

**MOTORFLUG/UL** SEITE 21

## ALPENFLUG MIT FERNSICHT

DREI PILOTEN DER FG OFFENBURG HABEN BEI IHREM FLUG NACH SALZBURG JEDE MENGE EINDRÜCKE MITGENOMMEN

**SEGELFLUG** SEITE 29

## GELUNGENES BRANCHENTREFFEN

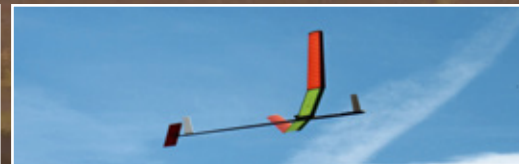
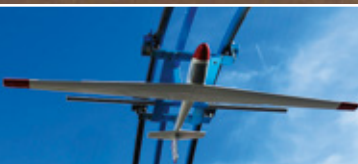
BEIM GUT BESUCHTEN DEUTSCHEN SEGELFLIEGERTAG IN KOBLENZ GAB ES VIELE NEUHEITEN UND FACHVORTRÄGE



**TITELTHEMA** SEITE 4

## GUTES ZEUGNIS FÜR DEN BWLV

DIE MITGLIEDERVERSAMMLUNG HAT GEZEIGT:  
DIE DELEGIERTEN SIND SEHR ZUFRIEDEN MIT DER ARBEIT DES VERBANDES





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

### BITTE VORMERKEN: INFOABEND AK SEKTOREN

Der Arbeitskreis Sektoren veranstaltet in Zusammenarbeit mit der DFS wieder seinen Infoabend für alle Vereine im BWLV. Dieser findet statt am **Freitag, 10. Februar 2023**, um 19.30 Uhr in der Schloßberghalle Dettingen/Teck. Weitere Infos folgen.



## EDITORIAL

- 3 Pressearbeit und soziale Medien im Verein

## ALLGEMEINES

- 4 Mitgliederversammlung des Verbands
- 8 Unsere Erfolgreichsten des Jahres 2022
- 9 Ausschreibung: Innovationspreis der Hellmut Niethammer Stiftung
- 9 Bitte beachten: BWLV-Geschäftsstelle geschlossen

## UMWELT

- 10 Neue Technologie: Wasserstoff als Energielieferant für die Fliegerei

## PR-ARBEIT

- 13 Interesse vieler Besucher geweckt: Starker Auftritt der Flieger beim Fellbacher Herbst
- 14 Video: Mit Puppe Eddie die Welt von oben sehen
- 15 Erstmals zweitägig: BWLV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“

## LUFTSPORTJUGEND

- 16 Ausrichter fürs Landesjugendtreffen 2023 gesucht!
- 17 Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd: Erfolgreiches Landesjugendtreffen auf dem Hornberg

## AK SEKTOREN

- 18 Bitte vormerken: Terminankündigung Infoabend AK Sektoren

## MODELLFLUG

- 18 Deutsche Hangflugmeisterschaft F1E: Familie Winker wird Deutscher Meister in der F1E-Teamwertung
- 19 Einsteiger-Modell: Jetzt beim Rookie-Wettbewerb mitmachen!
- 19 Deutsche Meisterschaft F3B: Modellsegler-Piloten ermitteln ihre Besten

## BÜCHER

- 20 Harald Fischer: Erlanger Flieger 1911–1945
- 20 Maja Christ: Wie der kleine Pinguin Weihnachten entdeckt

## MOTORFLUG/UL

- 21 Ausflug mit der C 172: Von Offenburg nach Salzburg und retour
- 24 Air Navigation Race: Testwettbewerb in Eisenach
- 24 WM Präzisionsflug: Deutsches Team auf dem fünften Platz

## SEGELFLUG

- 25 Schiedsverfahren: DSV bleibt ausgeschlossen vom DAeC
- 25 Nachhaltigkeit am Flugplatz: LSG Rheinstetten feiert Inbetriebnahme der neuen Elektrowinde
- 26 Förderflugzeug: Mit dem BW1 beim Klippeneckwettbewerb

- 29 Segelfliegertag in Koblenz: Gelungenes Branchentreffen
- 31 Segelkunstflug-WM in Frankreich: Tolles Ergebnis für deutsche Segelkunstflieger
- 32 Jubiläum: IG Scheibe Flugzeuge feiert zehnjähriges Bestehen
- 33 Vor Beginn der Flugsaison: BWLV-Streckenflug-Seminar 2023

## LUFTSPORTLERINNEN

- 34 Herzliche Einladung! Treffen der baden-württembergischen Luftsportlerinnen
- 34 Jetzt anmelden: Hexentreffen 2023 im Diezer Grafenschloss

## FLUGSICHERHEIT

- 35 Wie gutes Miteinander gelingen kann: Kommunikationskultur in Luftsportvereinen
- 37 Orientierungsverlust beim Fliegen: Wenn der Kurskreis im Kopf wegdriftet
- 39 Neue Serie Flugsicherheit: Teil 1 – Sicheres und legales Fliegen
- 40 -Video des Arbeitskreises Flugsicherheit: Leistungsfähigkeit, Stresslevel und Flugsicherheit

## REGIONEN

- 41 Region 6: Gelungener Trip der Hanns-Klemm Piloten ins Elsass
- 42 Region 7: 11. Bermuda-Treffen in Donaueschingen (EDTD)

## TECHNIK

- 44 Motorenwartlehrgang M1: Gute Mischung aus Theorie und Praxis
- 45 Prüfertagung: Zusammenarbeit ausbauen

## DAeC-NEWS

- 46 Klausurtagung des DAeC: Konstruktiver Austausch
- 46 Service: Der DAeC-Newsletter ist zurück


## BWLV-MITTEILUNGEN

- 47 BWLV-Terminservice 2022/23

## ABSCHIED

- 47 Eberhard Artl

## ICON-LEGENDE

 = Zusatzinformationen

## ZUM TITELBILD

Alexander Kühnert hat eine C42 (D-MZUS), fliegt beim SSC Bad Waldsee-Reute und hatte vor Kurzem ein echtes fliegerisches Highlight: Er hat zum Sonnenaufgang über Bad Waldsee aus seiner C42 mit ausgebauten Türen ein besonderes Flugzeug fotografiert: Den Doppeldecker B&F FK 12 Comet. Dabei ist dieses wunderschöne Bild entstanden.

Foto: Alexander Kühnert

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

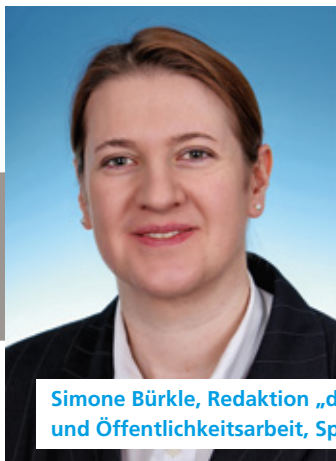
## Anzeigenverwaltung:

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.



Simone Bürkle, Redaktion „der adler“, Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Sport und Wettbewerbe im BWLV

## PRESSEARBEIT UND SOZIALE MEDIEN IM VEREIN

### Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

haben Sie sich schon mal gefragt, warum über Ihren Verein in den lokalen Medien kaum oder überhaupt nicht berichtet wird? Oder warum es so schwierig ist, sich positiv hervorzutun, vielleicht auch neue Mitglieder anzuwerben? Und wieso schreibt der Redakteur der Lokalzeitung denn nicht einfach mal, wie schön es bei Ihnen auf dem Flugplatz ist?

Gelegenheiten dazu gibt es genug, schließlich produziert der Luftsport tolle Bilder und Geschichten, um die Leute zu faszinieren und sie anzulocken. Vom Segelflugwettbewerb über das Ballöntreffen bis hin zum Kinderferienprogramm: Das Angebot ist groß, und es spricht im Regelfall alle Altersgruppen an.

Allein, es braucht ein paar grundlegende Dinge und gewisse Spielregeln, um das in der Öffentlichkeit gekonnt zu platzieren. Darum bietet der BWLV – pandemiebedingt nach einer längeren Pause – nun Ende Januar wieder ein Seminar über Öffentlichkeitsarbeit im Verein an.

Die erzwungene „Ruhezeit“ hatte indes ihr Gutes: Wir haben sie genutzt, um unser Angebot neu zu konzipieren und es an die Gegebenheiten der Zeit anzupassen. Erstmals wird das Seminar, das in unserer Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck stattfindet, als zweitägiges Format abgehalten. Zur „klassischen“ Pressearbeit in den Lokalzeitungen kommt nun ein Teil zu den sozialen Medien hinzu. Denn während viele Vereine Instagram, Twitter, Facebook und Co. nutzen, um sich in Szene zu setzen, ist das für andere noch immer ungewohntes Terrain.

Gut und wichtig für jeden Verein ist die konstante und zuverlässige Öffentlichkeitsarbeit über alle Kanäle hinweg. Eins ist klar: ganz egal, auf welchem Weg die Inhalte vermittelt werden, gekonnt gemacht sein sollte das Ganze immer. Zwar lassen sich einige Grundsätze sowohl online wie auch offline anwenden. Dennoch

gibt es auch Unterschiede zu beachten – und nicht zuletzt einige Fallstricke, denen man besser aus dem Weg geht. Denn wer will sich schließlich einen Shitstorm einfangen, weil er nicht darauf geachtet hat, was und wie er online gepostet hat?

Ich freue mich sehr, dass wir als Referenten neben unserem BWLV-Präsidentenrat Volker Rath, der als langjährig erfahrener Redakteur und Pressesprecher den traditionellen Part der Lokalmedien übernehmen wird, dieses Mal auch ein neues Gesicht bei unserem Seminar dabei haben: Christian Mannsbart, der für alles zuständig ist, was die Öffentlichkeitsarbeit auf den Online-Kanälen des DAeC angeht. Beide haben ihr Handwerk von Grund auf gelernt und sind Meister ihres Faches. So gelingt es uns, ein prall gefülltes Paket zu schnüren, das die wichtigsten Grundzüge der Öffentlichkeitsarbeit abdeckt und übersichtlich auf einen Blick zusammenfasst.

Wenn Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, in Ihrem Verein für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig sind und jetzt Lust bekommen haben, das Ganze künftig erfolversprechender anzugehen, sind Sie bei unserem Seminar genau richtig: Nur zu: Trauen Sie sich und melden Sie sich an! Warten Sie nicht zu lange, die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Ausschreibung mit einer Übersicht zu den Anmeldemodalitäten und allen wichtigen Inhalten des Seminars finden Sie auf Seite 15 dieser Ausgabe.

Ich freue mich auf viele Teilnehmer!

Ihre

MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES VERBANDS

## EIN GUT BESTELLTES HAUS BEIM BWLV



Die Mitgliederversammlung des BWLV war sehr gut besucht, der Große Saal der Filderhalle war gut ausgelastet. Die Delegierten trafen alle Beschlüsse einstimmig

Zur diesjährigen Mitgliederversammlung des BWLV trafen sich am Sonntag, 20. November 2022, rund 200 Teilnehmer aus 67 Luftsportvereinen, Behörden sowie Förderer des Luftsports in der Filderhalle in Leinfelden. Rechnungsabschluss und Haushalt wurden angenommen, das Präsidium entlastet, dies alles ohne Gegenstimme. Die Mitglieder zeigten sich mit der Arbeit des Verbandes sehr zufrieden.

Zunächst richteten mehrere Ehrengäste das Wort an die Versammlung. So sprachen Robert Hamm, Leiter des Referats Luftverkehr und Luftsicherheit im Regierungspräsidium Stuttgart, Claus Cordes, Präsident des Deutschen Aero Clubs (DAeC), sowie Manfred Pawlita, Vizepräsident des Württembergischen Landes-

sportbundes (WLSB) zu den Mitgliedern (siehe Kasten). Darüber hinaus begrüßte BWLV-Präsident Eberhard Laur zahlreiche Ehrengäste.

Anschließend ging Präsident Laur in seiner Ansprache auf die wichtigsten Themen im abgelaufenen Jahr ein.

### Pandemie/Weltweite Krise

Nach der coronabedingten zweijährigen Stagnation sei das Leben in den Luftsportvereinen in der Saison 2022 wieder zurückgekehrt. Allerdings habe die Pandemie auch Lücken gerissen, insbesondere bei der finanziellen Ausstattung der Vereine. Der Krieg in der Ukraine, Energieknappheit, hohe Inflation und explodierende Preise belasteten den Luftsport. „Wir stehen weiterhin vor großen Herausforderungen, die wir gemeinsam angehen müssen“, so Laur.

### Umwelt- und Klimaschutz im BWLV

Die Themen Klimaschutz und Ökologie seien auch im Luftsport zentral, so der BWLV-Präsident. Hier gebe es bereits viele

gute Ansätze, seien es nun Fotovoltaikanlagen auf den Dächern der Hallen oder neue Antriebskonzepte für Flugzeuge. Dies alles erfordere jedoch großen finanziellen Aufwand. Laur forderte die Politik auf, den Luftsport durch gezielte finanzielle Förderungen in seinen Bemühungen um Umwelt- und Klimaschutz zu unterstützen.

### Standort Klippeneck

Eine große Herausforderung bleibe der Ausbau des Standortes am Klippeneck. Die Gesamtsituation habe sich zwar in Bezug auf die Auslastung verbessert. Dennoch arbeite der Verband mit Nachdruck daran, den Standort insbesondere in fliegerischer Hinsicht weiter zu beleben. Hilfreich sei, dass voraussichtlich ab kommender Flugsaison wieder ein gastronomischer Betrieb am Klippeneck installiert sein werde.

### Technik/Aus- und Weiterbildung

Gut aufgestellt sei der Verband im Technischen Betrieb und im Ausbildungsbetrieb. Die Umwandlung des CAMO-Betriebes zur CAO konnte nach großen Anstrengungen erfolgreich abgeschlossen



Domenico Gehling, Vorsitzender des Stiftungsrats der Helmut Niethammer Stiftung, übergab einen Scheck über 15.000 Euro an Roland Helfer, Vorsitzender der LSG Rheinstetten für das überzeugende Klimaschutzkonzept am Flugplatz

werden. Laur verwies darauf, dass es gelungen sei, viele Errungenschaften zu erhalten. Es sei nicht selbstverständlich, Wartungsarbeiten mit ehrenamtlich ausgebildetem Personal in den Vereinen kostengünstig auszuführen.

Auch die größte Flugschule der Welt, der BWLV, könne auf eine erfolgreiche Arbeit blicken. Die Ausbildung in den Vereinen sei breit gefächert. Besonders hervorzuheben seien die Fortbildungen, die mittlerweile auch online angeboten würden. Allen Akteuren in der Technik und im Ausbildungsbetrieb dankte Laur für das große Engagement.

### Anbindung des BWLV an die Sportbünde im Land

Die Sportbundenanbindung habe den BWLV mehrere Jahre beschäftigt – dieses Ziel sei nun zum 1. Januar 2023 erreicht: Der BWLV und seine württembergischen und nordbadischen Luftsportvereine werden Mitglied im Württembergischen Landessportbund und im Badischen Sportbund Nord. Die südbadischen Luftsportler sind ja bereits seit längerem über den Luftsportverband Baden im Badischen Sportbund Freiburg organisiert.

Die Mitgliedschaft des Luftsportes in der Sportbundorganisation sei eine Win-win-Situation für den Luftsport wie für die Sportbünde: Während der BWLV von einer starken Interessenvertretung, einem breiten Seminarangebot und Fördermittelverfahren profitiere, bringe er sich zugleich in die Gemeinschaft des Sportbundes ein und leiste dort einen wichtigen Beitrag. Laur dankte den Vertretern der Sportbünde herzlich für das konstruktive Miteinander im Prozess der Sportbundenanbindung und appellierte an alle Vereine im BWLV, die dies noch nicht erledigt hätten, sobald wie möglich die Aufnahmevoraussetzungen in die Sportbundorganisation zu erfüllen und den Aufnahmeantrag zu stellen.

### Dank

Zum Abschluss seiner Ansprache dankte Eberhard Laur allen, die die Arbeit des Verbandes unterstützen, insbesondere dem Land Baden-Württemberg, der Landesregierung und der Luftfahrtverwaltung, den Sportbünden als Partner im Förderverfahren, den Institutionen in der Luftfahrt wie etwa das Luftfahrtbundesamt und die DFS, aber auch den Förderern des Verbandes; zuvorderst die Hellmut Niethammer Stiftung und der Hanns-



**Hohe Ehrung für Hans-Georg „Biggo“ Berger (rechts): BWLV-Präsident Eberhard Laur übergab ihm die Klaus-Holighaus-Medaille**



**BWLV-Präsident Eberhard Laur (links) zeichnete den ehemaligen Leiter des Referats Luftverkehr im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, Dr. Manfred Dahlheimer, mit der Wolf-Hirth-Medaille in Gold aus**

Kellner-Fonds. Ein Dank ging auch an alle haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiter sowie die ehrenamtlich Tätigen in den Vereinen.

### Wolf-Hirth-Medaille in Gold für Dr. Manfred Dahlheimer

Anschließend verlieh Eberhard Laur die Wolf-Hirth-Medaille in Gold an Dr. Manfred Dahlheimer, vormals Leiter des Referats Luftverkehr im Verkehrsministerium Baden-Württemberg. In seiner Laudatio betonte Laur, dass Dr. Dahlheimer über ein Jahrzehnt lang mit der wichtigste Ansprechpartner für den BWLV in der Luftfahrtverwaltung und im Ministerium für Verkehr gewesen sei. Dabei habe er den Luftsport als vollwertigen Partner anerkannt und immer ein offenes Ohr gehabt. Ausgezeichnet hätten Dr. Dahlheimer neben seiner offenen Art ein hohes Fachwissen, gepaart mit exzellenter juristischer Expertise und hervorragenden Kenntnissen der Luftfahrt und des Luftsports. Am Ende seiner Amtszeit habe Dr. Dahlheimer im Meinungs austausch mit dem BWLV auch in Corona-Zeiten gute Regelungen gefunden, wie der Luftsport in der Pandemie am Leben bzw. „in der Luft“ gehalten werden konnte. So sei es gelungen, den „Total-Lockdown“ im Luftsport auf eine äußerst kurze Zeit zu beschränken.

Für die gute Zusammenarbeit mit dem BWLV bedankte sich Dr. Dahlheimer sehr herzlich und verwies darauf, dass man gemeinsam im Gespräch viele gute Lösungen gefunden habe, etwa während der Corona-Zeit oder auch in Bezug auf finanzielle Zuwendungen der Landesregierung für den BWLV. Der Luftsport werde eine gute Zukunft haben, wenn das ehrenamtliche Engagement – dem er großen Respekt und Anerkennung zollte

– so gut bleibe wie bisher, betonte Dr. Dahlheimer.

