHNEN-KONFERENZ DER FAI CHANCEN UND RISIKEN VON UAS

drei Kernthemen der Konferenz waren Innovation, Sicherheit und Sport. Für den DAeC nahmen Vizepräsident Gunter Schmidt und Martin Kader, Bundeskommission Segelflug, teil.

Dass die neue Technik schnell ihren Weg in die kommerzielle Nutzung findet, steht außer Frage. Der Einsatz von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) zur Beobachtung und Kontrolle von Infrastruktur, Einsatz bei Rettungsmaßnahmen und vor allem im Transportwesen, verspricht erhebliches Potenzial. Es ist damit zu rechnen, dass bereits in wenigen Jahren viele logistische Aufgaben völlig neu bewertet und gelöst werden.

### Klare Regeln für den Drohnenbetrieb gefordert

Sicherheit und Schutz der Bevölkerung und anderer Luftraumnutzer müssen aber gewährleistet sein. Kollisionsschutz ist die große Herausforderung. Dass dafür die bestehenden Regeln der Luftraumnutzung den neuen Bedingungen angepasst werden müssen, ist selbstverständlich. Dabei dürfen aber die angestammten Luftraumnutzer nicht unverhältnismäßig benachteiligt werden. „Klare

Vorschriften und Regeln für die Zulassung und den Betrieb der unbemannten Systeme sind zwingend notwendig – und zwar in ganz Europa!“, fordert Gunter Schmidt. Bei der Einführung sei keine Zeit mehr zu verschwenden. „Wir müssen möglichst noch in diesem Jahr auf europäischer Ebene auch bei und mit der EASA aktiv werden.“

Multikopter-Fliegen macht Spaß. Dabei reizt auch der sportliche Vergleich. Bislang werden hauptsächlich Geschwindigkeitsrennen ausgetragen. Um eine neue, anspruchsvolle Luftsportart zu entwickeln, müssen aber neue Formate entwickelt werden, die nicht nur die technischen Aspekte in den Vordergrund stellen. „Geschicklichkeit, Teamgeist, Ausdauer und Disziplin müssen die Kriterien für erfolgreiche Luftsportler sein“, fordert Gunter Schmidt. Darüber hinaus sollten die Regeln verständlich und das Spiel attraktiv für Zuschauer sein. „Beispielsweise könnte man die Regeln des Verfolgungsspiels „Gotcha“ auf Multikopter übertragen“, meint Schmidt. „Die Drohnen nutzen dann statt Farbbeutel einen Laser-Pointer, um Treffer zu markieren.“

Text und Foto: DAeC



## FÜR WETTBEWERBSPILOTEN FAI-SPORTLIZENZEN 2018 JETZT BESTELLEN!

Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen, brauchen eine FAI-Sportlizenz. Dieser Nachweis kann auf der DAeC-Website online oder mit dem aktuellen Formular per Post beantragt werden. Die neuen Lizenzen sind ab Antragstellung bis zum 31. Dezember 2018 gültig. Die Nachweise werden an Luftsportler in DAeC-Verbänden abgegeben. Die Gebühr beträgt 18 Euro. Wer online bestellt und bezahlt und auf den Ausdruck verzichtet, wird für zehn Euro in die FAI-Datenbank eingetragen. Die FAI-Sportlizenzen ersetzen nicht die gesetzlich verlangten Berechtigungen. Weitere Informationen gibt es online unter [www.daec.de/service/fai-sportlizenz](http://www.daec.de/service/fai-sportlizenz).

Text: DAeC

## BWLV-MITTEILUNGEN

### BWLV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.11.17	04.11.17	LJ	(B) Jugendleiter-Fortbildungs-Lehrgang – Info: <a href="mailto:gassmann@bwlv.de">gassmann@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
04.11.17		SF	76. Deutscher Segelfliegertag in Hagen – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Hagen
04.11.17	11.11.17	SF	Theoretischer Ausbildungs-Lehrgang Segelfluglehrer-Ausbildung – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Klippeneck
05.11.17		A	BWLV-Mitgliederversammlung – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Filderhalle Leinfelden
08.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
13.11.17	18.11.17	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
18.11.17		MF	BZF I – Zusatz, Sprechfunk Englisch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
18.11.17		A	Pilotentag der DFS – Info: <a href="http://www.dfs.de">www.dfs.de</a>	Langen b. Frankfurt/Main
22.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.11.17		A	Prüferstandardisierungslehrgang/Auffrischungsseminar – <a href="https://rp-baden-wuerttemberg.de">https://rp-baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
26.11.17		MD	Saalflyg Schorndorf, LMM – Info: <a href="mailto:beschwerde@t-online.de">beschwerde@t-online.de</a>	Schorndorf
27.11.17	02.12.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.17	03.12.17	LJ	BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: <a href="mailto:koch@bwlv.de">koch@bwlv.de</a>	Nickersberg
03.12.17		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
06.12.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
13.12.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
20.12.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
15.01.18	20.01.18	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
26.01.18	28.01.18	A	44. Bundesweites Treffen der Luftsportlerinnen – Info: <a href="http://www.lv-aachen.de">www.lv-aachen.de</a>	Aachen
29.01.18	03.02.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
12.02.18	17.02.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
09.03.18		T	Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Fellbach
10.03.18	11.03.18	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
17.03.18	18.03.18	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
04.04.18	07.04.18	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
05.05.18	16.05.18	SF	Praktischer Fluglehrer-Lehrgang, Segelfluglehrer-Ausbildung – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Klippeneck
09.05.18	12.05.18	MF	DM Motorflug im Navigationsflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
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
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
29.10.18	03.11.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
04.11.18	11.08.18	LJ	8. BWLV-Jugend-Airgames – Info: <a href="mailto:goller@bwlv.de">goller@bwlv.de</a>	Flugplatz Übersberg
12.11.18	17.11.18	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
26.11.18	01.12.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck

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

# CRI-LEHRGANG 2018 IM BWLV

## Übersicht:

Nach dem Erfolg der bisherigen Lehrgänge und aufgrund weiterer Anfragen führt der BWLV im Frühjahr/Sommer 2018 wieder einen Lehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung CRI durch. Der Lehrgang erfolgt im Zusammenhang mit der anstehenden Ausbildung zum FI(A)/FI(A) LAPL-only. Diese Ausbildung basiert auf der **Verordnung (EU) Nr. 1178/2011FCL. 905.CRI, 915.CRI, 930.CRI** und den dazugehörigen AMC.

## 1 Übersicht Ausbildung

**1.1 Anmeldeschluss:** 15.02.2018

**1.2 Lehrgangsgebühr:** Die Lehrgangsgebühr für die komplette Theorieausbildung und Kostenerstattung der Ausbilder beträgt 400 Euro für BWLV-Mitglieder, für Nichtmitglieder 550 Euro. Bei nicht geforderter Teilnahme am ersten Ausbildungswochenende reduziert sich die Lehrgangsgebühr um ca. 100 Euro.

**1.3 Rechnung:** Als Bestätigung des Lehrgangsplatzes durch den BWLV erhalten Sie eine Rechnung. Danach ist die Lehrgangsgebühr rechtzeitig vor Beginn des Lehrgangs an den BWLV zu überweisen.

**1.4 Flugkosten:** Zur praktischen Ausbildung in Leutkirch stehen **keine Ausbildungsflugfahrzeuge** zur Verfügung. Jeder Teilnehmer bringt sein „eigenes“ Ausbildungsflugfahrzeug mit und rechnet nach Ende der Ausbildung alle Flugkosten mit den Verantwortlichen des Halters ab.

Voraussetzung:

- Das Luftfahrzeug ist in der ATO 101 zur Ausbildung angemeldet
- Das Luftfahrzeug ist zur PPL(A)-Ausbildung tauglich
- 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 Ausbildungsflugfahrzeug ausreichende Erfahrung
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsflugfahrzeug oder wird auf Kosten

des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen

**1.5 Grundlagen:** Die Ausbildung erfolgt nach den Vorgaben der „Ausbildungsakte CRI“ der DE.BW.ATO.101

**1.6 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:** Freitag, **02.03.18** bis Sonntag **04.03.18** auf dem Klippeneck

**1.7 Theoretischer und Praktischer Ausbildungslehrgang:** Freitag, **04.05.18** bis Sonntag **06.05.18** in Leutkirch (EDNL)

**1.8 Kompetenzbeurteilung:** Nach Abschluss des praktischen Ausbildungslehrgangs

**1.9 Erteilung der endgültigen Ausbildungserlaubnis** nach Eingang der neuen Lizenz mit eingetragener Berechtigung CRI und Einweisung in die Vorgaben der ATO im Verein.