### Klaus-Holighaus-Medaille für Hans-Georg „Biggo“ Berger

Hans-Georg Berger, besser bekannt als „Biggo“, erhielt aus der Hand von Präsident Laur die Klaus-Holighaus-Medaille. Biggo begann 1964 mit dem Segelfliegen, 1973 erwarb er die Fluglehrerlizenz und ist seither knapp 50 Jahre als Fluglehrer in seinem Verein tätig. Seit 1978 war er Vertriebsleiter bei Schempp-Hirth, und mit dem Firmenchef Klaus Holighaus verband ihn zeitlebens eine erfolgreiche Zusammenarbeit und Freundschaft.

Über fast fünf Jahrzehnte habe Biggo Berger als leitender Mitarbeiter und Vertriebschef die Entwicklung der Firma

### Vizepräsident und Schatzmeister Horst Ehni legte den Rechnungsabschluss für 2021 vor und erläuterte die Eckdaten des Haushaltsplans 2023





**Etliche Luftsportler erhielten eine Goldene Leistungsplakette für besondere flugsportliche Höchstleistungen (rechts: Präsident Eberhard Laur).**



**Siegfried Kottmann (rechts) erhielt für seine Verdienste als Bezirksausbildungsleiter die Goldene Ehrennadel des BWLV von Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger (links) und Präsident Eberhard Laur**

Schempp Hirth Flugzeugbau maßgeblich mitgestaltet. Auch nach dem viel zu frühen Unfalltod von Klaus Holighaus 1994 habe Biggo Berger zu jenen gehört, die in dieser schweren Phase des Umbruchs anpackten und so die Firma am Leben hielten. Überdies repräsentiere und treibe Biggo den Segelflug in vielen Ländern dieser Welt bei Meisterschaften und anderen Gelegenheiten voran, kümmere sich aber auch in seinem Verein und auf der Hahnweide um die Belange des Luftsports, wobei ihm die Flugsicherheit besonders am Herzen liege. Neben Kurt Sautter, Ebbe Scheu und Helmut Montag gehörte zu den Gründungsvätern des Arbeitskreises Sektoren, der dafür sorgt, den Luftraum für den Segelflug um den Flughafen Stuttgart herum bestmöglich zu erhalten. Last but not least habe Biggo sich große Verdienste um den SBWV-Förderverein erworben, den er ebenfalls mitbegründete. Nur wenige Luftsportler im Land seien über Jahrzehnte hinweg so vielfältig für den Segelflug tätig gewesen, resümierte Präsident Laur.

### **Rechnungsabschluss für 2021 und Haushaltsplan 2023**

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 2021 wurde nach einem positiven Bericht der Rechnungsprüfer Ewald Krumm und Michael Neudel, welche die Finanzen für ordnungsgemäß befunden hatten, von den Mitgliedern einstimmig genehmigt.

BWLV-Vizepräsident und Schatzmeister Horst Ehni erläuterte den Rechnungsabschluss und betonte, man habe erneut ein sehr gutes Ergebnis erzielt. Das positive Jahresergebnis sei auch dem seit Jahren eingeschlagenen Weg der sparsamen Haushaltsführung und Kostenreduktion geschuldet.

Zudem stellte Ehni die Eckdaten des Haushalts für 2023 vor. Auch dieser wurde einstimmig genehmigt. Insgesamt sei der Verband finanziell gut aufgestellt und könne allen Aufgaben gut nachkommen, so Ehni.

### **Entlastung des Präsidiums**

Die Mitglieder entlasteten das Präsidium einstimmig und sprachen der BWLV-Spitze somit ihr uneingeschränktes Vertrauen aus. Die Entlastung nahm Dr. Holger Steindorf, Erster Vorsitzender des Aero-Clubs Kehl vor. In seiner Ansprache erläuterte er, wie wichtig der BWLV als starker Interessenverband im Luftsport sei und bescheinigte dem Verband, eine hervorragende Arbeit geleistet zu haben.

### **Sonderförderung und Hellmut-Niethammer-Förderpreis**

Domenico Gehling, Stiftungsratsvorsitzender der Hellmut Niethammer Stiftung, überraschte die Besucher mit einem großzügigen Geschenk: In Anerkennung der besonderen Verdienste der LSG Rheinstetten um einen klimaneutralen Flugbetrieb übergab er einen Scheck über 15.000 Euro an Roland Helfer, den Vorsitzenden der LSG. Die LSG Rheinstetten hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Klimaschutzmaßnahmen an ihrem Flugplatz umgesetzt – diese reichen von Baumpflanzungen, Fotovoltaikanlagen auf den Hallendächern über E-Buggys bis hin zum Einsatz einer Elektro-Winde (der

adler berichtete). Die Sonderförderung solle den Leuchtturmcharakter des Projekts in Rheinstetten betonen, erläuterte Gehling. Zugleich berichtete der Stiftungsratsvorsitzende, dass die Niethammer Stiftung wieder einen Förderpreis ins Leben gerufen habe – hierfür können sich alle Vereine mit innovativen Projekten bewerben (siehe Ausschreibung auf Seite 9 dieser Ausgabe). Gehling forderte alle Vereine dazu auf, ihre Unterlagen einzureichen. Zum Abschluss verabschiedete und dankte er Walter Nerdinger, der nach 15 Jahren ehrenamtlicher Arbeit seinen Posten im Stiftungsvorstand der Niethammer Stiftung zum Jahresende niederlegt.

### **Digitales Zusatzangebot „der adler“**

BWLV-Vizepräsident Matthias Seehuber, Martin Bayer, Leiter des Referates Finanzen, sowie adler-Redakteurin Simone Bürkle präsentierten stellvertretend für die adler-Arbeitsgruppe die Lösungsvorschläge für ein digitales Zusatzangebot der Verbandszeitschrift „Der adler“. Demnach gibt es ab kommendem Frühjahr bei gleichbleibendem Bezugspreis zusätzlich zur Print-Variante auch die Möglichkeit, den adler im Digitalformat zu erhalten. In einem Probejahr solle zunächst der Bedarf für das neue Angebot ermittelt werden. Interessenten können den Digital-adler ab Februar über die für die Datenübermittlung Verantwortlichen in ihren Vereinen per Vereinsflieger.de beim BWLV anfordern. Alle weiteren Details zum neuen Digital-Angebot werden in der nächsten adler-Ausgabe vorgestellt.

### **Wahl der Rechnungsprüfer**

Dank sprach Eberhard Laur den ausscheidenden Rechnungsprüfern Michael Neudel



**Das Team des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (v.l.): Katja Nuoffer, Siegmund Maier, Roland Helfer, Barbara Kaiser, Thorsten Kremer, Werner Heidrich, Dieter Rühle, Gerd Schütt**

und Ewald Krumm aus. Michael Neudel wurde erneut als Rechnungsprüfer gewählt. Für Ewald Krumm, der sich nicht mehr zur Wahl stellte, wurde Dieter Rühle zum Rechnungsprüfer gewählt.

## Ehrung der Luftsportler

BWLV-Segelflugreferent Christof Geißler zeichnete insgesamt mehr als 20 Luftsportler, die sich durch besondere Leistungen hervorgetan hatten, mit Goldenen Leistungsplaketten aus. Darunter waren Teilnehmer bei Welt- und Europameisterschaften sowie zahlreiche Deutsche Meister. Alle ausgezeichneten Sportler sind in der Bestenliste des Jahres auf Seite 8 dieser Ausgabe aufgelistet.

## Goldene Ehrennadel für Siegfried Kottmann

Für dessen langjähriges Engagement als Bezirksausbildungsleiter zeichnete Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger Siegfried Kottmann mit der Goldenen Ehrennadel des Verbandes aus. Kottmann habe sich in besonderer Weise um die Ausbildung in seinem Bezirk verdient gemacht, darum gebühre ihm großer Dank, so Ölschläger.

## Der BWLV – ein starker Verband

Präsident Eberhard Laur zog ein positives Fazit der Versammlung: „Der BWLV ist auf allen Ebenen gut aufgestellt. Wir haben gut gewirtschaftet, und unsere Mitglieder haben uns ihr Vertrauen deutlich demonstriert.“ Somit könne der Verband zuversichtlich in die Zukunft blicken und den guten Weg, den er eingeschlagen habe, gestärkt fortsetzen.

## Hauptversammlung des Hanns Kellner Gedächtnisfonds (HKF)

Nach der BWLV-Mitgliederversammlung fand – ebenfalls in der Filderhalle – die Hauptversammlung des Hanns Kellner Gedächtnisfonds (HKF) statt.

Der Vorstand wurde einstimmig entlastet. Turnusgemäß laut Drei-Jahres-Rhythmus standen Wahlen an und der Vorstand des HKF stellte sich bis auf eine Ausnahme zur Wiederwahl: Beisitzerin Melanie Ebert trat nicht mehr zur Wahl an, an ihre Stelle trat Katja Nuoffer. Alle anderen Vorstandsmitglieder wurden einstimmig wiedergewählt, sodass sich der HKF-Vorstand wie folgt zusammensetzt: Werner Heidrich (Vorsitzender), Gerd Schütt (stellvertretender Vorsitzender), Barbara Kaiser (Geschäftsführerin), Katja Nuoffer, Roland Helfer und Thorsten Kremer (alle Beisitzer).

Der Vorsitzende Werner Heidrich dankte den Vereinen und seinen Vorstandskollegen für die rege Beteiligung und die gute Arbeit und rief die Vereine dazu auf, dem HKF beizutreten, sofern dies nicht ohnehin schon der Fall sei. Wahlleiter Oliver Goller betonte, dass die Hilfsleistungen des HKF einmalig seien und man sich glücklich schätzen könne, diese in Anspruch nehmen zu dürfen – sei es bei der Unterstützung in Not geratener Flieger oder auch bei der Jugendarbeit.

## Abschluss

Im Anschluss an die Versammlungen trafen sich die Mitglieder zu einem Imbiss im Foyer der Filderhalle. Dabei gab es einen regen Austausch und es wurden viele gute Gespräche geführt.



Die nächste BWLV-Mitgliederversammlung findet voraussichtlich am Sonntag, 5. November 2023, in der Filderhalle in Leinfelden statt.

Text und Fotos: Simone Bürkle

## GRUSSWÖRTE

### Robert Hamm, Leiter des Referats Luftverkehr und Luftsicherheit im Regierungspräsidium Stuttgart,

betonte in seinem Grußwort, der BWLV sei stets ein Ansprechpartner auf Augenhöhe, es gebe eine sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit. Ein Thema, das die Behörde derzeit sehr beschäftige, sei die Windkraft. „Der gesellschaftspolitische Druck ist sehr hoch, die Energiewende zu schaffen“, so Hamm. Die Flugplätze kennen die Diskussionen schon lange, gleichwohl würden die Projekte zunehmen. Hamm berichtete von der enormen Fülle der Aufgaben des Referats Luftverkehr und warb um Verständnis, wenn die Bearbeitung von Anliegen deswegen mitunter etwas Zeit in Anspruch nehme. Gleichzeitig forderte er die Vereine auf, jederzeit den Kontakt zu suchen: „Wir wollen als Behörde transparent und offen agieren.“



Robert Hamm, Leiter des Referats Luftverkehr und Luftsicherheit im RP Stuttgart

### Claus Cordes, DAeC-Präsident,

berichtete über den aktuellen Sachstand im Dachverband und resümierte: „Wir reden jetzt wieder miteinander, nicht übereinander“. Die Sacharbeit solle im Vordergrund stehen. Damit auch künftigen Generationen das Fliegen ermöglicht werde, setze er sich im DAeC ein. Dem BWLV wünschte er viel Erfolg und viele kluge Beschlüsse.



DAeC-Präsident Claus Cordes

### Manfred Pawlita, Vizepräsident WLSB,

überbrachte stellvertretend für 2,2 Millionen Sportler aus 5.700 Vereinen im Land Grüße und beglückwünschte den BWLV zur Aufnahme in die Sportbundorganisation in Baden-Württemberg. Über mehrere Jahre habe man zur Vorbereitung sehr gute und konstruktive Gespräche geführt, nun sei das Ziel erreicht. Pawlita hob einige der Vorzüge hervor, die damit für den BWLV einhergehen – darunter die vielfältigen Förderungen, Dienstleistungen, aber auch die starke Interessenvertretung. „Sie werden das eine oder andere jetzt leichter durchsetzen können“, so Pawlita.



WLSB-Vizepräsident Manfred Pawlita



# UNSERE ERFOLGREICHSTEN DES JAHRES 2022

Nachdem in dieser Saison erstmals nach der Corona-Pandemie wieder Meisterschaften ausgetragen wurden, gab es einige hervorragende Leistungen der BWLV-Piloten. Aufgeführt sind alle Luftsportler, die bei Weltmeisterschaften die Plätze eins bis drei, bei Europameisterschaften die Plätze eins oder zwei und/oder bei Deutschen Meisterschaften Platz eins erreicht haben (einzeln oder im Team). Zudem werden auch nationale und internationale Klassenrekorde erwähnt.

Eine Besonderheit gibt es noch: Im Modellflug sind an dieser Stelle auch nachträglich einige Leistungen aus dem Vorjahr aufgeführt, die wegen der pandemiebedingten Verschiebungen bislang nicht erwähnt worden waren.

Der BWLV gratuliert darüber hinaus natürlich auch allen anderen Luftsportlern, die besondere Leistungen bei Wettbewerben und Meisterschaften erbracht haben!

Welt- und Europameisterschaften			Rekorde
<b>Cornelia Schaich</b> Sportflieger Club Stuttgart Segelflug Standardklasse Weltmeisterin (Einzel und Team)	<b>Katrin Senne</b> FSV Sindelfingen Segelflug 18m-Klasse Weltmeisterin (Team)	<b>Dr. Stefanie Mühl</b> FSV Sindelfingen Segelflug 18m-Klasse Weltmeisterin (Team)	<b>Dr. Sibylle Andresen</b> SFV Mannheim Segelflug D-18F und D-10F Deutsche Klassenrekorde und Europarekord: Freie Dreiecksstrecke 847,91 km
<b>Toni Kittler</b> FSV Mössingen Segelflug Clubklasse Junioren-Weltmeister (Team)	<b>Jonas Wiesiolek</b> FSV Herrenberg Modellflug F1B Platz 3 Junioren-WM	<b>Dr. Stephan Lämmlein</b> MFG Markdorf Modellflug F3J Platz 2 WM (Team)	
<b>Florian Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E Europameister (Team)	<b>Dr. Alexander Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E Europameister (Team)	<b>Kristin Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E Europameisterin (Team)	
Deutsche Meisterschaften			<b>Tilo Holighaus</b> FG Wolf Hirth Segelflug D-18 Deutscher Klassenrekord: Ziel-Rückkehrstrecke 905,47 km; 750km-Diplom
<b>Katrin Senne</b> FSV Sindelfingen Segelflug 18m-Klasse Deutsche Meisterin	<b>Michael Schlaich</b> LSV Schwarzwald Segelflug 18m-Klasse Deutscher Meister (DMSt)	<b>Cornelia Schaich</b> Sportflieger Club Stuttgart Segelflug Standardklasse Deutsche Meisterin	
<b>Dr. Alexander Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E (Einzel u. Team) Deutscher Meister 2021/2022	<b>Nick Finke</b> Aero Club Stuttgart Modellflug F1E (Team) Deutscher Meister 2021	<b>Klaus Müller</b> FG Heidenheim/Steinheim Modellflug F1E (Team) Deutscher Meister 2021	
<b>Kristin Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E (Einzel u. Team) Deutsche Meisterin	<b>Christian Winker</b> MFSJ Spaichingen Modellflug F1E (Team) Deutscher Meister	<b>Heiko Greiner</b> MFSV Bietigheim-Sachsenh. Modellflug FSB Deutscher Meister	
<b>Dietrich Sauter</b> LSV Roßfeld Metzingen Modellflug F1A (Team) Deutscher Meister	<b>Frank Adametz</b> LSV Roßfeld Metzingen Modellflug F1A (Team) Deutscher Meister	<b>Volker Bajorat</b> LSV Roßfeld Metzingen Modellflug F1A (Team) Deutscher Meister	
<b>FAI-Diplome</b>			
<b>Markus Frank</b> LSR Aalen Segelflug 1.250 km	<b>Dr. Stefan Karch</b> SFG Reiseltingen Segelflug 1.000 km		



# INNOVATIONSPREIS DER HELLMUT NIETHAMMER STIFTUNG



**Die Hellmut Niethammer Stiftung schreibt ihren Innovationspreis aus. Mitmachen lohnt sich: Besonders herausragende und innovative Projekte werden mit einem Betrag von bis zu 15.000 Euro bedacht!**

Die Hellmut Niethammer Stiftung dient der Förderung des Luftsports im Rahmen des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLTV) nach dessen Satzung.

Der Zweck der Stiftung wird verwirklicht durch die Förderung von Luftsportanlagen und Schulen, von technischen Einrichtungen und innovativen Luftsportentwicklungen im Rahmen des BWLTV sowie der technischen Ausbildung und der Pflege fliegerischer Geschichte und Tradition.

Die Hellmut Niethammer Stiftung schreibt jährlich über den BWLTV einen Förderpreis aus, der mit der Satzung der Hellmut Niethammer Stiftung vereinbar ist.

**Teilnehmen können alle Luftsportvereine, die Mitglied im BWLTV sind.**

Der Förderpreis beläuft sich auf bis zu **15.000 Euro**.

Diese Summe wird ausschließlich dem im Rahmen des Wettbewerbs als Sieger ausgewählten Luftsportverein zur Verfügung gestellt.

**Ausgezeichnet werden** innovative Projekte in Vereinen, unter anderem

- Innovative Entwicklungen auf dem Weg zu einem klimaneutralen Flugbetrieb;
- Beiträge zu einer nachhaltigen Zukunft des Luftsports (Flugbetrieb, Naturschutzmaßnahmen);
- technische Entwicklungen für den gesamten Bereich des Luftsports, die vereinsmäßig verwendet werden können, u. a. Entwicklungen und Konstruktionen an Luftfahrzeugen und Bodeneinrichtungen sowie Erfindungen und Entwicklungen auf dem Gebiet alternativer Antriebstechniken;
- im Bereich der Flugsicherheit;
- im Bereich Mitgliederfindung und Mitgliederbindung;
- zum Thema Inklusion im Luftsport;
- in der Aus- und Weiterbildung;
- zur Nachwuchsförderung;
- zur strukturellen bzw. organisatorischen Entwicklung des Luftsports.

Mögliche Transformation der Ergebnisse auf die Luftsportvereine im BWLTV. Bereits geförderte Maßnahmen (Sportförderung; Forschungsförderung) sind ausgeschlossen.

Luftsportvereine können ihre Unterlagen formlos an die BWLTV-Geschäftsstelle (z. Hd. Martin Bayer) per Post oder per E-Mail senden.

**Aus den eingesandten Unterlagen sollte hervorgehen,**

- welcher Gestalt das vorgestellte innovative Projekt ist,
- wie es entwickelt bzw. vorangetrieben wurde/wird,
- welche finanziellen Aufwendungen damit einhergehen,
- wie nachhaltig es ist.