## 2 Bedingungen und Voraussetzungen für die Ausbildung

**2.1 Flugerfahrung:** Flugstunden: 300 Stunden als Pilot auf Flugzeugen/TMG, davon mindestens 30 Stunden als Pilot in der Klasse des Ausbildungs-Luftfahrzeuges, mindestens zehn Stunden auf dem Typ in den letzten sechs Monaten

### 2.2 Voraussetzungen der CRI-Anwärter

- gute fliegerische Begabung
- fundiertes theoretisches Fachwissen der spezifischen Kenntnisse eines Piloten (mind. PPL-Wissen) in den Fächern:
  - Navigation, Meteorologie, Luftrecht, Grundlagen des Fliegens, Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse, betriebliche Verfahren, menschliches Leistungsvermögen
- guter fliegerischer Erfahrungsschatz
- gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen
- Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit und kameradschaftliches Wesen
- gute sprachliche Ausdrucksfähigkeit

## 3 Ablauf der Ausbildung

### 3.1 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:

Ein Wochenende mit 22 Stunden Unterricht durch Pädagogen und Motivationstrainer am Klippeneck. Diese Ausbildung entfällt für Inhaber einer gültigen oder vor Kurzem abgelaufenen Lehrberechtigung „FI(A) LAPL only“ oder FI(S). Eine Lehrberechtigung für Luftsportgeräte ist nicht ICAO-konform und kann daher nicht angerechnet werden.

**3.2 Lehrproben:** Der Anwärter ist bereits ein erfahrener Pilot in seiner Klasse. Er bereitet mit dem Wissen des ersten Ausbildungsabschnitts einen 45-minütigen Unterricht vor und bildet damit die Lehrgangskollegen weiter. Mit diesem Unterricht übt er seine Kenntnisse als Lehrer in der theoretischen Aus- und Weiterbildung von Piloten.

**3.3 Unterrichtsthemen** orientieren sich an den BWLV-Ausbildungsakten für die Klassenberechtigungen SEP und TMG.

**3.4 Kompetenzbeurteilung:** Nach Abschluss der beiden Ausbildungsteile muss der Kandidat vor Ablauf von sechs Monaten eine Kompetenzbeurteilung bei einem Fluglehrer-Prüfer (FIE(A)) bestehen. Die Unterlagen dieser Kompetenzbeurteilung werden zusammen mit dem Ausbildungsnachweis der ATO an die für den Kandidaten zuständige Behörde übermittelt. Diese Behörde stellt dann ein neues Lizenzpapier aus mit dem Eintrag CRI, der für drei Jahre gültig ist.

## 4. Formulare anfordern beim BWLV-Ausbildungsleiter

- verbindliche Anmeldung zum CRI-Lehrgang mit Angabe Flugerfahrung
- Meldung eigenes Ausbildungsflugzeug
- Ausbildungsnachweis (erstellt ATO)
- Kompetenzbeurteilung (erstellt FIE)

**Egon Schmaus**  
**BWLV-Ausbildungsleiter**  
**0172 7307744**  
**[schmaus@bwlv.de](mailto:schmaus@bwlv.de) oder:**  
**[egon.schmaus@gmail.com](mailto:egon.schmaus@gmail.com)**

Text: Egon Schmaus

# FLUGLEHRER-LEHRGANG FI(A)/FI(A) LAPL-ONLY

Seit Jahren, eigentlich seit Beginn der JAR-FCL-, speziell der EASA-Flugausbildung, fragen immer wieder Piloten und Vereinsvorstände nach der Möglichkeit, weitere „FI(A)“ auszubilden. Die Fluglehrer werden älter und Nachwuchs fehlt derzeit.

Noch im Jahr 2012 konnten wir Segel- und UL-Fluglehrer zu nationalen FI-PPL-N ausbilden, die dann mit Umstellung der Lizenzen auf das EASA-Format automatisch zu „FI(A)-LAPL-only“ wurden. Durch erfolgreiche Teilnahme an einem CRI-Lehrgang seit Beginn 2016 konnten sie LAPL(A)-Flugschüler ausbilden und auch PPL(A)-Piloten bei der geforderten Auffrischungsschulung betreuen.

Seit Beginn der Part-FCL-Regeln der EASA wurde die Fluglehrer-Ausbildung stark intensiviert. Gemäß VO 1178/2011 FCL.915 und FCL.930.FI benötigt ein Motorfluglehrer FI(A) nun als Voraussetzung:

- Vorab-Testflug im Niveau einer Befähigungsüberprüfung
- Zehn Stunden Instrumentenflugausbildung
- 20 Stunden VFR-Überlandflug
- CPL(A) oder theoretische CPL-Prüfung
- 200 Flugstunden auf SEP oder TMG, davon mindestens 150 Stunden als PIC
- 30 Stunden Flugerfahrung als PIC in der Klasse des Ausbildungsflugzeugs, davon mindestens fünf Stunden in den letzten sechs Monaten vor dem Vorab-Testflug auf dem LFz-Typ, der zur Ausbildung genutzt wird (FCL.930.FI a))
- VFR-Überlandflug über 540 Kilometer als PIC mit zwei Zwischenlandungen

Die Ausbildung umfasst dann:

- 25 Ausbildungsstunden „Lehren und Lernen“
- 100 Stunden theoretischen Unterricht mit Fortschrittsüberprüfungen
- 30 Stunden Flugunterricht

Und als Abschluss

- Eine Kompetenzbeurteilung mit
  - Prüfung theoretischer Kenntnisse,
  - einem Unterricht
  - sowie Briefing, Flug und Debriefing

Kommerzielle Flugschulen bieten solche Ausbildung an mit einer Dauer von drei Wochen Vollzeit-Schulung zu Preisen zwischen 7.000 und 12.000 Euro.

Der Fachausschuss Ausbildung des BWLV hat sich entschlossen, einen Lehrgang zur Ausbildung zum „FI(A)“ oder „FI(A)-LAPL-only“ (bei fehlender CPL-Theorie) anzubieten.

Ein großes Hindernis für den Erwerb der theoretischen CPL-Prüfung als Voraussetzung zum FI(A) ist jedoch die Tatsache, dass jeder Prüfling eine theoretische Ausbildung von mindestens 250 Stunden bei einer für CPL-Ausbildung zugelassenen ATO nachweisen muss. Als günstigste Möglichkeit ist hier eine Kombination aus Teilnahme an einem CPL-Fernlehrgang und Frontalunterricht gegeben, zum Preis von ca. 1.800 bis 3.000 Euro.

Nur über diese ATO kann nach erfolgten Zwischentests die Anmeldung zur CPL-Prüfung beim Luftfahrt-Bundesamt geschehen. (VO 1178/2011 FCL.315 und Anlage 3)

Unser Ausbildungslehrgang wird ausgeschrieben für Teilnehmer mit oder ohne bisherige eingetragene Lehrberechtigung. Für Teilnehmer mit gültiger Lehrberechtigung CRI oder FI(S) entfällt die Pflicht zur Teilnahme am Lehrgangsteil Lehren und Lernen an der BWLV-Bildungsstätte am Klippeneck.

Der Lehrgang wird modular durchgeführt an vier Wochenenden ab 2. März 2018, jeweils von Freitag, 9 Uhr, bis Sonntag, 18.30 Uhr sowie in einer verlängerten Woche von Freitag, 8. Juni 2018, bis Samstag, 16. Juni 2018. Details werden nach Anmeldung per E-Mail versandt.

Persönliche Angaben werden stets vertraulich behandelt. Sie dienen der Vorbereitung des Lehrgangs und werden für die Meldung der Kandidaten zur anschließenden Kompetenzbeurteilung benötigt.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Lehrgangsgebühr beträgt rund 2.000 Euro. Nicht enthalten sind darin Kosten für das Luftfahrzeug sowie Übernachtungen und Verpflegung.

Ausbildungsflugzeuge werden nicht gestellt. Die Teilnehmer bringen aus ihren Vereinen vollkaskoversicherte Ausbildungsflugzeuge mit, die sie selbst abrechnen. Die Regelung des Kasko-Selbstbetrags, der vom Teilnehmer übernommen wer-

den muss, regeln die Teilnehmer mit dem Luftfahrzeug-Halter.

Nach der Ausbildung in Pädagogik mit dem Fach „Lehren und Lernen“ wird es den Teilnehmern ein Leichtes sein, in der Vorbereitung auf die anschließende Kompetenzbeurteilung gemäß VO 1178/2011 FCL.935 eine oder zwei Unterrichtsstunden zu den technischen Fächern des Lehrgangs vorzubereiten und vor den Kollegen zu halten. Wir werden die Inhalte wie auch die Durchführung gemeinsam besprechen, um dann zur abschließenden Kompetenzbeurteilung absolut fit zu sein.