Eine detaillierte Beschreibung des eingereichten Projekts ist wünschenswert, entsprechende Nachweise (evtl. Beurkundungsunterlagen, Dokumentationen, finanzielle Belege, etc.) sind beizulegen.

**Das Wichtigste in Kürze:**

- **Bewerbungszeitraum:**  
**1. Dezember 2022 bis 30. Juni 2023**
- **Bewerbungsschluss: 30. Juni 2023**
- **Unterlagen bitte senden an:**

Martin Bayer  
Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.  
Scharrstraße 10 | 70563 Stuttgart  
Telefon: 0711-22 762-21 | E-Mail: bayer@bwlvtv.de

**Bewertung der eingereichten Unterlagen**

Die Bewerbungsunterlagen werden von einer unabhängigen Jury bewertet.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, die Entscheidung der Jury ist nicht anfechtbar.

Alle Einsender erklären sich damit einverstanden, dass

- die Hellmut Niethammer Stiftung und der BWLTV die eingesandten Daten zur Kontaktaufnahme, Verarbeitung und Bewertung im Rahmen der Ausschreibung nutzen dürfen;
- eine Veröffentlichung in den Verbandsmedien des BWLTV erfolgt, gegebenenfalls auch unter Einbeziehung von Fotos, die zum Beispiel bei der Preisübergabe gemacht werden.

Die Hellmut Niethammer Stiftung freut sich auf viele Einsendungen!

[Text: Hellmut Niethammer Stiftung](#)

BITTE BEACHTEN:

**BWLTV-GESCHÄFTSSTELLE GESCHLOSSEN**

Die Geschäftsstelle des BWLTV bleibt in der Zeit **von Samstag, 24. Dezember 2022, bis Sonntag, 1. Januar 2023, geschlossen.** Ab Montag, 2. Januar 2023, geht der Geschäftsbetrieb wie üblich weiter.

[Text: red.](#)



NEUE TECHNOLOGIE:

# WASSERSTOFF ALS ENERGIELIEFERANT FÜR DIE FLIEGEREI

Die e-Sling der ETH Zürich beim Erstflug

**Geradezu achtlos wurden in etwas mehr als 100 Jahren die meisten fossilen Energieträger in Form von Kohle, Gas oder Erdöl verbraucht. Doch es geht auch anders: Wasserstoff ist das neue Zauberwort. Wie weit ist die Entwicklung in der Luftfahrt?**

Wo steckt dieser Energielieferant, der obendrein nach seinem Gebrauch nur Wasserdampf produziert, der unschäd-

lich ist? Es ist der im Wasser gebundene Wasserstoff, weil zwei Drittel der Erdoberfläche aus Wasser bestehen.

Üblicherweise wird Wasserstoff wie folgt extrahiert: Über Gleichstromkathoden im Wasser wird Strom herangeführt, der das Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff aufspaltet. Elektrolyseure sind dazu die gebräuchlichsten chemischen Möglichkeiten, Wasserstoff sauber zu gewinnen. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit

der fotokatalytischen Wasserspaltung, die zunehmend an Bedeutung gewinnt.

## Was bedeutet das für den Luftsport?

Für die Zukunft sind Verkehrsflugzeuge mit bis zu 150 Sitzen mit Wasserstoffbetrieb angedacht. Wo aber bleiben die kleinen zwei- und viersitzigen Flugzeuge? Rein elektrisch betriebene Flugzeuge sind wegen der noch geringen Leistungsdichten der Batterien noch auf mehrere Jahre nicht auf eine größere Marktdurchdringung ersichtlich.

Deswegen benötigt man Brennstoffzellen, die nach heutigem Stand der Technik über eine höhere Energiedichte als Batterien verfügen. Anders ausgedrückt, stecken in einem Kilogramm Wasserstoff 3,33 Liter Flugbenzin. Doch kleine kompakte Systeme, die für Kleinflugzeuge geeignet wären, gibt es noch nicht. Und in der Branche der Kleinflugzeughersteller zeigt man sich noch sehr distanziert.

## Entwicklungen in Delft

Anders sieht der universitäre Bereich aus, schließlich werden zuerst auch Ingenieure zum Umgang mit den neuen Technologien benötigt. So ist die Universität Delft in den Niederlanden mit der Firma AeroDelft

Prof. Dr. Sven Schmitz (links) und Axel Schölch (rechts), Laborleiter an der DHBW und Initiator des Brennstoffzellensystems für Comcos C42



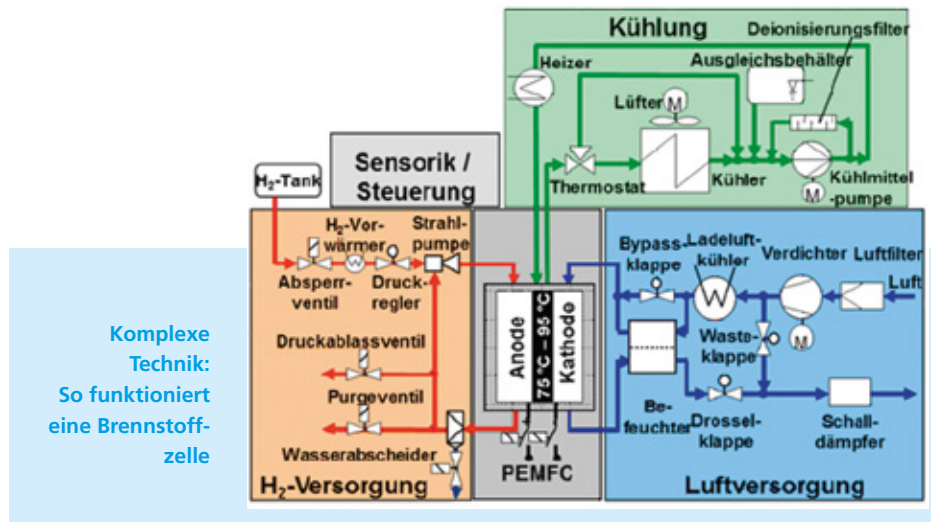
eine Partnerschaft eingegangen, um mit Studenten sowohl einen Modell-Erprobungsträger (maßstabverkleinerter e-Genius) als auch eine im Umbau befindliche Sling 4 auf den Wasserstoff-Betrieb vorzubereiten.

Wichtig zu wissen: Wird Wasserstoff als Gas in Tanks benutzt, muss man das Wasserstoffgas unter Druck in den Tank befördern. Dadurch muss dieser zwischen 300 und 700 bar standhalten, um darin eine ausreichende Gasmenge speichern zu können. Je höher das Gas schon komprimiert in der Leitung von der Befüllstation ankommt, desto mehr kann im Gastank untergebracht werden.

### Schwierige Hürden

Um Wasserstoff in einem Flugzeug zu transportieren, bedarf es besser der Kryogen-Tanktechnik. Das sind zumeist doppelwandige Vakuum-Drucktanks mit Drücken unter fünf bar. Der so eingepumpte Wasserstoff, der in seiner flüssigen Form minus 253 Grad Celsius hat, kann erst kurz vor Beginn eines Fluges in den Tank gepumpt werden. Solche Systeme können die Temperatur vorerst nur maximal einen Tag halten. Der Überdruck, der bei langsamer Erwärmung entsteht, muss über Sicherheitsventile geregelt werden.

Deshalb arbeiten nun die Niederländer sowohl mit ihrem Modell als auch am 1:1-Motorflugzeug Sling 4 mit Flüssigwasserstoff, um ein Mehrfaches an Flugzeit gegenüber den nur gasgefüllten



Komplexe Technik:  
So funktioniert eine Brennstoffzelle

Tanks zu erreichen. Zehn Kilogramm flüssiger Wasserstoff würden dann für einen vierstündigen Flug ausreichen. AeroDelft arbeitet mit zahlreichen Partnern zusammen. Das eigentliche Endziel seien Wasserstoffflüge mit der Sling 4.

### Forschung an der DHBW in Mannheim

Axel Schölch, Laboringenieur der Dualen Hochschule Mannheim (DHBW), zweifelt nicht daran, dass das in Delft in Entwicklung befindliche Wasserstoff-Brennstoffzellensystem wachstumsfähig ist. Bei allen internen Überlegungen gelte es aber, Partner direkt aus Europa zurate zu ziehen und zur Belieferung mit Baueinheiten zu motivieren. Es seien leider viele Einzelelemente, weil die Technik einfach zu neu und überdies noch gar

nicht luftfahrtzertifiziert sei. Dies sei eine große Herausforderung für die Studenten, beschreibt Schölch die Schwierigkeiten.

An der DHBW gibt es das Projekt EBSAL (Entwicklung eines Brennstoffzellensystems für die Allgemeine Luftfahrt). Studierende aus unterschiedlichen technischen Studiengängen arbeiten gemeinsam mit Axel Schölch und Prof. Dr. Sven Schmitz daran, ein Brennstoffzellensystem in ein Ultraleichtflugzeug zu integrieren. Der Versuchsaufbau wurde bereits bei der AERO 2022 in Friedrichshafen präsentiert.

Professor Dr. Sven Schmitz erklärt: „Wasserstoff ist der Energieträger der Zukunft. Mit einer Brennstoffzelle kann er hocheffizient zurückverstromt werden. Weil

### Funktionsweise von Brennstoffzellen-Stacks

Brennstoffzellen sind elektrochemische Wandler, die in der Lage sind, den größten Teil der chemischen Energie aus der Reaktion, bei der Wasserstoff und Sauerstoff Wasser bilden, direkt in elektrische Arbeit umzuwandeln. Einzelne Brennstoffzellen bestehen aus leichten metallischen Bipolarplatten in Kombination mit hocheffizienten Polymerelektrolytmembranen, denen Luft und Wasserstoff zugeführt wird. Dabei entsteht eine Spannung von 0,5 bis 1 V. Je nach chemischem Aufbau der Membran können auch Spannungen bis 1,2 V erreicht werden. Werden Zellen aufeinandergestapelt, multipliziert sich die Spannung mit der Anzahl der Einzelzelle. Brennstoffzellen-

stapel, auch Stacks genannt, weisen eine theoretische Lebensdauer von bis zu 20.000 Stunden auf.

Doch Brennstoffzellen-Stacks arbeiten leider nicht selbstständig wie eine Batterie – sie müssen in ein Brennstoffzellensystem integriert werden. Verschiedene Hilfskomponenten wie Kompressoren, Pumpen, Sensoren, Ventile, elektrische Komponenten und Steuereinheiten versorgen den Brennstoffzellenstapel mit dem notwendigen Wasserstoff, der Luft und dem Kühlmittel.

Der mobile Betrieb eines Brennstoffzellensystems erfordert zusätzliche periphere

Komponenten, das heißt Leistungselektronik, Wechselrichter, Batterien, Kraftstofftanks, Kühler und Belüftung. Schon die Außenluft muss nämlich gefiltert und verdichtet werden, und den Stacks darf nur getrennt der reine Wasserstoff und die vorbehandelte Luft in genau dosierten Mengen zugeführt werden, damit Strom erzeugt wird.

Bei dem Umwandlungsprozess entstehen Strom, Wärme und Wasser. Der Strom wird einer Pufferbatterie zum Betrieb der elektrischen Antriebsstränge zugeführt. Die Wärme wird auf ein Kühlmedium übertragen, wo sie zu Heizzwecken genutzt werden kann.



## Einsatz in der Praxis noch nicht kurzfristig in Sicht

Wie bei allen Studierenden-Projekten geht es in erster Linie um die Ausbildung zukünftiger Ingenieure. Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt ist bis heute noch kein bekannter Flugzeughersteller in der Lage, ein Kolbenmotorsystem gegen ein Brennstoffzellen-Elektromotor-System mit einem elektrischen Antriebsstrang auszutauschen. Mit einer klaren Aussage möchten sich auch die Hersteller, die bereits LKW, Züge und Schiffe mit ihren Systemen ausrüsten, noch nicht festlegen, dafür ist die Luftfahrt für sie noch zu sehr Neuland.

Der mögliche Einsatz der sehr komplexen Systeme verlangt auf allen Ebenen, besonders auch bei den Zuständigen wie der EASA, ein gemeinsames Arbeiten, was bereits mit der Zulassung des Velis unter Beweis gestellt wurde. Bei vorsichtigem Optimismus, so die Experten, könnten bis 2028 die ersten Serienflugzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellensystemen auf den Markt kommen.

Noch kostet ein Kilogramm Wasserstoff etwa zwölf Euro an der Tankstelle. Bis 2030 sollen die Preise auf rund zwei Euro fallen. Das entspräche einem Liter Kraftstoff mit 60 Cent. Bei entsprechend hohen Stückzahlen sollen dann auch die Brennstoffzellensysteme nicht viel teurer als konventionelle Flugmotoren werden.

Text: Hellmut Penner/red.  
Fotos: Hellmut Penner/  
DHBW/Cellsius e.V.

## Der Comco Ikarus C42 CS e-Power bietet die Grundlage für die Forschungen der DHBW in Sachen Wasserstoff

die Brennstoffzelle leicht zu skalieren ist, werden wir sie an vielen Stellen einsetzen.“

### Brennstoffzellen im Comco Ikarus C42 CS-ePower

Es war dabei die gemeinsame Idee von Axel Schölch, Professor Schulz und Professor Dr. Sven Schmitz, ein möglichst überschaubar zu realisierendes Projekt in Angriff zu nehmen. Dies sahen sie mit der Grundlage im Comco Ikarus C42 CS-ePower, weil das Flugzeug bereits erfolgreich elektrisch geflogen ist. Es lag daher auf der Hand, in die Rumpf-Alurohr-Konstruktion nicht den Wasserstoff mit Brennstoffzellen als Haupt-Energie-lieferant zu konzipieren, sondern ganz bescheiden nur die Baueinheit für einen Range-Extender zu verwenden.

35 kW soll das Brennstoffzellen-System leisten, der Hauptantrieb soll damit zunächst die Flugdauer um eine Stunde verlängern. Dazu benötigen die Mannheimer einen Gastank mit bis zu 700 bar. Assistenz kommt unter anderem von Audi, Comco Ikarus, Geiger Engineering, ETAS und EKPO, mit technischem Support, der Steuerung und dem Stack. Bei der DHBW ist man stolz darauf, im Wesentlichen mit Firmen aus Baden-Württemberg bzw. bei einigen Komponenten auch aus den Nachbarländern zu kooperieren, um nicht auf den fernen Osten angewiesen zu sein.

### Projekt in Zürich

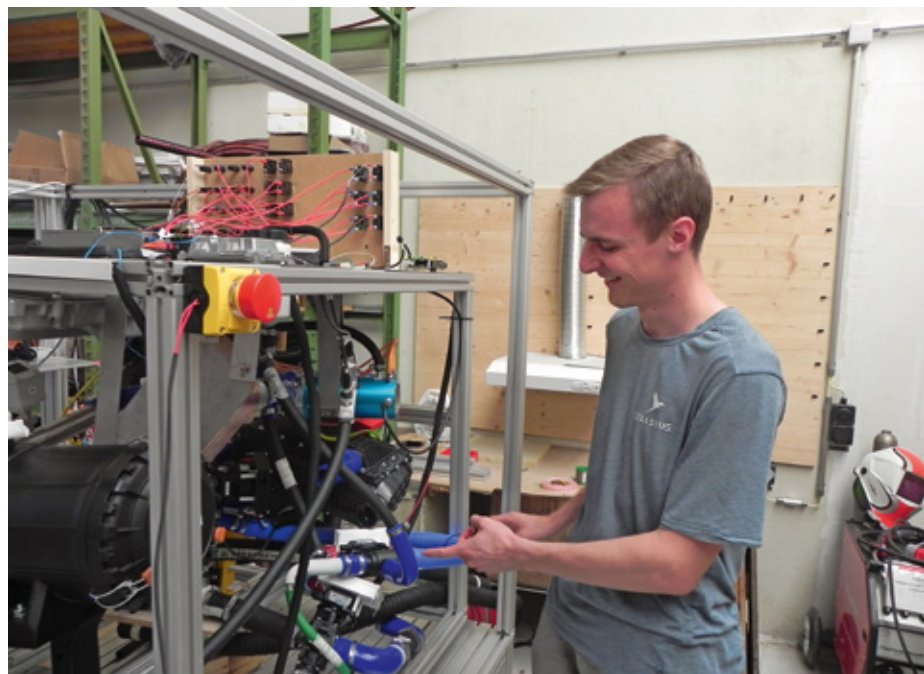
Gleichermaßen wird die Forschung an der ETH Zürich vorangetrieben. Neben dem reinen Elektroflug-Projekt der Sling TSi, deren Flügel auf eine größere Streckung umgebaut wurden, um eine höhere

Gleitflugeistung zu erhalten, haben Professor Dr. Konrad Wegener und Dr. Josef Mayr angeregt, zusätzlich ein Team für den Wasserstoff-Antrieb zu bilden.

In einer der Hallen am alten Militärflugplatz steht neben der e-Sling, wie das Flugzeug jetzt heißt, der Versuchsaufbau für ein vollwertiges Brennstoffzellensystem, das einmal ein Kleinflugzeug direkt elektrisch antreiben soll – und zwar durch statt der bisher üblichen verbauten Traktionsbatterie nur über eine Wasserstoff-Brennstoffzelle und einen kleinen Puffer.

Der Versuchsaufbau, bestehend aus einem Kompressor, Schläuchen, Filtern, Kühlern und Messstellen, konnte bereits erfolgreich getestet werden. Im nächsten Schritt soll daraus eine einbaufähige Brennstoffzelleneinheit werden.

### Sander Matter van Ryjn, Student der ETH Zürich, an dem von ihm mitentwickelten Brennstoffzellensystem



Wer das kleine Flugzeug im Looping-Star mindestens drei Mal zum Kreisen brachte, konnte an einer Verlosung für Rundflüge teilnehmen

## INTERESSE VIELER BESUCHER GEWECKT STARKER AUFTRITT DER FLIEGER BEIM FELLBACHER HERBST

**Nach langer Pause wegen der Corona-Pandemie wurde in Fellbach kürzlich wieder gefeiert: Dort fand das Stadtfest, der Fellbacher Herbst, statt. Die Fliegergruppe Fellbach präsentierte sich erfolgreich und konnte zahlreiche Gäste begrüßen.**

Die Segelflieger hatten sich schon frühzeitig um einen guten Standplatz am verkaufsoffenen Sonntag bemüht. Das zahlte sich aus: Sie erhielten vom Fellbacher Stadtmarketing denselben optimalen Platz wie schon 2019. Somit konnten sie dem interessierten Publikum ihren Twin Astir III und ihr Angebot perfekt präsentieren. Tolles Wetter an einem goldenen Oktobertag tat sein Übriges, sodass viele Besucher zum Fellbacher Herbst kamen und am Stand der Fliegergruppe verweilten.

Der Doppelsitzer Twin Astir III, der Looping-Star und der Verkauf von Luftballonen

zog Klein und Groß magisch an, zeitweise bildeten sich lange Warteschlangen. Der Looping-Star ist eine besondere Konstruktion: Diesen haben Vereinsmitglieder selbst gebaut. Dabei können Besucher das darin eingespannte Modellflugzeug – in diesem Fall eine Ka 8 – kräftig anschubsen, sodass es einen oder mehrere Loopings in den Schienen dreht.