Unterrichtsthemen aus den theoretischen Ausbildungsfächern zum „FI(A)“ erhalten die Teilnehmer zu Beginn der Ausbildung zusammen mit der „Ausbildungsakte FI(A)“, dem „Gebetbuch“ für diese Ausbildung.

Bis dato haben sich bereits einige Kandidaten vorangemeldet. Anmeldeunterlagen können per E-Mail angefordert werden:

Egon Schmaus  
Referent Ausbildung im BWLV  
0172 7307744  
schmaus@bwlv.de

Text: Egon Schmaus

– Anzeige –



**Bose A20**  
Aviation Headset

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

KOMMENTAR VON DAEC-VIZEPRÄSIDENT GUNTER SCHMIDT

## SICHERHEIT GEHT JEDEN AN!

Unfälle im Luftsport gehen uns unter die Haut. Wenn Menschen zu Schaden kommen und schwer oder sogar tödlich verletzt werden, sind Familie und Freunde untröstlich. Die Frage „Hätten wir den Unfall verhindern können?“ treibt dann die Verantwortlichen im Verein um.

Der Bundesausschuss Flugsicherheit des DAeC hat deshalb alle Bundeskommissionen eingeladen, ihre Erfahrungen auszutauschen, dringende Themen aufzuzeigen und Vorschläge für geeignete Maßnahmen für hohes Sicherheitsbewusstsein einzubringen.

Am 28. September trafen sich acht Vertreter aus vier Bundeskommissionen zum Auftakt. „Sicherheit muss im Luftsport an erster Stelle stehen“, das ist Konsens. Aber wie erreichen wir, dass alle Luftsportler, und besonders die Verantwortlichen im Verein, Zugang zu den Fakten bekommen? Der Bundesausschuss will dafür mehrere Flugsicherheitstagungen pro Jahr anbieten, bei denen sich Luftsportler über aktuelle Schwerpunkte informieren können und für kritische Themen sensibilisiert werden. Schon seit vielen Jahren unterstützt die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) mit ihren Vorträgen bei Fluglehrerfortbildungen. Damit werden aber leider nicht alle Luftsportler erreicht.

Ein zusätzliches Angebot, speziell auf die Zielgruppen angepasst, ist notwendig.

Für diese Arbeit ist es erforderlich, dass der Ausschuss eng mit allen Einrichtungen, besonders mit der BFU, zusammenarbeitet, die sich mit Flugsicherheit beschäftigen. Nur so kann das Wissen zusammengetragen und weitergegeben werden.

Harte Fakten sind aber nur die eine Seite. Ebenso wichtig ist es, dass Vereine eine eigene Fehlerkultur aufbauen. Das Thema Sicherheit muss insgesamt einen höheren Stellenwert in der Vereinsarbeit bekommen, und jeder einzelne darf seine Sorgen vorbringen. In vielen Vereinen sind die Piloten jahrelang aktiv, und mögliche Gefahrenquellen werden nicht mehr wahrgenommen. Der Bundesausschuss plant deshalb, einen engeren Erfahrungsaustausch zwischen den Vereinen zu ermöglichen. Unter dem Motto „Ich sage dir, was ich bei dir besonders gut finde“ können sich die Vereine gegenseitig Tipps und Hinweise für gute Flugsicherheitsarbeit geben und von den guten Ideen und gelebter Praxis anderer Clubs profitieren.

Die nächste Sitzung wird im Frühjahr 2018 stattfinden. Ich hoffe, dass wir dann mit den Vertretern aller Bundeskommissionen den Vorsitzenden dieses Ausschusses wählen



Gunter Schmidt, DAeC-Vizepräsident, kommissarischer Vorsitzender des Bundesausschusses Flugsicherheit

können. Das Thema Sicherheit ist viel zu wichtig, um es nebenher zu bearbeiten. Wir brauchen engagierte Kräfte, die uns bei der Aufgabe helfen. Interessierte können sich gern bei mir melden.

Foto: DAeC

### BEISPIEL SCHWÄBISCH HALL (EDTY)

## KOLLISIONSGEFAHR IN DER UMGEBUNG VON VERKEHRSLANDEPLÄTZEN

Der Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall weist eine Bahnlänge von 1.540 Metern aus und ist somit für die Nutzung durch Businessjets bestens geeignet und wird auch entsprechend genutzt. IFR-Abflugrouten sowie ein ILS auf die Runway 28 und GPS-Anflugverfahren auf beiden Bahnen stellen sicher, dass bei Instrumentenflugbedingungen gestartet und gelandet werden kann. Solange der Flugplatz IMC ist, sind die nach IFR an- und abfliegenden Maschinen der einzige Verkehr am Platz.

Anders sieht es bei VMC aus: Auch dann ist es üblich, dass Business-Jets ein Instrumentenanflug- bzw. Abflugverfahren

nutzen, aber jetzt sind die Besatzungen der nach IFR anfliegenden Maschinen sind nicht mehr allein in Luftraum E unterwegs, sondern teilen sich den Luftraum mit VFR-Verkehr.

VFR-Flieger, die zehn nautische Meilen östlich bzw. westlich in Verlängerung der Haller Landebahn unterwegs sind, ist es aber unter Umständen gar nicht bewusst, dass Hall zur gleichen Zeit einen IFR-Anflug bzw. -Abflug hat. Wenn sie nicht bei Langen die Info eingecheckt oder bei Schwäbisch Hall diese Info angefragt haben, dann wissen sie nichts von diesem Flugverkehr. Die meisten VFR-Flieger er-

warten auch keinen Businessjet in „ihren“ Flughöhen, man hat diese Gefahr einfach nicht auf dem Schirm. Sind die VFR-Flieger ohne Transponder unterwegs, dann hilft auch TCAS nichts, dann muss die IFR-Besatzung den VFR-Flieger rechtzeitig sehen, um ausweichen zu können.

Fazit: An Verkehrslandeplätzen mit IFR-Verkehr sind bis ca. 15 nautische Meilen entlang der Anflugachse schnellfliegende Geschäftsreiseflugzeuge im Landeanflug bzw. im Steigflug unterwegs. Es ist bei entsprechenden Wetterverhältnissen absolut legal, wenn man als VFR-Flieger dort fliegt, ohne sich beim Flugplatz bzw.

bei der FIS-Frequenz zu informieren. Man setzt sich selbst und andere dann jedoch einem erhöhten Risiko aus.

Ein Luftfahrtunternehmen, das am Standort Hall ca. ein Fünftel seiner Flotte betreibt, verzeichnet bei An- und Abflügen in Schwäbisch Hall ungefähr 80 Prozent aller gefährlichen Begegnungen der Gesamtflotte. Das zeigt sehr deutlich, dass hier das Risiko im Vergleich zu Verkehrsflughäfen wesentlich höher ist.

Deshalb die Bitte der Businessjet-Piloten:

- **Macht euch bewusst, wo mit IFR-Verkehr zu rechnen ist.**
- **Priorisiert Luftraum-Beobachtung**

- **Schaltet auch unter 5000 MSL den Transponder an**
- **Meldet euch frühzeitig bei FIS bzw. auf der Platzfrequenz des jeweiligen Flugplatzes**
- **Diskutiert diesen Artikel in euren Vereinen.**

Wir, die Piloten, die in Schwäbisch Hall nach IFR anfliegen, sitzen zum Teil in der Freizeit wie ihr in Seglern, UL oder Motorflugzeugen und finden Luftsport richtig toll! Und wir machen uns Gedanken, wie man Luftsportler animieren kann, „besser sichtbar“ zu werden. Bei einem Near Miss zwischen einem großen Businessjet und einem Luftsportgerät kann schon der Einflug in die Wirbelschleppe des Jets für

die Insassen des Luftsportgerätes fatal sein.

Deshalb meldet Euch rechtzeitig,

- damit ihr wisst, ob in Schwäbisch Hall gerade IFR-Verkehr stattfindet,
- damit der IFR-Verkehr Informationen bekommt, wo ihr fliegt.

Wir sind dann alle sicherer unterwegs.

Wir freuen uns, euch zu hören! Auf gutes Miteinander, wir wünschen schöne Flüge und stets happy landings.