Mit der Teilnahme am Looping-Star konnten die Besucher sich ein Los „erarbeiten“. Zu gewinnen gab es einen Rundflug mit dem Segelflugzeug oder dem Motorsegler. Dazu musste das kleine Modellflugzeug im Looping-Star so kräftig angeschoben werden, dass es mindestens drei Loopings ausführte. Wenige ganz kräftige Männer schafften sogar fünf Loopings.

Zudem gaben die Mitglieder der Fliegergruppe bereitwillig Auskunft über das Segelfliegen und den Ausbildungsweg

zum Piloten. Viele Eltern und Großeltern nutzten die Gelegenheit, um ihre kleinen Kinder und Enkelkinder einmal im Cockpit eines richtigen Flugzeuges fotografieren zu können.

Nach dem Fotoshooting im Cockpit des Twins kamen noch viele Kinder an den Infostand, um sich einen Luftballon abzuholen.

Alles in allem war der Auftritt der Fellbacher Segelflieger eine gute Aktion und machte die Fliegergruppe bei vielen Gästen bekannt, die zuvor noch nie etwas von den Segelfliegern gehört hatten.



Weitere Fotos und Infos gibt es unter [www.fliegergruppe-fellbach.de](http://www.fliegergruppe-fellbach.de).

Text: Reinhard Weisner/red.  
Fotos: Reinhard Weisner

Der Twin Astir III war ein echter Hingucker beim Fellbacher Herbst



Vor dem Looping-Star bildete sich schnell eine Schlange



# MIT PUPPE EDDIE DIE WELT VON OBEN SEHEN



In dem Musikvideo „Oben“ spielt die Puppe Eddie (rechts) eine Hauptrolle

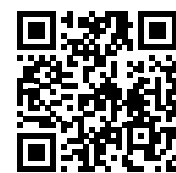
alle am selben Tag nochmal einzeln auf und nachts um halb 2 Uhr hörten wir die erste Version des Songs.

Nachdem der Song „Oben“ im August 2022 im Tonstudio gemixt und gemastert worden war, war es Zeit für ein Musikvideo. Jürgen Weller, langjähriger Theaterfotograf der Freilichtspiele Schwäbisch Hall, Mitglied im Luftsportverband Schwäbisch Hall und überdies Motorflieger, war gerne bereit, mitzumachen.

Es wurden zwei wunderschöne Drehtage auf dem Sonderlandeplatz in Weckrieden. Mit dabei waren außerdem die Puppe Eddie sowie Björn Luithardt und Andreas Entner als Kameramann. Den Rest erzählt das Video.



Das Video „Oben“ gibt es unter <https://youtu.be/Zn7sbnhFCvQ> – oder direkt über den QR-Code



**Der Schauspieler und Musiker Nils Buchholz hat nach einem Rundflug den Song „Oben“ geschrieben und ein Musikvideo dazu gemacht. Nachfolgend erzählt er, wie es dazu kam.**

Ich fuhr nach einem Konzert in Bamberg über Land nach Ingolstadt durchs wunderschöne Altmühltal, und bei Greding war ein kleines Holzschild am Straßenrand: „Flugplatz“. Da ich schon sehr lange den Wunsch nach einem Mitflug hatte, dachte ich mir: „So, das probierste jetzt mal.“ Ich fragte den ersten Menschen, den ich traf: „Kann ich hier mal mitfliegen?“ Gesagt, getan – eine Stunde später hob ich mit einem Piloten ab und wir flogen übers Altmühltal.

Es war wunderschön, als ob man ein neues, wundervolles Geheimnis des Lebens entdeckt. Diese Leichtigkeit, die einen überkommt, wenn man in der Luft ist und einem die Sonne ins Gesicht strahlt, war unfassbar beglückend. Als wir wieder unten waren, saß ich dort auf einem Campingstuhl und dachte: „Ich will da wieder hoch, weil da oben nichts von unten ist.“

Noch am selben Abend schrieb ich ein paar Zeilen auf, die mir im Kopf herumschwirrten, und am nächsten Tag entstand der Songtext für „Oben“. 2019, zwei Jahre später, spielten wir bei einer Bandprobe das Lied zum ersten Mal mit Instrumenten an, nahmen die Spuren



Text: Nils Buchholz/Jürgen Weller/red.  
Fotos: Jürgen Weller

Gedreht wurde am  
Flugplatz Weckrieden

ERSTMALS ZWEITÄGIG:

# BWLV-SEMINAR „PRESSEARBEIT UND SOZIALE MEDIEN IM VEREIN“

Wie schaffen Vereine es, positiv auf sich aufmerksam zu machen, interessant für neue Mitglieder zu werden? Und wie funktioniert das eigentlich mit der Öffentlichkeitsarbeit in den sozialen Medien? Antworten darauf gibt das BWLV-Presseseminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“.

Pressearbeit – egal, für welches Medium – muss einigen formellen, inhaltlichen, stilistischen und rechtlichen Ansprüchen genügen. Tipps aus der Praxis gibt es im Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“, das sich vor allem an diejenigen in den Vereinen richtet, die für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig sind – also Schriftführer, Presseverantwortliche, aber auch Vorsitzende und andere Interessierte.

Erstmals bietet der BWLV hierzu das Seminar als zweitägige Veranstaltung an. Während am ersten Tag die Grundzüge der klassischen Pressearbeit in der Lokalzeitung vermittelt werden, geht es am zweiten Tag darum, welche Spielregeln in den sozialen Medien zu beachten sind und wie sich ein Verein erfolgreich dort positionieren kann.

## Termin:

**Samstag und Sonntag, 28. und 29. Januar 2023**  
BWLJugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck  
Auf dem Klippeneck 7  
78588 Denkingen

Wie funktioniert gute Öffentlichkeitsarbeit? Das wird im BWLV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“ erklärt

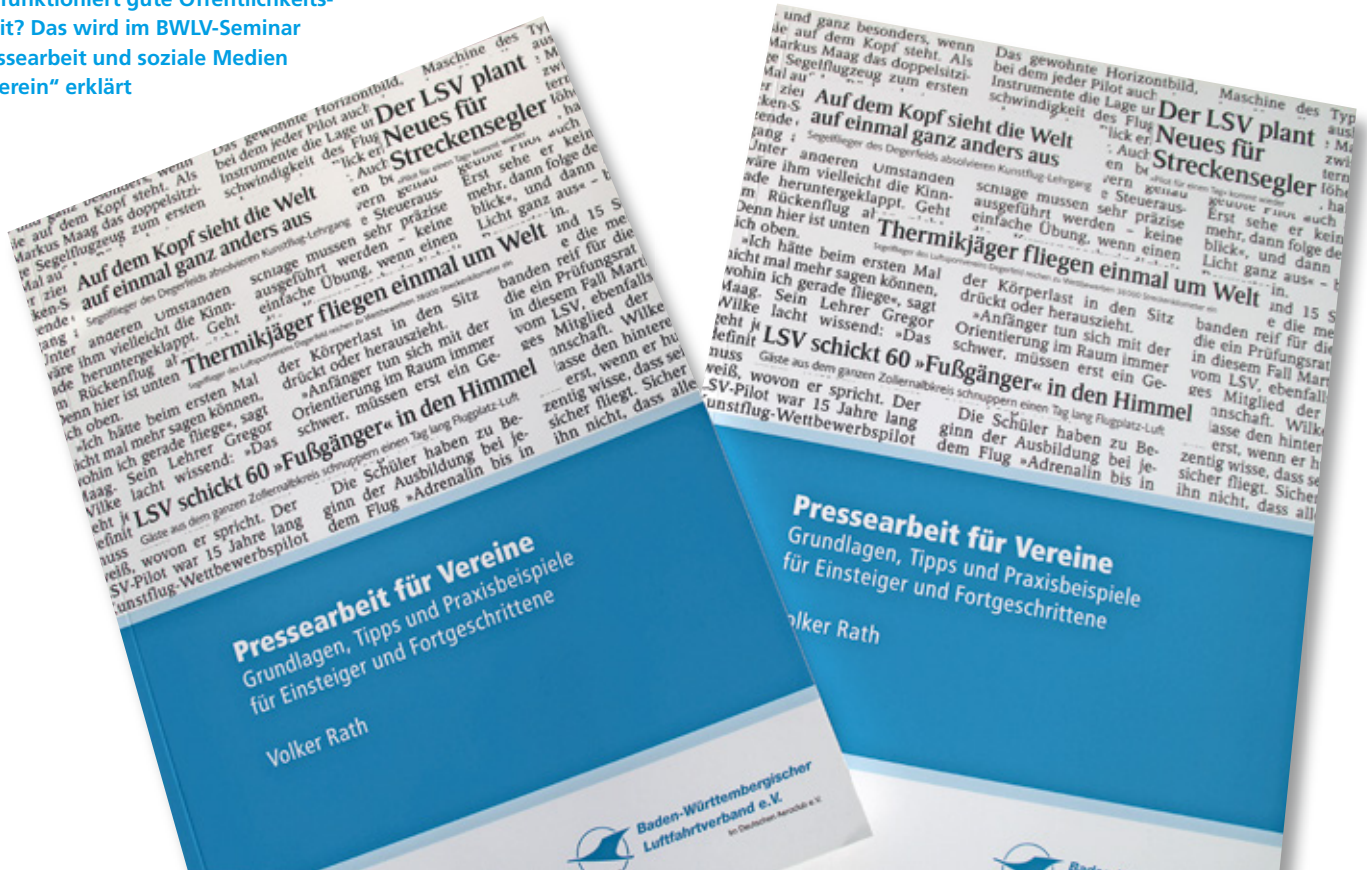
## Inhalte sind unter anderem:

**Samstag, 28. Januar 2023, 10 bis ca. 17 Uhr:**  
**„Klassische“ Pressearbeit in lokalen Medien/Basics**

- Warum Öffentlichkeitsarbeit?
- Die Auswahl der richtigen Themen
- Aufbau von Nachrichten und Texten für Zeitungen
- Die berühmten „W-Fragen“
- K.o.-Kriterien – Was geht gar nicht?
- Stilfragen und journalistische Sprache
- Praxistipps
- Spezielle Fragen der Teilnehmer
- Blickfang – was ein gutes Foto ausmacht

**Sonntag, 29. Januar 2023, 9 bis ca. 12 Uhr**  
**Soziale Medien**

- Welche sozialen Netzwerke gibt es, was macht sie aus? (Beitragsgestaltung, vertretene Altersgruppen, etc.)
- Muss (kann) ich als Verein überall mitmischen? Wie werde ich in den sozialen Netzwerken überhaupt sichtbar? (Follower gewinnen, wie haben sich die Anforderungen verändert?, etc.)
- Community-Management: User-Kommentare und Nachrichten bearbeiten (Etablierung einer täglichen Routine)
- Brauche ich noch eine Webseite, wenn ich auf Social Media aktiv bin?
- Verknüpfung von Social Media und Webseite
- Datenschutz: Tools für Social Media
- Krisenkommunikation: Shitstorms vermeiden bzw. meistern
- Fragen und Anmerkungen



### Seminarleitung:

Referent für die klassische Pressearbeit ist **Volker Rath**, Präsidentsrat für Öffentlichkeitsarbeit/PR des BWLV. Er kennt das Zeitungsgeschäft von beiden Seiten: Er war 25 Jahre lang Ressortleiter bei Tageszeitungen, studierter PR-Berater sowie sechs Jahre lang Pressereferent eines Luftsportvereins. Aktuell arbeitet er als Pressesprecher einer Stadtverwaltung.

Den Part soziale Medien übernimmt **Christian Mannsbart**, Webmaster und Online-Redakteur beim DAeC in Braunschweig. Er ist studierter Fachjournalist und ausgebildeter Redakteur für Unternehmenskommunikation und war zuvor unter anderem als Social Media Manager für einen großen Online-Gebrauchtwagenhändler tätig.

Unterstützt werden die beiden von **Simone Bürkle**, im BWLV zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die adler-Redaktion und ebenfalls ehemals langjährige Redakteurin bei verschiedenen Tageszeitungen. Sie ist auch Ansprechpartnerin für alle Fragen rund um die Organisation (buerkle@bwlv.de).

### Kursgebühr:

120 Euro für BWLV-Mitglieder  
150 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Verbandsmitglieder haben Vorrang. In der Gebühr inbegriffen sind die Übernachtung mit Frühstück von Samstag auf Sonntag im Gästehaus Klippeneck, Getränke während der Seminartage, ein Mittagsimbiss am ersten Seminartag sowie das Lehrmaterial. Nicht inkludiert sind Abendessen und Getränke am Samstagabend, hierfür müssen die Teilnehmer selbst aufkommen. Die Teilnehmerzahl ist auf 20 beschränkt. Es gilt die Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung.

Die Anmeldung erfolgt über das Online-Verwaltungssystem Vereinsflieger.de. Dort ist das Seminar unter dem Kürzel **GSS-0008 (Presseseminar)** zu finden (über „Mein Profil“ und „Seminarangebote“). Wichtig: Die Abrechnung erfolgt ausschließlich über denjenigen, der die Anmeldung vornimmt – eine Abrechnung mit dem Verein ist nicht möglich. Es gelten die Stornorichtlinien des BWLV. Diese beinhalten unter anderem, dass eine kostenlose Stornierung bis acht Tage vor Anreise möglich ist; anschließend ist – sofern kein Ersatzteilnehmer gestellt wird – der volle Preis für das Seminar zu entrichten.

### Anmeldeschluss ist am Mittwoch, 18. Januar.

Der BWLV freut sich auf viele Teilnehmer!

Text: red.

Foto: BWLV-Archiv/Simone Bürkle

## LUFTSPORTJUGEND

# AUSRICHTER FÜR'S LANDESJUGENDTREFFEN 2023 GESUCHT!

## FOLGENDES SOLLTE VORHANDEN SEIN:

- 📍 Ausreichend Platz für ca. 200 Gäste
- 📍 Getrennter und ruhiger Bereich für die Landesjugendversammlung
- 📍 Große Mannschaft an Helfern zur Vorbereitung und Durchführung
- 📍 Planung eines Rahmenprogramms
- 📍 Ausreichend Übernachtungsmöglichkeiten (abgetrennter Bereich im Hangar, Campingplatz, Gruppenzelte o. ä.)
- 📍 Ausreichend sanitäre Anlagen
- 📍 Finanzielle Mittel zur Vorbereitung

INFOS UND  
RÜCKMELDUNG:  
[JUGEND@BWLVD.DE](mailto:JUGEND@BWLVD.DE)

[www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)  
**LUFTSPORT  
JUGEND**



FLIEGERGRUPPE SCHWÄBISCH GMÜND

# ERFOLGREICHES LANDESJUGENDTREFFEN AUF DEM HORNBERG



Bei der Party am Abend herrschte ausgelassene Stimmung

**Am Samstag, 17. September, veranstaltete die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd auf dem Hornberg das Landesjugendtreffen der BWLV-Luftsportjugend zusammen mit der jährlichen Landesjugendversammlung. Beides wurde gut angenommen.**

Ab 15 Uhr trafen die ersten Jugendlichen ein, und gegen 18 Uhr begrüßte Landesjugendleiter Tim Steiner die angereisten Jugendleiter zur Versammlung. Er stellte den Fachausschuss Jugend des BWLV und dessen Aufgaben sowie die Veranstaltungen für die BWLV-Luftsportjugend vor. Besonders hervorzuheben ist das Streckenfluglager für Jugendliche mit Segelflugglizenz, bei dem die Teilnehmer durch das Coaching mit sehr erfahrenen und begabten Segelfliegern im Streckenflug weitergebildet werden. Der Fachausschuss Jugend wurde einstimmig für das vergangene Jahr entlastet.

Nach der Versammlung wurde Abendessen für die Gäste bereitgestellt. Das Koch-Team hatte mehr als genug Chili con/sin Carne für jeden vorbereitet, was durch die geringen Temperaturen

(ca. zehn Grad Celsius) besonders gut bei den Gästen ankam.

Fließend ging das Abendessen in die Party über. Die Stimmung war ausgelassen und der DJ aus den eigenen Reihen der Hornberger Jugend war das Highlight des Abends. Währenddessen standen die Gastgeber in Schichten an der Bar und versorgten die Gäste weiterhin mit Essen und Getränken. Damit wurden das schlechte Wetter und die Kälte in den Hintergrund geschoben, wenngleich dies für eine etwas geringere Teilnehmerzahl sorgte.

Für die von weither angereisten Gäste standen der über eineinhalb Tage vorbereitete Hangar und der Vorplatz zum Campen zur Verfügung. Trotz der Temperaturen wurden einige Zelte aufgebaut und Wohnwagen aufgestellt. Die über Nacht verbliebenen Gäste wurden von der Hornberger Jugend vor ihrer Heimreise am Sonntagmorgen mit belegten Brötchen und frischem Kaffee versorgt.

Die Jugend der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd freute sich sehr, viele neue und bereits bekannte Gesichter auf dem

Flugplatz zu begrüßen und war gerne Gastgeber für diese Veranstaltung.

Text: Tobias Treschl/red.  
Foto: Tobias Treschl

– Anzeige –



**BOSE A20**  
AVIATION HEADSET



**Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH**

City Airport · 68163 Mannheim

+49 621 - 700 189-0

www.friebe.aero · info@friebe.aero

BITTE VORMERKEN

## TERMINANKÜNDIGUNG INFOABEND AK SEKTOREN

Der Arbeitskreis Sektoren im BWLV veranstaltet in Zusammenarbeit mit der DFS wieder seinen Infoabend für alle Vereine. Dieser findet wie folgt statt:

**Datum: Freitag, 10. Februar 2023**

**Beginn: 19.30 Uhr**

**Ort: Schlossberghalle Dettingen/Teck**

Bitte den Termin vormerken, weitere Infos folgen.



Text: red.

## MODELLFLUG

DEUTSCHE HANGFLUGMEISTERSCHAFT F1E

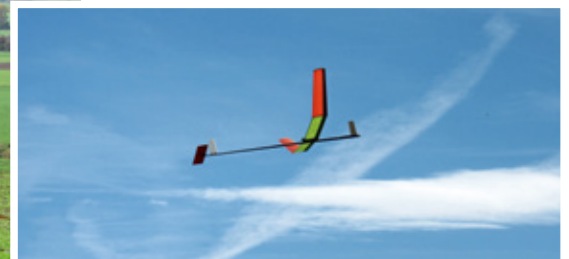
# FAMILIE WINKER WIRD DEUTSCHER MEISTER IN DER F1E-TEAMWERTUNG



Alexander und Christian Winker (v.l.) vom siegreichen Team

**Neuer Deutscher Meister im Hangfreiflug F1E ist Siegfried Püttner (BY). Bemerkenswert ist: Der Junior Felix Schmidt (HE) wurde Vizemeister und eine Familie mit BWLV-Piloten gewann die Teamwertung: Kristin Winker (Mutter, Platz sechs), Alexander Winker (Vater, Platz acht) und Christian Winker (Sohn, Platz 13), alle drei von der MFSJ Spaichingen.**

Das Wetter war den Veranstaltern vom Modellflug-Club Dinkelsbühl-Hesselberg am 15./16. Oktober 2022 am Hesselberg (BY) nicht hold: Es gab Regen und starken Seitenwind. Statt zehn Flügen am Samstag und Sonntag konnten nur fünf Flüge am Sonntag gemacht werden – und diese auch nur mit auf zwei Minuten reduzierten Maximalzeiten.