Text: Michael Baer

## ABSCHIED

# SFG SINGEN-HILZINGEN TRAUERT UM ERSTEN VORSITZENDEN RICO RECHT



Rund 25 Jahre lang war Rico Recht bei der SFG Singen-Hilzingen aktiv

Schockiert und tief erschüttert mussten wir am 25. Juli erfahren, dass unser erster Vorsitzender Rico Recht plötzlich und völlig überraschend im Alter von nur 53 Jahren verstorben ist. Wir trauern aus tiefstem Mitleid mit seiner Witwe und seinen Angehörigen.

Noch am Wochenende davor schaute Rico, wie beinahe täglich, am Flugplatz vorbei, machte ein paar Späße, wechselte freundliche Worte, sah nach dem Rechten und unternahm ein paar Flüge, meistens zur Schulung, zur Einweisung oder um Kameraden per Motorsegler-Schlepp in die Luft zu bringen.

Rico trat vor gut 25 Jahren unserem Verein bei. Er hatte die Segelfliegerei zuvor schon in Albstadt auf dem Degerfeld begonnen, wo er auch seinen ersten Alleinflug absolvierte.

Später entdeckte er seine große Vorliebe für den Motorflug. Er ließ sich in Donaueschingen und Friedrichshafen ausbilden und erwarb Lizenzen für Segelflug, TMG, einmotorige Flugzeuge einschließlich Nachtflug, Flugzeugschlepp mit TMG und Motorflugzeugen, dazu später auch die Lehrberechtigungen. Unter seiner Verantwortung erwarben eine große Zahl unserer Vereinsmitglieder erfolgreich ihre Lizenzen.

Seit 2008 leitete Rico als Erster Vorsitzender unseren Verein. Aus der Vielzahl seiner Leistungen für den Verein seien

die Wichtigsten genannt: Mit Flugplatzfesten, Familien-Drachen-Festen, jährlichem Treffen der Piccolo-Flieger, Bodensee-Freundschafts-Fliegen, Kinderferien-Programm der Gemeinde sorgte er für die Bekanntheit und die guten Beziehungen der Fliegergruppe zur Öffentlichkeit. Kooperation in Ausbildung und Flugbetrieb mit benachbarten Fliegergruppen waren für Rico selbstverständlich. Er fand immer eine unkomplizierte Lösung für kompliziert scheinende Probleme.

Wir verdanken ihm die Aktualisierung des Flugzeugparks, große Erleichterungen der Flug- und Mitgliederverwaltung einschließlich des Rechnungswesens durch Aufbau einer hocheffizienten EDV, gesunde Vereinsfinanzen und ein attraktives Fluggelände.

Alle seine Erfolge beruhten auf seinen besonderen Eigenschaften und Fähigkeiten. Rico war immer gut gelaunt, fröhlich, ansteckend motivierend. In „seinem“ Verein kam niemand zu kurz. Er berücksichtigte die unterschiedlichsten Interessen und unterstützte jeden dabei, seine Kompetenzen im Verein einzubringen.

Er konnte Konflikte beilegen, sorgte immer für eine gute Stimmung im Verein. Er führte sachlich, klar und eindeutig, wenn es um das verantwortungsbewusste und sichere Fliegen ging. Er schuf, im besten Sinne dem

Verein dienend, die bestmöglichen Voraussetzungen zur Ausübung unseres Hobbys.

Sein Motto: „Fliegen, Fliegen, Fliegen!“ klingt in uns bei jedem Besuch auf dem

Flugplatz nach. Wir vergessen Rico nicht und danken ihm.

Text: Gerd Lohner,  
Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen  
Foto: Privat

## SSC BAD WALDSEE-REUTE TRAUERT UM HANS STROBEL

Der Sport- und Segelfliegerclub Bad Waldsee-Reute trauert um sein Gründungsmitglied Hans Strobel. Dieser ist im Alter von 87 Jahren verstorben.

Hans Strobel war seit dem 1. Juni 1957 Mitglied im Verein und eines der Gründungsmitglieder des Fliegerclubs. Am 1. März 1958 wurde Hans Strobel zum Werkstattleiter gewählt. Er hatte dieses Amt mehr als 25 Jahre inne und war maßgeblich beim Bau eines Bergfalken-II/55 beteiligt. Zu dieser Zeit war es üblich, die Segelflugzeuge noch selbst zu bauen, denn es fehlte an vielem, vor allem an Geld.

Von 1971 bis 1982 war Hans Strobel Zweiter Vorsitzender des Vereins. In diese Ära fiel der Bau des neuen Flugplatzes mit einer neuen Flugzeughalle. Überall, wo es galt, mit anzupacken, war Hans Strobel

an vorderster Front. Nichts war ihm zu schade, er half, wo er konnte.

Für seine Verdienste erhielt er am 1. Mai 1995 die Silberne Ehrennadel des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes. Genau fünf Jahre später erhielt er für mehr als 40 Jahre ehrenamtliche Vereinstätigkeit zum 70. Geburtstag die Goldene Ehrennadel des BWLV.

Hans, du hast nun deinen letzten Flug angetreten. Wir werden dich nicht vergessen und dir ein ehrendes Andenken bewahren. Unsere herzliche Anteilnahme gilt seinen Angehörigen.



Mehr als 60 Jahre lang war Hans Strobel Mitglied beim SSC Bad Waldsee-Reute und engagierte sich dort in vielen Funktionen

Text und Foto: Sport- und Segelfliegerclub Bad Waldsee-Reute

## ABSCHIED VON CHRISTIAN „PITT“ SCHEUFLER



Die Fliegerkameraden im Rhein-Neckar-Raum trauern um Christian Scheufler

Mit großer Bestürzung hat die Fliegergemeinde in Mannheim und im Rhein-Neckar-Raum am 2. August erfahren, dass unser aller Fliegerkamerad Christian „Pitt“ Scheufler uns verlassen hat.

Pitt wurde am 11. Oktober 1927 in Mannheim geboren und wuchs in den Wirren der 1920er-, 30er- und 40er-Jahre dort auf. Früh führte ihn sein Traum vom Fliegen zum Flugfeld nach Neuostheim. Nach dem Niedergang des Platzes beteiligte er sich früh an dessen Wiederaufbau und der Gestaltung und Belebung der dortigen Fliegerszene. So war er seit den 1950er-Jahren am Aufbau des Segelflugvereins in Mannheim maßgeblich beteiligt und gestaltete die Geschicke des Badisch-Pfälzischen Flugsportvereins in Mannheim mit.

Pitt bildete in den fast 70 Jahren seiner Fliegerkarriere als versierter Fluglehrer unzählige Flugschüler aus, engagierte

sich über die Vereinsgrenzen in Mannheim hinaus in der Region, aber auch beim BWLV, und erwarb sich einen guten Namen. Seinen Flugschein hielt er noch bis 2006 und flog aktiv mit seiner Zlin 126, dem „gelben Kartoffelkäfer“, bis ihn zunehmende Probleme mit seinem Augenlicht, wie er immer sagte, zum „Fußgänger“ degradierten. In seinen letzten Jahren lebte Pitt sehr zurückgezogen und kam nur noch sporadisch zu Treffen mit seinem Abiturjahrgang sowie den Alten Adlern aus der Region.

Pitt hinterlässt in der Fliegergemeinde eine schmerzliche Lücke. Die Spuren, die er gelegt hat, bleiben für immer und werden uns immer an ihn erinnern. Wir werden dich nicht vergessen. Pitt, ruhe in Frieden.

Text: Claus Blattner,  
Hockenheim/ Mannheim/Beilngries  
Foto: privat



# 1

Gut, wenn man  
mit seiner  
Leidenschaft  
bei uns landet.

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

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: [luftfahrt@allianz.com](mailto:luftfahrt@allianz.com)

Mehr Infos: [agcs.allianz.com/luftfahrt](https://agcs.allianz.com/luftfahrt)



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

**Allianz**



# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



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

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

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

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

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

### TOP-TERMINE IM NOVEMBER 2017

76. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG  
4.11.2017 Stadthalle Hagen  
Info: [www.segelfliegertag-2017.de](http://www.segelfliegertag-2017.de)

BWLVL-MITGLIEDERVERSAMMLUNG  
5.11.2017 10 Uhr, Filderhalle Leinfelden  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

PILOTENTAG DER DFS  
18.11.2017 Langen bei Frankfurt/Main  
Info: [www.dfs.de](http://www.dfs.de)

PRÜFERSTANDARDISIERUNGSLEHRGANG  
RP STUTTGART  
25.11.2017 Regierungspräsidium Stuttgart  
Info: <https://rp-baden-wuerttemberg.de>

LMM SAALFLUG  
26.11.2017 Schorndorf  
Info: [beschwende@t-online.de](mailto:beschwende@t-online.de)