F1E-Modell im Flug

Weil so viel Gebüsch und Bäume im Weg waren, konnte die Startstelle nicht richtig an die Windrichtung angepasst werden. Dadurch waren die Bedingungen recht schwierig und nur zwei der 28 Teilnehmer konnten in allen Flügen das Maximum erreichen. Im Stechen siegte dann Siegfried Püttner mit 250 Sekunden vor Felix Schmidt mit 225 Sekunden. Dritter wurde Werner Ackermann (HE). Kristin Winker war die beste der drei teilnehmenden Frauen, Junioren waren zwei am Start.



Die komplette Ergebnisliste und Fotos gibt es unter [www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022/](http://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2022/)

Text: Bernhard Schwendemann  
Fotos: Roland Oehmann

## EINSTEIGER-MODELL

# JETZT BEIM ROOKIE-WETTBEWERB MITMACHEN!

Das preiswerte und leicht zu bauende Einsteigermodell „Rookie“, das der BWLV zuletzt angeboten hat, ist ein voller Erfolg: Sämtliche Exemplare waren in kürzester Zeit vergriffen, auch die zweite Auflage war schnell weg. Inzwischen sind 400 Rookies in Baden-Württemberg unterwegs, und parallel zum entsprechenden FAI-Wettbewerb läuft auch die BWLV-Wertung im Rookie-Wettbewerb.

Den Besten winken Sachpreise. Details dazu, wie der Wettbewerb funktioniert sowie alles rund um den Rookie gibt es auf der BWLV-Webseite ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Sparten → Modellflug → Rookie).

Bitte die Ergebnisse per E-Mail an den BWLV-Modellflugreferenten Hans Deuschle bis zum Jahresende einreichen ([deuschle@bwlv.de](mailto:deuschle@bwlv.de)).

Text: Bernhard Schwendemann/red.  
Foto: Hans Deuschle



## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT F3B


# MODELLSEGLER-PILOTEN ERMITTELN IHRE BESTEN

Am 17. und 18. September fanden auf dem Flugplatz Lünen-Lippeweiden (NRW) der FAI-World Cup und die 11. Internationale Deutsche Meisterschaft der Klasse F3B (Segelflugmodelle) statt. 48 Piloten aus sieben Nationen nahmen teil. Sieger der Klasse F3B wurde der Däne Søren Krogh.

Bei dem Wettbewerb müssen mit einem Modell drei verschiedene Flugaufgaben erfüllt werden: Zeit-, Strecken- und Speedflug. Die ersten beiden Aufgaben werden in Gruppen geflogen. Beim Speedflug startet ein Teilnehmer nach dem anderen. Diese drei Aufgaben bezeichnen eine Runde.

Internationaler Deutscher Meister der Klasse F3B wurde Søren Krogh aus Dänemark. Der zweite Platz ging an den deutschen Teilnehmer Johannes Kruschke, der dritte Platz an Josef Singer (ebenfalls Deutschland).

Der jüngste Pilot, der 17-jährige Däne Mikkel Krogh Petersen, belegte den fünften Platz.

 Weitere Infos gibt es unter <https://f3b.de>.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC/red.

– Anzeige –



**#Merch by DFS Group**

Zum Verschenken oder Selbergönnen:

Die beliebten Merchandise-Produkte mit Motiven von DFS und Eisenschmidt. Das komplette Sortiment findet ihr unter:  
[www.eisenschmidt.aero/merch-by-dfs-group/](http://www.eisenschmidt.aero/merch-by-dfs-group/)



 **EISENSCHMIDT**  
DFS GROUP

[@](https://www.instagram.com/eisenschmidt_aero/) [f](https://www.facebook.com/eisenschmidt.aero/) [v](https://www.youtube.com/eisenschmidt_aero) [in](https://www.linkedin.com/company/eisenschmidt-aero/)

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero) · [info@eisenschmidt.aero](mailto:info@eisenschmidt.aero) · +49 6103/20 596-0

## VON DEN ANFÄNGEN DES SEGELFLUGS

## SPANNENDE ZEITREISE

Regionale Fliegergeschichten gibt es oft im Rahmen von Vereinsjubiläen. Ganz anders ging der Segelflieger Harald Fischer an die Geschichte der Erlanger Flieger heran: Er fokussiert sich auf die Zeit 1911 bis 1945 und nimmt den Leser mit auf seine Zeitreise. Er versteht es, den Leser in die Höhen und Tiefen, in die Werkstattarbeit, an den Hang zum Gleitflug und schließlich in den Militärdienst einzubinden. Die Bilder, welche nicht nur Flugzeuge und Flugbetrieb zeigen, sondern auch Dokumente und vor allem Menschen der damaligen Zeit, machen die literarische Zeitreise perfekt.

**Harald Fischer**

**Erlanger Flieger 1911–1945**

266 Seiten, 234 farbige Abbildungen

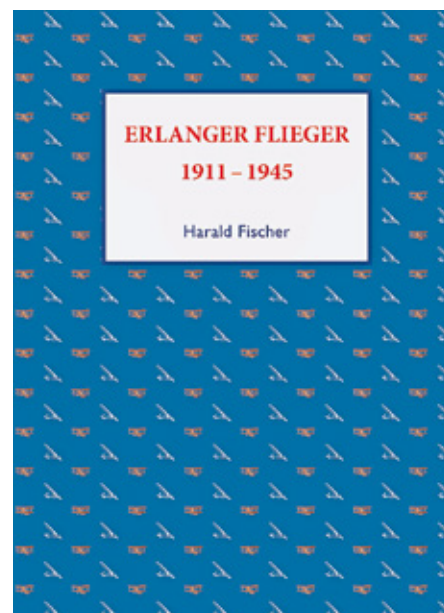
Preis: 39 Euro, zzgl. Versand

Harald Fischer Verlag, Erlangen

ISBN: 978-3-89131-539-2

Text und Cover: Peter Ocker

**Nicht nur für regionale Leser, sondern für alle Luftsportbegeisterten interessant: Harald Fischers Abhandlung über die frühe Fliegerei in Erlangen**



## GESCHICHTEN ZUM VORLESEN

## EIN KLEINER PINGUIN ENTDECKT IM DOPPELDECKER WEIHNACHTEN



**Fliegerei für die ganz Kleinen: Maja Christs Bücher über den kleinen Pinguin laden zum Vorlesen und Mitmachen ein**

Vaihingen/Enz. Auf ihrem Blog „Ultra-leichtfliegen & mehr“ (<https://majaloe-wenzahn.wordpress.com>) schreibt sie über Erlebnisse rund um die Fliegerei.

**Maja Christ**

**Wie der kleine Pinguin Weihnachten entdeckt.**

Heftbindung, 24 Seiten,

inkl. Bastelanleitung

Preis: 9,90 Euro

Epubli

ISBN 978-3-756537-72-3

Der kleine Pinguin entdeckt mit seinem roten Doppeldecker-Flugzeug etwas, das er noch nie gesehen hat: einen Weihnachtsbaum. Der kleine Pinguin ist begeistert: „Ich möchte auch Weihnachten feiern!“ Doch woher bekommt man in der Antarktis einen Weihnachtsbaum? Haben die Albatrosse eine Idee?

„Wie der kleine Pinguin Weihnachten entdeckt“ ist das zweite Kinderbuch der Stuttgarter Autorin und Ultraleicht-Pilotin Maja Christ. Die liebevoll bebilderte Vorlesegeschichte richtet sich an Drei- bis Sechsjährige und ist wie Teil 1

„Die Geschichte vom kleinen Pinguin, der fliegen wollte“ ein Nebenprodukt eines Flieger(innen)-Romans: In ihrem 2021 veröffentlichten Roman „Rosa startet gegen den Wind“ erzählt die Hauptfigur Rosa Linde ihren Enkelkindern eines Tages die Geschichte vom kleinen Pinguin.

Die Weihnachtsgeschichte vom kleinen Pinguin gibt es entweder einzeln oder im Doppelband mit Teil 1.

Hauptberuflich ist Maja Christ Redakteurin. Sie fliegt vor allem beim FSV

**Doppelband „Die Geschichte vom kleinen Pinguin, der fliegen wollte“ und „Wie der kleine Pinguin Weihnachten entdeckt“**

Gebunden, 48 Seiten, inkl. Bastelanleitungen

Preis: 18,90 Euro

Epubli

ISBN: 978-3-756543-11-3

Print-on-demand, Lieferzeit acht bis zehn Werktage. Bei der Autorin können zudem signierte Exemplare bestellt werden.

Text und Cover: Maja Christ/red.

AUSFLUG MIT DER C 172

# VON OFFENBURG NACH SALZBURG UND RETOUR



Zell am See

**Es war Ende September und über Mitteleuropa keine Wolke am Himmel. Eigentlich wollten wir nach Trondheim fliegen, alternativ Richtung Pyrenäen – doch wie immer kam es anders und das Wetter spielte nicht mit. Also warum nicht nach Österreich fliegen? Wir, das waren Dominic Piernot, Klaus Widmann und Gerhard van Ackeren von der Fliegergruppe Offenburg – und gerne einmal im Jahr gemeinsam mit einer unserer Vereins-172er unterwegs.**

Von Offenburg aus starteten wir mit genug Sprit in Richtung Hohenems (LOIH) über die Schwäbische Alb, vorbei am 300 Meter hohen ThyssenKrupp-Testturm bei Rottweil. Ab Neuhausen ob Eck (EDSN) wurden wir mit einer grandiosen Alpen- und Bodenseesicht verwöhnt. Langen Info übergab uns an Zürich Info, und da es ein Mittwochmorgen war, waren wir fast allein unterwegs. Eine solche Route empfiehlt sich generell unter der Woche, einfach weil am Wochenende noch die Tagestouristen mit im Funk sind.

In der richtigen Höhe und mit FIS Zürich dann über Friedrichshafen (EDNY), waren wir bald mit grandiosem Ausblick im Anflug auf Hohenems. Dort ist man mit einer C172 und den entsprechenden Weight-and-Balance-Faktoren mit einer

„frühen“ Landung gut bedient – die Piste ist kurz. Das italienische Lokal am Tower und seine Sonnenterrasse mit Ausblick sind auch so immer eine Reise wert und das Tagesessen ist top. Nach dem Essen gaben wir unseren Flugplan auf nach Bozen (LIPB) über Landeck, den Reschenpass und durchs Vinschgau und Meran.

## Gut motorisiert in große Höhen

Frisch gestärkt ging es los. Wir hatten den Flugplan für eine Höhe von 11.500 Fuß geplant – die Täler und Pässe erfordern diese Höhe nicht zwingend, aber genug Höhe kann in den Bergen nicht schaden. Wir hatten bei wenig Wind eine gute Steigrate und erreichten FL115 zügig – eine gute Weight and Balance sowie die saubere Planung der Gepäcklagerung etc. brachten im Steigflug einige Knoten. Unsere leichte 172N D-EDFO ist mit 180 PS-Triebwerk für einen solchen Trip erstaunlich gut motorisiert.

Kurz nach Feldkirch nahmen wir mit Wien Information Kontakt auf – ein freundlicher Service, gut erreichbar. Wie meistens in Österreich blieb der Transponder auf 7.000. Neben unseren drei Augenpaaren waren wir froh um unseren Traffic Monitor, der gerade am Reschenpass die wichtigsten Verkehrsinfos gab. Dort war die Bergkulisse besonders

beeindruckend und man fühlte sich winzig. Dies waren besondere Momente, die uns in Erinnerung bleiben. Der Übergang nach Italien zeigte sich sehr markant und wir waren sehr damit beschäftigt, diese Eindrücke aufzusaugen.

## Einseitige Kommunikation mit Padua Information

Nach dem Reschenpass waren wir mit Padua Information in Kontakt – eine eher einseitige Kommunikation, wie wir und andere „Deltas“ erlebten; die Kommunikation war in der Höhe nicht besonders

**Die drei Flieger aus Offenburg: Gerhard van Ackeren (links), Dominic Piernot (hinten), Klaus Widmann (rechts)**





▲ Die C 172 der FG Offenburg in Bozen

← Aussicht auf Bozen

gut. Da wir uns aber nur wenige Minuten später schon im Anflug auf Bozen befanden, meldeten wir uns gleich dort. Der Anflug – gute Vorbereitung ist alles – war relativ einfach und erfolgte über einen Pflichtmeldepunkt PBW1, bei dem wir einen 360 Holding fliegen durften; in diesem Fall ausgezeichnet, um zu fotografieren! Wir konnten auch die Messnersche Burg schon sehen (die übrigens auch ein Meldepunkt ist). Anflug und Landung in Bozen waren unkompliziert, sodass wir den Blick auf die Dolomiten genießen konnten.

Nach der Landung parkten wir auf Gras, machten unser Fox-Oscar „nachtklar“ und begaben uns zu Fuß wenige hundert Meter zum Terminal (Warnwesten nicht vergessen!). Mit dem Taxi fuhren wir dann hoch nach Steinegg zum Oberwirt, wo wir nicht zum ersten Mal gerne einkehrten – es ist ein Hotel, das einer unserer Piloten schon seit vielen Jahren regel-

mäßig besucht. Das Sternendorf Steinegg bot einen tollen Ausblick über das Bozener Umland und man war mit Taxen und Bussen (Linie 182) nach Bozen gut vernetzt.

### Unterwegs in Bozen

Mit dem Bus ging es am nächsten Morgen (Buskarten für die Region sind für Hotelgäste kostenlos) erst in die historische Altstadt, dann in das Restaurant 37. Auf der tollen Dachterrasse über dem „Sportler“ tranken wir einen guten Kaffee in der Sonne und gaben unseren Flugplan nach Zell am See (LOWZ) auf. Der Stadtbus 10B brachte uns in wenigen Minuten zum Flughafen. Sollten gerade Linienpassagiere in der Security-Schlange stehen, kann man gerne eine Stunde für die Abfertigung rechnen, denn die General Aviation nutzt die gleiche Sicherheitskontrolle.

An diesem Tag aber hatten wir Glück und waren in wenigen Minuten beim berühmten „C“, Landung und Abstellen um die 50 Euro für drei Leute – das ist fair. Der Türmer in Bozen bat uns um eine ungefähre Flugzeit bis zum Brenner und um die Info, in welcher Höhe wir den Pass überqueren wollten. Mit ca. 25 bis 30 Minuten sollte man bei Windstille mindestens rechnen und eine Höhe größer als 9.500 Fuß ist empfehlenswert, wenn man nicht durchs Tal schleichen möchte.

### Über Innsbruck nach Zell am See

Teil drei der Reise: Start in Richtung Süden auf der 19, Rechtskurve und steigen, steigen, steigen. Über den Punkt „Casteletto“ steuerten wir rechts der Stadt Richtung Brenner. Die Brenner-Autobahn, die wir sonst von unzähligen Stunden im Stau kennen, befand sich unter uns. Auch dort

standen wir wieder in sehr einseitigem Kontakt mit Padua Information, wie auch die anderen „Delta-Echos“ auf dem Weg zum Brenner – leider ohne Antwort. Wir meldeten uns daher kurz vorm Brenner (Pflichtmeldepunkt) bei Wien Information und wurden gewohnt freundlich empfangen.

Nach dem Brenner ging es durch die Talenge auf Innsbruck zu. Wir mussten in unserer Flughöhe relativ früh eine Rechtskurve machen, um frei von der CTR Innsbruck zu bleiben und dann zwischen Sperrgebiet und Kontrollzone durchzufliegen. Der Blick zurück Richtung Innsbruck brachte wieder spektakuläre Ausblicke.

Zell am See war nach einer guten Stunde von Bozen aus erreicht. Dank Wind auf der Nase bekamen wir einen Direktanflug durchs lange Tal. Der Platz in Zell am See ist wegen der markanten visuellen Referenzen wie See, Golfplatz und Fluss nicht zu übersehen und war für einen Donnerstagmittag sehr gut besucht. Wir nutzten LOWZ für ein sehr leckeres Mittagessen (gute Auswahl, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis) und zum (äußerst günstigen) Tanken – die Landung für 20 Euro war fair bepreist.

### Tolle Ausblicke

Unsere vierte Etappe war von Zell am See nach Salzburg (LWS). Dabei wählten wir die Route mit einem südlichen Anflug auf Salzburg: Um den Königsee, durch das Pongau und dann direkt auf die Piste 33. Die vergangenen Pässe Brenner und Reschen waren schon markant, auf dem Weg nach Salzburg sollte man sich bei gutem Wetter aber auf jeden Fall den Weg über den Pass Lueg einplanen. Dort war für uns drei die markanteste Stelle auf



Steigflug nach dem Start in Hohenems Richtung Landeck



▲ Eingang zu den Eisriesenwelten-Höhlen mitten im Fels, daneben Seilbahnstation und die Wanderhütte Dr. Oedl-Haus

Abflug auf der 15 von Salzburg ▶



der gesamten Reise, mit schroffer Steilwand zu unserer Rechten bei Wels und ab dem Pass direkten Blick auf die 33 in Salzburg.

LOWZ nach Osten zu verlassen erforderte die Einhaltung der Abflugroute über den See (180 Grad-Kurve) und einen Platzüberflug in 3.000 Fuß, um dann ab dem Ausflugsplatz Echo in mindestens 4.500 Fuß wieder mit Wien Information in Kontakt zu treten.

Die Ausblicke beeindruckten uns überall, auch auf den Watzmann und das gesamte Gebiet rund um den Königsee. Die Stadt Salzburg war ab dem Pass Lueg gut zu sehen und der Anflug aus 7.500 Fuß entspannt. Ein sehr gut gelaunter Salzburg Tower übernahm uns direkt von Wien Info und gab uns einen Direktanflug auf die 33. Dort herrschte reger Verkehr und auf dem Vorfeld standen einige „Kleine“. Der Charme an LOWS war die gute Mischung aus Linie und General Aviation

sowie einem völlig entspannten Tower im Umgang mit den Großen und Kleinen. Der freundliche Follow-Me brachte uns zum GA-Terminal. Unser Hotel im Ortsteil Himmelreich war in wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen.

### Von Salzburg aus nach Hause

In Salzburg gibt es neben der wunderschönen Stadt einige tolle Brauhäuser und Restaurants. Direkt am Flughafen befindet sich im Red Bull Hangar 7 für Flugzeug-Enthusiasten alles, was man braucht.

An unserem dritten und letzten Tag ging es von Salzburg wieder nach Hause nach Offenburg (EDTO). Die Flugzeit mit Gegenwind von ca. zwei Stunden verging kurzweilig mit Ausblicken über Chiemsee, Ammersee, Starnberger See, Rosenheim und vorbei an Füssen und dem Forggensee. Die Fernsicht auf München und andere Städte auf der Route war foto-trächtig. Auf Langen Info bekamen wir

eine Luftraumverletzung nach der anderen über dem Oktoberfest mit – Gott sei Dank waren wir da ganz woanders.

Text: Dominic Piernot/  
Gerhard van Ackeren/red.  
Fotos: Dominic Piernot/  
Gerhard van Ackeren



Blick ins Paznaungebiet bei Kappl, kurz vor Landeck

– Anzeige –



NEU

LANITZ  
AVIATION  
DESIGN CHANGE

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG  
LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

ZULASSUNG ERTEILT  
für ROBIN, JODEL, PIPER

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess wurde vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

#### • OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE

Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.

#### • WICKELBÄNDER ENTFALLEN

Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.

#### • KEIN VERNÄHEN

Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.

#### • MODERNES GEWEBE

Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

#### • OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN

Besser geht es aerodynamisch nicht.

Wollen  
auch Sie  
Ihre Maschine  
umrüsten?  
Dann kontaktieren  
Sie uns!

LANITZ AVIATION  
a division of  
LANITZ-PRENA  
FOLIEN FACTORY GmbH  
AM RITTERSCHLOSSCHEN 20  
04179 LEIPZIG  
FON: +49 341 4423050  
www.LANITZ-AVIATION.com



## AIR NAVIGATION RACE

# TESTWETTBEWERB IN EISENACH

**Die offizielle FAI-Sportart Air Navigation Race hat die erste Hürde genommen, um sich auch in Deutschland zu etablieren: Ein Wettbewerb in Eisenach konnte erfolgreich abgeschlossen werden.**

Traditionell prägen die Sportarten Rallyeflug und Präzisionsflug das Gesicht der Wettbewerbe in der General Aviation Commission (GAC) der FAI. Doch seit einigen Jahren macht eine weitere Disziplin bei den Motorfliegern von sich reden: das Air Navigation Race (ANR). Während das ANR international bereits etabliert ist, wird es auf nationaler Ebene noch kaum wahrgenommen.

Der Testwettbewerb, der am 10. September in Eisenach stattfand, sollte das ändern und Teilnehmer wie Organisatoren

von den Vorteilen dieser Disziplin überzeugen. Um es vorweg zu nehmen: Das Vorhaben gelang.

Kernaufgabe für die Piloten beim ANR ist, innerhalb eines kurzen Zeitfensters einen auf einer Karte vorgegebenen Korridor, der mit einigen Richtungswechseln gespickt ist, exakt zu durchfliegen.

Dieses Wettbewerbsformat hat viele Vorteile – sowohl für Organisatoren wie auch für Teilnehmer und das Publikum, wie Arnold Grubek, Vorsitzender der Bundeskommission Motorflug, findet: „Der organisatorische Aufwand beim ANR ist gering, weil die Parcours vom Computer generiert werden. Die Piloten profitieren von relativ kurzen Flügen und können zwischen den Wettbewerben Pausen einlegen. Der finanzielle Aufwand bleibt überschaubar.“

Auch für das Publikum sei der Wettbewerb attraktiv: „Die Flugzeuge werden mit einem Tracker ausgestattet. Die Zuschauer können die Navigation durch den Parcours live auf einer Leinwand auf dem Flugplatz verfolgen und sehen, wenn der Pilot den Korridor verlässt und Strafpunkte erhält“, erläutert Arnold Grubek.

Bei den Teilnehmern in Eisenach kam das ANR entsprechend gut an. „Die Leute waren begeistert und wollen den Wettbewerb unbedingt wiederholen“, berichtet der Vorsitzende der Bundeskommission. Er bedankte sich bei Maurice Ducret und Laurence Egli, die extra aus der Schweiz angereist waren, um den Wettbewerb zu organisieren.

Text: Bundeskommission  
Motorflug im DAeC

## WM PRÄZISIONSFLUG

# DEUTSCHES TEAM AUF DEM FÜNFTEN PLATZ



Das deutsche Präzisionsflug-Team in Frankreich (v.l.): Markus Ciesielski, Arnold Grubek, Robert Deppe, Thomas Kirchner und Teammanagerin Astrid Ciesielski

**Bei der 25. FAI World Precision Flying Championship in Albi/Frankreich gelang Thomas Kirchner in dem 50-köpfigen Teilnehmerfeld mit Platz 26 das aus deutscher Sicht beste Ergebnis. Das Team aus Deutschland landete in der Gesamtwertung auf Platz fünf.**

Marcus Ciesielski erreichte Platz 32 vor Arnold Grubek auf Platz 34 und Robert Deppe auf einem für ihn selbst enttäuschenden 43. Platz. Doch eigentlich kann das deutsche Team durchaus zu-

frieden sein: „Zwar haben wir mehr erwartet, doch angesichts der Tatsache, dass wir ohne Training angereist sind, weil in Deutschland seit einigen Jahren keine Präzisionswettbewerbe mehr veranstaltet werden, ist das Ergebnis akzeptabel“, erläutert Arnold Grubek.

Der Vorsitzende der Bundeskommission Motorflug kann sich außerdem über einen besonderen Erfolg in der Landwertung freuen: Hier erreichte er – punktgleich mit einem schwedischen Piloten –

den vierten Platz. Damit verpasste er eine Medaille nur knapp, weil bei gleicher Punktzahl die dritte von vier Landungen den Ausschlag gibt, bei der er schlechter abschnitt als der Schwede.

### Starke Konkurrenz

In der Mannschaftswertung siegten die traditionell starken Polen, gefolgt vom französischen Team und den Tschechen auf Platz drei. Das deutsche Team erreichte hinter Schweden den fünften Platz.

Auch mit dieser Platzierung können die Piloten zufrieden sein, wie Arnold Grubek findet: „Die ersten 20 Plätze sind grundsätzlich den osteuropäischen Staaten und Frankreich vorbehalten. Das französische Team wird seit einigen Jahren vom Sportministerium finanziell massiv gefördert und erhält ein straff organisiertes Training, welches für die Teilnehmer kostenfrei ist. Gleiches gilt auch für die osteuropäischen Staaten. Wir deutschen Piloten haben bis auf das Nenngeld alle Kosten selbst zu tragen.“

Text: Bundeskommission  
Motorflug im DAeC  
Foto: Tom Illgner



## SCHIEDSVERFAHREN

# DSV BLEIBT AUSGESCHLOSSEN VOM DAEC

**Wegen satzungswidrigen Verhaltens hatte der Deutsche Aero Club (DAeC) mit Beschluss der Mitglieder-Versammlung den vor einigen Jahren gegründeten Deutschen Segelflugverband (DSV) ausgeschlossen. Dagegen hatte der DSV geklagt. Am 26. Oktober 2022 wurde den Parteien der Schiedsspruch mit dem Ergebnis zugestellt: Die Schiedsklage des DSV gegen seinen Ausschluss aus dem DAeC wurde abgewiesen.**

Der Vorstand des DAeC (stellvertretend DAeC-Präsident Claus Cordes) und die Bundeskommission Segelflug (stellvertretend René Brodmühler) nehmen dazu wie folgt Stellung:

„Der Ausschluss des DSV richtete sich nicht gegen die Existenz oder die Interessen des DSV, sondern ist in der Art und Weise, wie der DSV seine Interessen vertrat, begründet. Diese Vorgehensweise wurde mehrheitlich als satzungswidrig

betrachtet, und der Schiedsspruch hat diese Sichtweise bestätigt.

Dass bei identischer Interessenlage unterschiedliche Ansichten darüber bestehen können, wie gesetzte Ziele erreicht werden, ist nur natürlich. Aber selbst, wenn aus einem Diskurs ein Dissens wird, gilt es, die mit der Aufnahme in den Verband akzeptierten und anerkannten Regeln einzuhalten. Wenn das aus welchen Gründen auch immer nicht gelingt, ist eine Trennung die logische Konsequenz. Das Trennungsverfahren ist, wie vom Schiedsrichter explizit bestätigt wurde, regelkonform verlaufen und in der Sache nicht zu beanstanden.

Soweit die Faktenlage. Dahinter verbirgt sich aber ein tief sitzendes Problem. Es gab ganz offensichtlich zu einem bestimmten Zeitpunkt eine nennenswerte Zahl von Segelfliegern und Segelfliegerinnen, und es gibt sie sicher noch, die mit der Arbeit ihres Dachverbandes so unzufrieden waren,

dass sie den einzig gangbaren Ausweg in der Gründung einer eigenen Interessenvertretung sahen. Diese Botschaft ist dem amtierenden Vorstand, der seit einem halben Jahr in der Verantwortung steht, bewusst. Der Dachverband und seine Bundeskommissionen stehen in der Pflicht, die Interessen aller Luftsportler angemessen und wirkungsvoll zu vertreten und arbeiten an der Schaffung der Voraussetzungen, die genau das erreichen sollen.

Wir erklären an dieser Stelle explizit, dass wir jeden geeigneten Beitrag einer Luftsportlerin oder eines Luftsportlers, der der Erreichung unserer Ziele dienen kann, ausdrücklich begrüßen und aufnehmen und laden jede Einzelne und jeden Einzelnen dazu ein, sich im Rahmen der bestehenden oder zukünftigen Strukturen einzubringen. Wir alle wollen in der einen oder anderen Form fliegen. Lassen Sie, lasst uns gemeinsam dafür eintreten.“

Text: DAeC

## NACHHALTIGKEIT AM FLUGPLATZ

# LSG RHEINSTETTEN FEIERT INBETRIEBNAHME DER NEUEN ELEKTROWINDE

**Mit einer groß angelegten Feier hat die LSG Rheinstetten am 17. und 18. September 2022 gezeigt, welches große Potenzial in ihrer neu angeschafften Elektrowinde steckt. Die Winde ist Teil eines Gesamtkonzepts der LSG Rheinstetten, das auf mehr Nachhaltigkeit und Klimaschutz am Flugplatz und in der Luft setzt.**

Der Start an der Seilwinde ist die geläufigste und meistgenutzte Methode, um ein Segelflugzeug in die Luft zu bekommen. So war die Umstellung von den drei Verbrenner- auf die Elektrowinde der größte Schritt in Richtung klimaneutraler Flugbetrieb am Segelfluggelände Rheinstetten (der adler berichtete mehrfach).

Die Feierlichkeiten hierzu waren bei eher durchwachsenem Wetter relativ gut besucht. Die Gastflüge, bei denen sich die Besucher selbst ein Bild von der Leistung der Winde machen konnten, waren ein Highlight für die Sponsoren, Ehrengäste und die Menschen aus der Region. Die LSG Rheinstetten blickt auf 111 Gastflüge im Segelflugzeug, die allesamt an der Elektrowinde durchgeführt wurden, und somit auf eine gelungene Feier zurück.

Text: Andre Häcker  
Fotos: Roland Helfer



Die neue Elektrowinde der LSG Rheinstetten funktioniert ausgezeichnet



Beim Fest zur Inbetriebnahme wurden 111 Gastflüge mithilfe der Elektrowinde absolviert

FÖRDERFLUGZEUG

# MIT DEM BW1 BEIM KLIPPENECKWETTBEWERB



Der BW1 im Landeanflug aufs Klippeneck

**Jonas Zeller vom Flugsportverein 1910 Karlsruhe durfte den Duo Discus BW1 des Vereins zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelfluges in Baden-Württemberg (SBW-Förderverein) nutzen. Damit nahm er auch am Klippeneck-Wettbewerb teil, der vom 29. Juli bis 6. August stattfand, und holte prompt den Sieg in der Doppelsitzerklasse. An dieser Stelle berichtet der Nachwuchspilot von seinen Erfahrungen.**

Am 23. Juli 2022 fand in Löchgau die Übergabe des BW1 statt. Voller Vorfreude machten sich mein treuer Helfer und vor allem sehr guter Freund Michael Ewig und ich – mehr oder weniger ambitionierter Streckenflugpilot ohne Wettbewerbserfahrung – auf zu unserem Heimatflugplatz Rheinstetten.

## **Erster Stopp: Rheinstetten**

Dort angekommen, rüsteten wir den Duo Discus des Streckenflug-Fördervereins direkt auf und bestaunten den guten Lackzustand und die neue Instrumentierung des Flugzeugs. Damit hatten wir angesichts der vielen Flugstunden des BW1 nicht gerechnet. In freudiger Erwartung

auf den anstehenden Flugtag schoben wir den BW1 in die Halle und machten uns auf den Heimweg.

## **650 Kilometer Einweisungsflug**

Der nächste Morgen sollte direkt mit einem Einweisungsflug beginnen. Für mich war es das erste Mal im Duo Discus, und zusammen mit Ulrich Deck, einem Freund und Fluglehrer aus meinem Verein, wurde das Flugzeug ausgehüllt und vorbereitet.

Direkt nach dem Ausklinken aus dem Windenschlepp mit der neuen Elektrowinde der LSG Rheinstetten merkten wir, dass es wohl mehr als nur ein kurzer Einweisungsflug werden würde. Anfangs noch recht vorsichtig flogen wir nach Norden Richtung Walldorf ab. Nach und nach gewannen Uli und ich mehr Vertrauen in die Wolken und schnell kam bei mir der Wunsch auf: „Lass uns doch versuchen, zur Wasserkuppe zu fliegen!“.

Da mir die Topmeteo Sat-App in meinem Vorhaben recht gab, machten wir uns ohne größere Absitzer und recht zügig Richtung Wasserkuppe auf. Nach der

nördlichen Wende an der Wasserkuppe wurde unser weiterer Flugweg durch Wolkenreihungen und das Wetter bestimmt. Südwestlich des Nürnberger Luftraumes entschieden wir uns nach einem weiteren Blick in die Wetter-App für die südliche Route um Stuttgart. Da zu diesem Zeitpunkt schon abzusehen war, dass der Schwarzwald schnell abtrocknen würde, entschieden wir uns für eine möglichst kurze Route und umflogen Stuttgart recht eng.

Um 18.28 Uhr kurbelten wir einige Kilometer nördlich von Musbach unseren Endanflugbart und landeten nach knapp sieben Stunden Flugzeit und einer Strecke von 665 Kilometern wieder in Rheinstetten. Schon nach diesem ersten Flugtag war mir klar: Der Duo Discus ist ein wunderschönes Flugzeug. Er verfügt über gute Schnellflugeigenschaften, ist sehr schön abgestimmt und kurbelt sich vor allem bei starker Thermik sehr angenehm. Die tollen Flugeigenschaften in Kombination mit der guten Instrumentierung, die der Streckenflug-Förderverein dem Duo spendiert hat, ließen meine Vorfreude auf die folgenden Trainingstage in Rheinstetten und den Wettbewerb auf dem Klippeneck weiter wachsen.



Kurbeln im Pulk



In der Startaufstellung



Unterwegs im Duo Discus

### Weitere Trainingstage in Rheinstetten

Die restliche Woche bis zum Anreisetag auf das Klippeneck nutzte ich für zusätzliche Trainingsflüge in Rheinstetten. Hierbei verschlug es mich einmal nach Walldorf, und einmal flog ich 370 Kilometer rund um das Rheintal. Beide Flüge halfen mir, das Flugzeug noch besser zu verstehen und fliegen zu können.

### Auf dem Klippeneck

Als wir auf dem Klippeneck angekommen waren, wurden wir zunächst herzlich von Willi Eppler empfangen (einige kennen ihn bestimmt). Dann folgte das Übliche: Zelt aufbauen, Flugzeug aufbauen, im Wettbewerbsbüro anmelden, Eröffnungsbriefing usw. Nachdem alle bürokratischen Punkte abgehakt waren, fielen wir etwas erschöpft, aber voller Spannung

und Erwartung auf den Folgetag ins Bett.

### Erste Wettbewerbserfahrungen

Nach dem Wetterbriefing von Henry Blum und der morgendlichen Ansprache von Martin Trittlar bekamen wir eine erste Aufgabe von 356 Kilometern, die uns zunächst in den Schwarzwald und abends auf die Schwäbische Alb schickte. Voller Vorfreude machten wir uns auf

– Anzeige –

## FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

- Fallschirmtechnischer Betrieb
- Fallschirmtechniker DFV/DAeC
- Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 3 Fachrichtung Rettungsfallschirme LBA

### UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Lufttüchtigkeitsprüfungen und Reserveverpackungen für Rettungs- und Sportfallschirme
- Beratung und Verkauf aller führenden Hersteller

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086  
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw

[fallschirmservice-nathrath.de](http://fallschirmservice-nathrath.de)





Bei der Siegerehrung: Jonas Zeller siegte in der Doppelsitzerklasse vor den Teams Hezel/Hezel und Hoch/Hoch



Jonas Zeller (links) und Vincent Löffler bei der Flugvorbereitung

ins Start-Grid, programmierten die Aufgabe in das LX8040 und machten uns abflugbereit. Nach dem Ausklinken in 600 Meter checkten wir noch einige Male das Satellitenbild und erkannten, dass es sinnvoll wäre, zeitnah abzufliegen. In der SatApp war zu diesem Zeitpunkt schon erkennbar, dass die Schwäbische Alb immer weiter zuziehen und gegen Abend überentwickeln würde. Da Vincent Löffler, mein Copilot an den ersten vier Wertungstagen, und ich noch wenig Erfahrung im taktischen Wettbewerbsflug hatten, wollten wir aber auch nicht als Erste abfliegen. Unser Plan stand fest: Wir wollten warten, bis die Cracks abgeflogen waren und dann versuchen, von hinten an sie ranzukommen.

### Hammerbart hinter der Abfluglinie

„So etwas habe ich noch nie erlebt!“, sagte ich zu Vincent. Direkt hinter der Abfluglinie flogen wir aus reinem Glück in einen Bart mit 4 m/s, der nach dem ersten Kreis perfekt rund war. Nachdem wir 650 Meter getankt hatten, ging es weiter in Richtung der ersten Wende.

Ca. drei Stunden später war die Lage nicht mehr ganz so rosig. Wir fanden uns

### Pilot und Autor Jonas Zeller (vorn) und Copilot Vincent Löffler



in 500 Meter AGL zwischen Hayingen und Albstadt wieder, hatten zu diesem Zeitpunkt schon zwei große Schauergebiete durchflogen und unseren Schnitt gewaltig versemelt. Es gab zwei Optionen: Entweder wir würden auf Kurs weiterfliegen und das Risiko einer Außenlandung eingehen, oder wir würden an die Albkante fliegen, wo noch Sonne stand. Wir entschieden uns goldrichtig und wählten die Albkante. Dort angekommen zeigte uns ein Pulk aus 15m-Klasse-Flugzeugen einen schönen Bart mit 2 m/s, der uns einen spannenden Endanflug bescherte.

### Gemischte Gefühle nach der Landung

Nach der Landung wussten Vincent und ich beide nicht so recht, was wir von diesem Flug halten sollten. Zum einen war da dieser Hammerbart am Anfang, der uns einen satten Vorteil verschafft hatte, zum anderen wurden wir das Gefühl nicht los, den Endanflug vermässelt zu haben.

Im Endeffekt wurde es tatsächlich der erste Tagessieg, und das am ersten Wertungstag bei meinem ersten Wettbewerb – ein Erfolg, mit dem mein Copilot, mein Rückholer und ich nicht gerechnet hatten. Letztlich hatten uns unsere im Vergleich niedrigere Flächenbelastung und unser defensiver Flugstil an diesem etwas schwächeren Tag positiv in die Karten gespielt.

### Zweiter Tag, zweites Rennen

Der zweite Wertungstag begann für uns wieder früh: Bezüge runter, Wasser tanken, ins Grid ziehen, frühstücken und dann zum Briefing – irgendwie immer

noch ungewohnt für mich. Dennoch ging es danach wieder voll motiviert weiter. Mit einigen guten Tipps von erfahreneren Mitstreitern im Gepäck machten wir uns auf ins Grid, um die Aufgabe zu programmieren.

Danach lief alles wie schon am Vortag: F-Schlepp, Klinken, ersten Bart finden, Abflug, so schnell wie möglich rumkommen, Endanflug und Landung. Wieder lief es gut für uns und wir waren mit dem Ergebnis sehr zufrieden.

### Ein schöner und gut organisierter Wettbewerb

Über jeden einzelnen Wertungstag zu schreiben, würde mir zwar sehr viel Spaß bereiten, sprengt aber leider den Rahmen dieses Berichtes. Zusammenfassend kann man sagen, dass der Klippeneckwettbewerb sehr viel Spaß gemacht hat, gut organisiert und somit auch für Wettbewerbsneulinge ideal geeignet ist. Vor allem die vielen netten Leute, das Catering und das entspannte Ambiente sorgten dafür, dass wir uns alle sehr wohl gefühlt haben.

Ganz besonders danken möchte ich dem SBW-Förderverein für die Bereitstellung des Flugzeuges, meinen Copiloten Vincent Löffler und Alexander Muckenhirn, meinem Helfer Michael Ewig und nicht zuletzt meiner Familie, meinen Freunden und allen anderen Unterstützern.



Alle Ergebnisse des Klippeneckwettbewerbs gibt es unter [www.klippeneck-wb.de](http://www.klippeneck-wb.de).

Text: Jonas Zeller/red.  
Fotos: Jonas Zeller

SEGELFLIEGERTAG IN KOBLENZ

# GELUNGENES BRANCHENTREFFEN



Beim Segelfliegertag wurden die erfolgreichen Sportlerinnen und Sportler geehrt. Darunter waren auch viele Pilotinnen und Piloten aus dem BWLV

**Größer. Schöner. Besser!** Unter diesem mit einem Augenzwinkern formulierten Motto war der Aeroclub Koblenz angetreten, um den diesjährigen Segelfliegertag am 29. Oktober 2022 auszurichten.

Angekündigt worden war ein umfangreiches Programm mit Ehrungen der erfolgreichsten Sportlerinnen und Sportler der vergangenen Segelfligersaison, diversen Vorträgen von internen und externen Experten, sowie rund 50 Ausstellern – von namhaften Herstellern von Hochleistungssegelflugzeugen über Anbieter von Luftfahrtzubehör, Präzisionsinstrumenten und Simulatoren bis hin zu Hochschulinstituten und Dienstleistern rund um den Segelflugsport. Der Segelfliegertag versprach interessant zu werden – und er löste dieses Versprechen ein.

Den passenden Rahmen für die Veranstaltung bildete die an der Rheinpromenade gelegene Rhein-Mosel-Halle mit ihren großzügig gestalteten Räumlichkeiten. Rund 1.200 Gäste bevölkerten ab 9 Uhr die Ausstellungshalle und ließen sich von den zahlreichen Ausstellern über die neuesten technischen Entwicklungen informieren.

## Begrüßung und Sportlerehrung

Um 10 Uhr startete das Programm mit der Begrüßung durch Ernst Eymann. Der Präsident des Landesverbandes Rheinland-Pfalz bedankte sich herzlich beim Veranstalter Aeroclub Koblenz und namentlich bei den beiden Projektleitern Lena Etzkorn, DAeC-Vizepräsidentin und Frank Ortmann, Erster Vorsitzender des Clubs, für die Ausrichtung.



In den großzügigen Räumen der Rhein-Mosel-Halle hatten auch die Flugzeughersteller genügend Platz für ihre Exponate

Der Festvortrag im Großen Saal war sehr gut besucht



Dr. Katja Horneffer, Leiterin des ZDF-Wetterteams, sprach in ihrem Vortrag darüber, was passiert, „wenn die Arktis die Tropen trifft“





Mehr als 50 Aussteller präsentierten ihre Waren



Aus dem BWLV waren zahlreiche Vertreter nach Koblenz gekommen, darunter Vizepräsident Matthias Seehuber, Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer und Präsident Eberhard Laur (v.l.)

Anschließend folgte unter der Leitung von Jan Preusser, der als stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug den wegen Krankheit verhinderten René Brodmühler vertrat, die Ehrung der erfolgreichsten Sportlerinnen und Sportler aus diesem Jahr. Über 40 Auszeichnungen verlieh die BuKo Segelflug für großartige luftsportliche Leistungen, gewonnene Meisterschaften und die Aufstellung von Klassenrekorden.

Anschließend übergab sie die Förderflugzeuge „EP“ Nimbus 4 und „IYB“ Ventus 3T an vielversprechende Segelfluggtalente, namentlich an Johannes Beyer, Christopher Hanson, Eric Schneider und Max Maslak.

**BWLV-Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger erläuterte die Vorteile der modernen Theorieausbildung im Segelflug**



### Auszeichnungen für besondere ehrenamtliche Leistungen

Neben der Auszeichnung für besondere sportliche Leistungen gab es auch besonderes ehrenamtliches Engagement zu würdigen, ohne das der Segelflug in Deutschland – und besonders die Nachwuchsförderung in ihrer aktuellen Form – undenkbar wäre. Die BuKo Segelflug zeichnete deshalb den langjährigen Vorsitzenden des Referates Regelwerk und Gründungsmitglied des Luftsport-Landesverbandes Brandenburg, Andreas Kühl, aus. Ebenso geehrt wurde Günter Forneck, der sich über viele Jahre hinweg als Vorsitzender des Referates Ausbildung und Lizenzen mit vielfältigen Projekten um die Segelflugausbildung verdient gemacht hat.

Die Ehrungen endeten mit der Auszeichnung von Ingrid Blecher, die als Vertreterin der Traditionsgemeinschaft Alte Adler

eben noch selbst Förderpreise für erfolgversprechende Nachwuchstalente vergeben hatte. Sie selbst durfte eine besondere Ehrung für ihr Lebenswerk entgegennehmen: die Silberne Ehrennadel des Deutschen Aero Clubs und die Goldene Ehrennadel des LV Rheinland-Pfalz. DAeC-Präsident Claus Cordes würdigte in seiner kurzen Ansprache Ingrid Blecher als eine Pilotin, die nicht nur selbst seit 1961 sehr erfolgreich als Segelfliegerin unterwegs ist, sondern auch anderen mit ihrem unermüdlichen außerordentlichen Engagement geholfen hat, erfolgreich zu sein.

### Gut besuchtes Vortragsprogramm

Nach den Ehrungen folgte das vielseitige Vortragsprogramm, das wegen seines Umfangs parallel in zwei Sälen abgehalten wurde. Die prominenteste Rednerin



**Hiltrud Garthe (BWLV) referierte zum Thema „Medikamenteneinnahme im Leistungssport unter Dopinggesichtspunkten“**

war Dr. Katja Horneffer, Leiterin des ZDF-Wetterteams. Sie referierte in ihrem Vortrag darüber, was passiert, „wenn die Arktis die Tropen trifft“. Nicht minder interessant waren die zahlreichen weiteren Expertenvorträge, sei es nur zur Entwicklung des Luftraums oder zur Zukunft der U-Spaces. Für den BWLV referierten Hiltrud Garthe zur Medikamenteneinnahme im Leistungssport sowie Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger zur Theorieausbildung im Segelflug.

Eine Podiumsdiskussion beschäftigte sich mit der Frage nach „Elektrischen Antrieben im Segelflug“. Zum Abschluss des Segelfliegtages gab es noch eine Verlosung mit tollen, von den Ausstellern gesponserten Preisen.

### Positive Bilanz

Alles in allem hat sich der Segelfliegtag nicht nur für die knapp 1200 Besucher gelohnt, sondern auch für die 52 Aussteller. „Wir waren komplett ausgebucht.

Wir hätten keinen weiteren Aussteller mehr untergebracht“, erzählt Frank Ortmann zufrieden. „Besonders die Ausstellung von Flugzeugen in der Halle war für viele Besucher sicher ein Mehrwert.“ Auch bei Lena Etzkorn sind viele positive Rückmeldungen eingetroffen: „Die Aussteller waren komplett begeistert!“, wusste sie zu berichten.

Und sogar für den Aeroclub Koblenz selbst hat der Segelfliegtag ein bisschen was abgeworfen. Das ist gut so, denn: „Die Mitglieder unseres Vereins haben 110 Prozent gegeben. Keiner hat einfach herumgestanden, sondern alle haben überall mitangefasst“, freut sich Frank Ortmann.

Text: DAeC/red.

Fotos: Simone Bürkle/DAeC/  
Christoph Matkowski

Am Stand von Schempp-Hirth sorgte  
der Ventus 3 für Gesprächsstoff



Persönliche  
Beratung  
war für  
viele  
Besucher  
ein  
Pluspunkt



## SEGELKUNSTFLUG-WM IN FRANKREICH TOLLES ERGEBNIS FÜR DEUTSCHE SEGELKUNSTFLIEGER



Das deutsche Segelkunstflug-WM-Team (v.l.): Mathias Mühlbacher, Michael Spitzer, David Tempel, Franziska Kaiser mit Kind, Holger Geusen, Sebastian Dirlam, Wolfgang Schieck und Eberhard Holl

Mit guten Platzierungen ging die Segelkunstflug-WM in Issoudun (Frankreich) für die Luftsportler aus Deutschland zu Ende. In der Unlimited-Klasse holte das Team Bronze. Zwei

Einzelmedaillen gab es für Michael Spitzer, der einmal mit Bronze für die Free Known (Bekannte Kür) und mit Silber für die Free Unknown (Unbekannte Kür) belohnt wurde.

Die Ergebnisse der Gesamtwertung für die deutsche **Unlimited-Mannschaft** lauten:  
Fünfter Platz für Michael Spitzer  
Neunter Platz für Wolfgang Schieck  
14. Platz für Eberhard Holl (BWLV, FSC Mühlacker und Umgebung)  
15. Platz für Sebastian Dirlam

In der **Advanced-Klasse** gab es Silber für das deutsche Team. Die Ergebnisse der Gesamtplatzierung lauten:  
Vierter Platz: Mathias Mühlbacher  
Elfter Platz: Holger Geusen  
Zwölfter Platz: David Tempel

Alles in allem ist dies ein sehr gutes Ergebnis, das die deutschen Segelkunstflieger nach fast drei Jahren Pause erreicht haben.



Alle Ergebnisse im Überblick gibt es unter [www.wgac2022.net/results](http://www.wgac2022.net/results).

Text und Foto:  
Franziska Kaiser, Team-Kapitän



# JUBILÄUM IG SCHEIBE FLUGZEUGE FEIERT ZEHNJÄHRIGES BESTEHEN

Die IGFS hat sich dem Erhalt der Flugzeuge von Egon Scheibe verschrieben

**Die Idee zur Gründung eines Vereins zur Erhaltung von Flugzeugen des Flugzeugbauers Egon Scheibe ist bereits zehn Jahre alt: 2012 wurde die Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge e.V. (IGSF) gegründet.**

Begonnen hat alles auf der AERO im April 2012, bei Kaffee und Kuchen am Messestand des Vintage Glider Clubs (VGC): Bei der Beobachtung der Besucher und vor allem der ausgestellten Flugzeuge diskutierten einige VGC-Mitglieder über die verschiedenen Flugzeuge und Hersteller. Bei dieser Diskussion stellten sie fest, dass die Flugzeuge des Herstellers Egon Scheibe ein stiefmütterliches Dasein führten. Kurzerhand wurde beschlossen, einen Egon-Scheibe-Gedächtnisverein zu gründen.

Nach einigen Recherchen beim Amtsgericht und dem Finanzamt dazu, was bei einer Gründung eines Vereines beachtet werden muss, sowie nach Erstellen einer vorläufigen Satzung, konnte schon am 2. Juni 2012 unter Teilnahme von neun Oldtimerfreunden die Gründungsversammlung abgehalten werden.

## Erstes Flugzeug war eine MÜ 13E

Bei dieser Versammlung wurden unter anderem der Name des Vereins sowie die endgültige Satzung beschlossen und die Vereinsführung gewählt. Zum Abschluss der Versammlung erhielt der neue Verein dank einer Spende das erste Flugzeug, eine MÜ 13E.

Der Vereinssitz ist in Heubach, wobei die Mitglieder über ganz Deutschland und auch das angrenzende Ausland verteilt sind. Aus den neun Gründungsmitgliedern und der MÜ 13E wurden nach zehn Jahren 100 Mitglieder und ein Flugzeugbestand von 24 Flugzeugen, von denen im Moment zwölf flugfähig und zugelassen sind. Außerdem hat der Verein zu seinem zehnjährigen Bestehen mit dem Bau einer kleinen Halle auf dem Flugplatz eines befreundeten Vereins begonnen.

## Verein will alle 50 Flugzeugmuster sammeln

Unter Egon Scheibes Regie wurden ca. 50 Flugzeugmuster entwickelt. Mit den Flugzeugen, welche die IGSF bereits im Bestand hat, ist der Verein dem Ziel, von jedem dieser Flugzeuge je ein Exemplar in flugfähigem Zustand zu erhalten, schon sehr nahegekommen.

Ein weiteres Ziel ist es, die bestehenden Flugzeuge flugfähig zu erhalten, zu restaurieren oder im letzten Schritt nachzubauen. Dazu treffen sich die Mitglieder in den Wintermonaten von November bis März regelmäßig an einigen Wochenenden in Heubach (beim LTB Sammet), um dies zu bewerkstelligen und dabei auch den klassischen Flugzeugbau zu erlernen. Jeder darf aktiv mitarbeiten und nicht nur Handlangertätigkeiten ausführen. Die nächsten Arbeitswochenenden sind am 10./11. Dezember 2022, am 14./15. Januar 2023, am 11./12. Februar 2023 sowie am 11./12. März 2023

## Besucher erwünscht

In einem aktiven, fliegenden Museum, dessen Ort allerdings noch nicht feststeht, sollen die Exponate dann ausgestellt und auch geflogen werden. Leider fehlt es hier noch an entsprechenden finanziellen Zuwendungen (Sponsoren), um auch dieses Ziel zu erreichen – Spenden sind hierfür willkommen.

Sehr gerne können Interessenten den Verein auch besuchen oder diesen bei diversen Veranstaltungen/Treffen kennen lernen. Folgende Veranstaltungen, bei denen die Vereinsmitglieder bzw. die Flugzeuge der IGSF vor Ort sind, sind in nächster Zeit geplant:

- 29. April bis 1. Mai 2023: VGC-Anfliegen in Altdorf bei Nürnberg
- 18. bis 21. Mai 2023: IGSF-Fliegen in Bad Königshofen
- 8. bis 11. Juni 2023: Spatzentreffen in Illertissen
- 16./17. September 2023: VGC-Abfliegen in Mengen
- 30. September bis 3. Oktober 2023: Mini-Oldie in Gerstetten

Der Verein schaut angesichts des bisher Erreichten optimistisch in die Zukunft.



Auf der Homepage [www.ig-scheibe-flugzeuge.de](http://www.ig-scheibe-flugzeuge.de) oder auf Facebook (unter IGFS eV) können weitere Informationen abgerufen werden.

Text: Hartmut Sammet,  
Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge/red.  
Foto: IGFS



VOR BEGINN DER FLUGSAISON

# BWLTV-STRECKENFLUG-SEMINAR 2023

Segelflieger, die nach Erwerb ihrer Fluglizenz eine fliegerische Herausforderung suchen, können sich vor Beginn der nächsten Flugsaison intensiv und konzentriert mit den Grundlagen des Streckensegelfliegens beschäftigen. Hierzu bietet der BWLTV wieder sein Streckenflug-Seminar an.

Das Seminar richtet sich in erster Linie an Streckenflug-Anfänger und ist eine optimale Vorbereitung auf die BWLTV-Streckenfluglager und Anfänger-Wettbewerbe. Angeleitet von den erfahrenen Wettbewerbspiloten und Trainern Karl Eugen und Sebastian Bauder geht es **von Freitag, 17. Februar, bis Sonntag, 19. Februar 2023**, in der BWLTV-Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck um folgende Themen:

- Außenlandung
- Thermik(-fliegen)
- Vorflug
- Meteorologische Navigation
- Streckenplanung
- Ausrüstung
- Systematisches Training

Die Teilnahme kostet 80 Euro, für Mitglieder des SBW-Fördervereins 50 Euro (Infos zur Mitgliedschaft gibt es unter [www.sbw-foerderverein.de](http://www.sbw-foerderverein.de)). Hinzu kommen Kosten für Unterkunft und Verpflegung.

Die Anreise erfolgt am Freitag, 17. Februar 2023 bis 16 Uhr. Fragen beantwortet Karl Eugen Bauder per E-Mail unter [charlie.bauder@t-online.de](mailto:charlie.bauder@t-online.de).

Die Anmeldung erfolgt über die Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de.

## Kurzanleitung Anmeldung:

Im Programm Vereinsflieger.de auf „Mein Profil“, „Seminarangebote“ klicken. Dort sind alle Angebote aufgeführt. Tipp, um schnell das gesuchte Seminar zu finden: Klicken Sie auf das blaue Feld „Bezeichnung“, und geben Sie dort im Filter die gewünschte Seminarnummer (hier: **TRAI-0005**) ein. OK klicken, dann ein Klick auf das Augensymbol (ganz links in der Zeile). Jetzt befinden Sie sich bereits in der Anmeldemaske.

Text: Karl Eugen Bauder/red.  
Foto: BWLTV-Archiv



Beim BWLTV-Streckenflug-Seminar können sich Anfänger im Streckenflug optimal auf die kommende Saison vorbereiten

– Anzeige –



## Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



**Dörner & Partner mbB, Rechtsanwälte**  
Kanzlei München  
Ottostraße, 80333 München  
Zweigstelle Murnau  
Straßäcker 21, 82418 Murnau  
T +49 89 2000 794 00  
F +49 89 2000 794 09  
M crew@air-law.de

 **air-law.de**

HERZLICHE EINLADUNG!

## TREFFEN DER BADEN- WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTSPORTLERINNEN

Das nächste baden-württembergische Treffen der Luftsportlerinnen (Hexentreffen) wird am Samstag, 11. Februar 2023, auf dem Fluggelände Blaubeuren (EDMC) stattfinden. Beginn ist um 10 Uhr

Das Hexentreffen ist eine gute Möglichkeit, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen. Verschiedene Vorträge, ein gemeinsames Mittagessen und zum Abschluss Kaffee und Kuchen begleiten die Teilnehmerinnen durch den Tag.



Nach ungewollter Corona-Pause lädt der BWLV erstmals wieder zu einem Treffen der Luftsportlerinnen in Präsenz ein

Das Highlight am Nachmittag ist der Vortrag von Conny Schaich vom Sportflieger Club Stuttgart über die Weltmeisterschaften der Frauen im Segelflug in Husbands Bosworth (UK). Conny war dort sehr erfolgreich und wurde Weltmeisterin in der Standard-Klasse.

Über zahlreiche **Anmeldungen bis zum 2. Februar 2023** freut sich Beate Rein unter [rein@bwlv.de](mailto:rein@bwlv.de)

Text: Beate Rein | Foto: BWLV-Archiv

JETZT ANMELDEN

## HEXENTREFFEN 2023 IM DIEZER GRAFENSCHLOSS

Nach längerer Corona-Pause findet von Freitag, 3. Februar, bis Sonntag, 5. Februar 2023, das bundesweite Hexentreffen im Grafenschloss in Diez statt.

Perfekter Ort für das Hexentreffen 2023: Die Jugendherberge mitten in der Diezer Altstadt ist modern und hoch auf einem Felsen gelegen.

Nach bewährter Tradition erfolgt die Anreise am Freitagnachmittag. Am Samstag sind Vorträge und Zeit für Networking vorgesehen, bevor die Abreise am Sonntag stattfindet.

Alle Teilnehmerinnen können in der Diezer Jugendherberge im Grafenschloss in Zimmern übernachten, die von zwei Personen genutzt werden. Vollpension ist inklusive, einschließlich eines Abendbuffets am Samstag. Neben den Vorträgen am Samstag zu interessanten Themen wird am Freitagabend eine abendliche Stadtführung durch die Diezer Altstadt geboten. Außerdem gibt es die Möglichkeit, sich am Sonntag noch die Stadt Limburg anzuschauen.

### Programm:

- Freitag, 3. Februar 2023: Anreise ab 14 Uhr und abendliche Stadtführung durch Diez

- Samstag, 4. Februar 2023: Vorträge ab 10 Uhr und Abendbuffet
- Sonntag, 5. Februar 2023: Abreise ab 9.30 Uhr, im Anschluss Alternativprogramm möglich

### Vorträge:

- Ist es möglich, nachhaltig zu fliegen?
- Flug nach Oshkosh mit einer Grumman
- Insiderwissen von der Segelflug-Weltmeisterschaft: Die Frauennationalmannschaft berichtet
- Diskussion: Tipps und Tricks zur Frauengewinnung im Bereich Luftsport

### Preise:

- Hexentreffen und Abendbuffet am 4. Februar 2023: 90 Euro pro Person
- Hexentreffen, Abendbuffet und zwei Übernachtungen im Doppelzimmer: 190 Euro pro Person
- Hexentreffen, Abendbuffet und zwei Übernachtungen im Einzelzimmer: 210 Euro pro Person (hier gibt es nur eine begrenzte Anzahl von Zimmern.)

Zurzeit werden noch Sponsoren für Jungpilotinnen gesucht, um ermäßigte Preise zu ermöglichen. Bei Bedarf bitte nachfragen.

### Anmeldung:

Online: QR-Code einfach mit dem Handy scannen und anmelden



Die im Anmeldeformular abgefragten Daten werden vertraulich behandelt. Sie dienen für die Buchung der Veranstaltung, um den Personenkreis besser einschätzen zu können und werden nach der Veranstaltung gelöscht.

**Die Anmeldung und Überweisung auf die Kontonummer DE53 5709 2800 0208 3394 19 erfolgt bitte bis spätestens 31. Dezember 2022, damit die Anmeldung gültig ist.**

Sollten nicht genügend Teilnehmerinnen zusammenkommen oder die allgemeine Corona-Situation das Treffen unmöglich machen, wird die Veranstaltung rechtzeitig am 2. Januar 2023 abgesagt, damit keine Stornokosten entstehen. Bei eigener Corona-Erkrankung kann nicht die volle Teilnahmegebühr erstattet werden – hierfür bitten die Veranstalterinnen um Verständnis.

### Kontakt:

Sabine Theis, E-Mail: [Hexentreffen2023@gmail.com](mailto:Hexentreffen2023@gmail.com)

Text: DAeC/red.

# WIE GUTES MITEINANDER GELINGEN KANN KOMMUNIKATIONSKULTUR IN LUFTSPORTVEREINEN



Feedback ist wichtig –  
doch es sollte nachvoll-  
ziehbar und wertschät-  
zend sein

**Die Kommunikation ist ein wesentlicher Bestandteil unseres zwischenmenschlichen Miteinanders – im Privaten, wie im Beruflichen. Im Luftsport spielt die Kommunikation aber auch eine große Rolle in der Flugsicherheit. Im ersten Teil sollen zunächst die Grundlagen der Kommunikation nochmals wiederholt und im zweiten Teil aufgezeigt werden, wie Feedback nachvollziehbar und wertschätzend formuliert wird.**

## Teil 1 – Wie funktioniert Kommunikation?

In vielen Vereinen kommt es immer wieder zu internen Konflikten, Mitglieder streiten, weil Missverständnisse vorliegen, und im Sinne der Flugsicherheit werden sicherheitsrelevante Themen leider nicht mehr angesprochen. Dabei ist es elementar wichtig, dass vor dem Flug, während des Fluges und nach dem Flug offen und ehrlich, aber wertschätzend kommuniziert wird. Es ist wichtig, dass wir uns Rückmeldung geben, Fehler ansprechen, die wir beobachtet haben, oder auch wertschät-

zend Tipps geben, um gemeinsam zu lernen, besser zu werden und vor allem auch um Fehler zu vermeiden.

Diese offene Kommunikation gewährleistet die Sicherheit für alle Beteiligten. Jedoch nicht nur beim Thema Sicherheit, sondern auch für ein harmonisches Miteinander ist es sinnvoll, im Verein eine gute Kommunikationskultur zu schaffen.

## Verbale und nonverbale Kommunikation

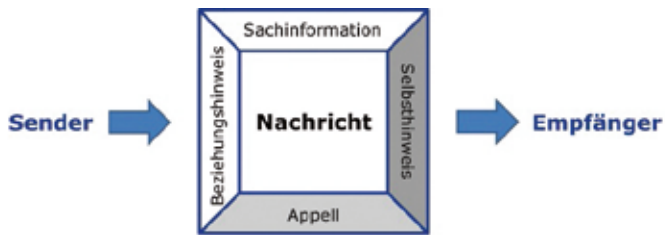
„Man kann nicht nicht kommunizieren“, lautet ein wichtiges Zitat von Kommunikationsforscher Paul Watzlawick. Zwischenmenschliche Kommunikation hat viele Facetten, und neben dem gesprochenen Wort, das auch noch durch Wortwahl und Tonalität sehr verschieden ankommen kann, unterstützt die nonverbale Kommunikation durch Gestiken mit den Händen und Armen oder durch den Gesichtsausdruck die Wirkung grundlegend. Wir kennen Situationen, in denen jemand die Augen rollt, tief durchschnauft oder abwertend abwinkt. Die Botschaft, die

beim Empfänger ankommt, ist im Normalfall nicht positiv.

Der Hamburger Professor Friedemann Schulz von Thun hat das weit bekannte Kommunikationsmodell „die vier Seiten einer Nachricht“ begründet, das aufzeigt, dass in einer Information mehrere Ebenen oder Seiten beinhaltet sein können – was eben oft zu Missverständnissen führt. Das Modell beschreibt, dass die Nachricht des Senders einerseits verschiedene Inhalte beinhalten kann, aber auch, dass der Empfänger diese Nachricht auf vier verschiedene Ebenen verstehen kann. Je nach Tonalität, Vorgeschichte und Situation können so natürlich viele Missverständnisse entstehen.

Ein simples Beispiel, das von einem Flugplatz stammen könnte, wäre zum Beispiel die Aussage eines Mitglieds: „Man müsste mal wieder die Hecken schneiden.“ Die Sachinformation könnte schlicht lauten, dass die Hecken eben sehr gewachsen sind und nun einen Schnitt benötigen. Der Appell könnte sein, „Bitte schnapp dir die Heckenschere und mach das.“ Der Beziehungs-

hinweis könnte sein „Warum fällt dir das nicht selbst auf, du unaufmerksamer Kollege?“ Und der Selbsthinweis könnte gegebenenfalls sein: „Ich habe keine Zeit dazu, ich kümmere mich um andere Aspekte“.



## Wie macht man es nun besser?

Der Sender sollte klar und unmissverständlich kommunizieren, was er oder sie möchte und damit ausdrücken will – also explizit. Möchte man, dass der Kollege die Hecken schneidet, ist es besser, klar die Bitte zu adressieren. „Bist du so gut und würdest die Hecke schneiden?“ Ist man sauer auf den Kollegen, dann kann man das auch klarer formulieren, anstatt nur eine Andeutung zu machen. „Wir hatten doch vereinbart, dass du dich um die Hecken kümmerst, und ich bin enttäuscht, dass du das aus meiner Sicht nicht tust.“

Als Empfänger sollte man im Zweifel nachfragen, ob die Nachricht gar in den falschen Hals oder ins falsche Ohr gekommen ist, oder was der Sender nun genau damit sagen wollte.

In Bezug auf die Flugsicherheit ist es unerlässlich, dass die Botschaften zwischen Sender und Empfänger klar und wertschätzend ankommen. Wenn ein Pilot einem anderen Piloten den wertschätzenden Tipp gibt, dass er bei diesem speziellen Seitenwind von der anderen Startbahn starten würde, dann ist es natürlich wichtig, wie er dies als Sender vermittelt und wie der Empfänger dies aufnimmt. Dies kann als belehrend, überheblich, neutral, oder eben auch als sehr wertvoll aufgenommen werden. Damit dies gut funktioniert, braucht es auch eine Bereitschaft von beiden Seiten, dass es eben wertschätzend vermittelt wird und man es auch als wertschätzend aufnimmt.

## Teil 2 – Wie gibt man wertschätzend Feedback?

Zu einer fairen, wirkungsvollen und zielführenden Kommunikation trägt außerdem eine blühende Feedback-Kultur bei. Es mag wohl unter Fliegern üblich sein, Fehler nicht gerne zuzugeben oder anderen nicht zu nahetreten zu wollen. Aus Angst um den Status im Verein oder einer ordentlichen Portion Respekt den anderen gegenüber, aus welchen Gründen auch immer, letztlich ist dieses Verschweigen eher rückschrittlich. Jeder kann von Erfahrungen aus den Fehlern anderer lernen und muss diese damit nicht selbst begehen, ob diese nun vom Neuling, vom erfahrensten Piloten oder vom Fluglehrer kommen.

Klar ist, dass aufrichtiges Feedback, klare Grenzen und echte Wertschätzung Vertrauen und stärkere Beziehungen schaffen – und das ist ein wahrer Mehrwert, den jeder Verein nutzen kann.

Grundsätzlich ist es für den Sender an der Stelle immer auch sinnvoll, um die Erlaubnis zu fragen, ob man Feedback geben darf. Wir alle kennen ungefragtes Feedback, bei denen der Ratschlag ein regelrechter Schlag sein kann. Ist die Beziehungsebene sehr gut, ist es selbstverständlich, dass man sich Rückmeldung

gibt. Feedback ist wie ein Geschenk – man gibt es im Normalfall nur Menschen, die einem in einer gewissen Art und Weise wichtig sind. Manches Mal sind aber Geschenke nicht besonders schön verpackt.

Wie baut man nun gutes Feedback auf, bzw. wie verpackt man eine Rückmeldung, dass diese annehmbar, nachvollziehbar und wertschätzend ist?

## Wahrnehmung – Wirkung – Wunsch

Dazu hat sich die 3W-Regel bewährt: Wahrnehmung – Wirkung – Wunsch

- **Schritt 1 Wahrnehmung:** Als Feedbackgeber formuliert man in einer Ich-Botschaft, was man wahrgenommen hat – zunächst ohne es zu interpretieren. „Ich habe über den Funk gehört, dass du gesagt hast du seist im Gegenflug zur Piste 33, du bist aber auf der Piste 15 gelandet ...“, „ich habe gesehen, dass du ab der Halbbahnmarkierung gestartet bist.“ Also ausschließlich Fakten und möglichst objektiv und ohne Bewertung/Interpretation.
- **Schritt 2 Wirkung:** Als Feedbackgeber beschreibt man nun, was dies bei einem selbst verursacht oder ausgelöst hat – dabei darf es subjektiv sein und auch wieder eine Ich-Botschaft. „Ich finde das gefährlich, wenn du die Platzrunde andersrum fliegst, als du im Funk angibst“, „Ich finde das sehr riskant, nur die Hälfte der Startbahn zu nutzen.“
- **Schritt 3 Wunsch:** Als Feedbackgeber formuliert man dann den Wunsch oder die Empfehlung, wie es anders gemacht werden könnte oder sollte. Dies kann auch eine eindringliche Aufforderung sein. „Bitte sei so gut und konzentriere dich beim Funken und/oder schau dir die Platzrunde auf dem Anflugblatt immer genau an – dann fliegst du sicherer und hast keinen Gegenverkehr.“ Oder „wenn du starten willst, dann nutze bitte die ganze Bahn, dann hast du mehr Sicherheitsreserven, wenn etwas mit dem Motor sein sollte.“ Idealerweise packt man immer auch noch einen Nutzen für den Feedbackempfänger dazu – also was hat er/sie davon, wenn er/sie das Feedback berücksichtigen und gegebenenfalls umsetzen wird.

Da Feedback auch immer ein Geschenk ist, ist es durchaus sinnvoll, sich auch zu bedanken, denn man wurde auf etwas aufmerksam gemacht. Dies hat den Vorteil, dass der Feedbackgeber merkt, ob das Feedback gut aufgenommen worden zu sein scheint. So traut er sich, beim nächsten Mal die Dinge wieder offen anzusprechen. Ob man das Feedback umsetzt, bleibt logischerweise jedem selbst überlassen.

In Vereinen ist es aber wichtig, dass man eben auch kritische oder heikle Themen ansprechen kann – nur so kann eine nachhaltige Sicherheitskultur entstehen, die langfristig mehr Spaß beim Fliegen garantiert.

Text: Claudia Wöllhaf und Rainer Krumm  
Foto: Alexander Kühnert, SSC Bad Waldsee-Reute

## Zu den Autoren:

**Claudia Wöllhaf** ist Studentin der Wirtschaftspsychologie in Augsburg

**Rainer Krumm** ist Managementtrainer, Mitglied im Arbeitskreis Flugsicherheit und Autor des Buches „Mentales Training für Piloten“



ORIENTIERUNGSVERLUST BEIM FLIEGEN

# WENN DER KURSKREISEL IM KOPF WEGDRIFTET

Unter oder über den Wolken zu fliegen, ist kein Problem – aber niemals in die Wolken. Dies kann schnell zu Orientierungs- und Kontrollverlust führen

**Einfliegen in schlechtes Wetter durch Piloten, die nicht für Instrumentenflug ausgebildet sind – das ist eine der Hauptursachen für Abstürze in der Allgemeinen Luftfahrt. Versuche haben gezeigt, dass es durchschnittlich drei Minuten dauert bis zum Orientierungs- und Kontrollverlust. Um zu verstehen, wieso unsere interne Sensorik bei diesen Schlechtwettersituationen solche Probleme bereitet, müssen wir deren Funktionsweise erläutern.**

Unser Gehirn nutzt drei Informationsquellen zur Bestimmung der räumlichen Orientierung: die Augen als visuelle Referenz, das im Innenohr befindliche Gleichgewichtsorgan und das altbekannte Hosenbodengefühl (Propriozeption). Unsere Augen haben hierbei eine dominierende Rolle inne.

Konzentrieren wir uns jedoch zuerst auf unser Innenohr. Das Innenohr besteht zum einen aus den Bogengängen. Pro Ohr gibt es drei Bogengänge, einen für jede Raumachse, welche der Detektion von Drehbeschleunigungen dienen. Weiterhin verfügt das Innenohr für die Wahrnehmung von linearen Beschleunigungen über das Otolithenorgan (auch Makulaorgan genannt), unterteilt in Utriculus für horizontale Beschleunigung und Sacculus für vertikale Beschleunigung. Evolutionär ist dieses Gleichgewichtsorgan für den aufrechten Gang optimiert – aber leider nicht für die schnelle Fortbewegung im dreidimensionalen Raum.

Vergleichbar mit dem Kurskreisel in unserem Cockpit benötigt das Organ eine weitere Referenz. Nach ein paar Kurven müssen wir den ausgewanderten Kurskreisel unter Zuhilfenahme des Kompasses nachstellen. Unser Gleichgewichtsorgan muss ebenfalls von einer weiteren Referenz, unserem visuellen System, korrigiert werden.

## Experiment mit dem Gleichgewicht

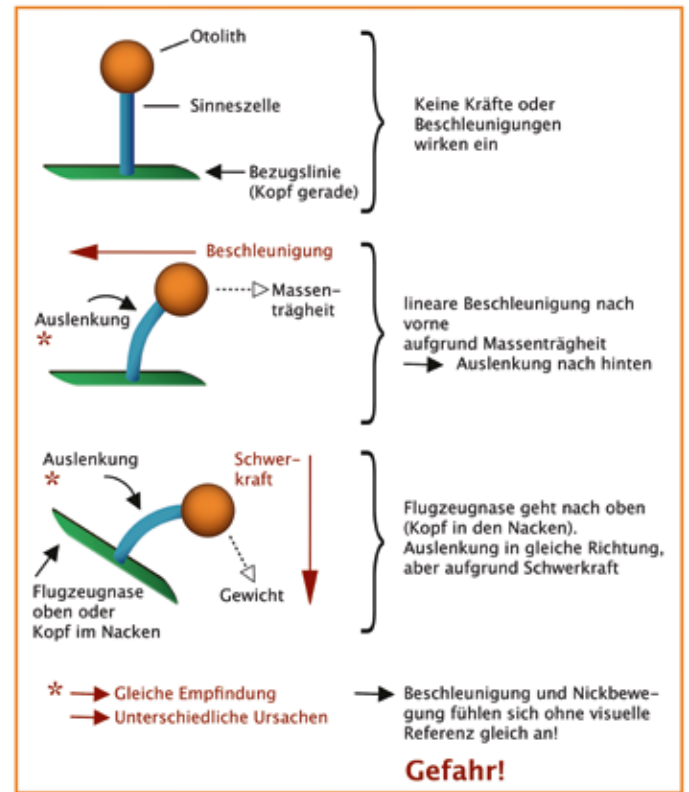
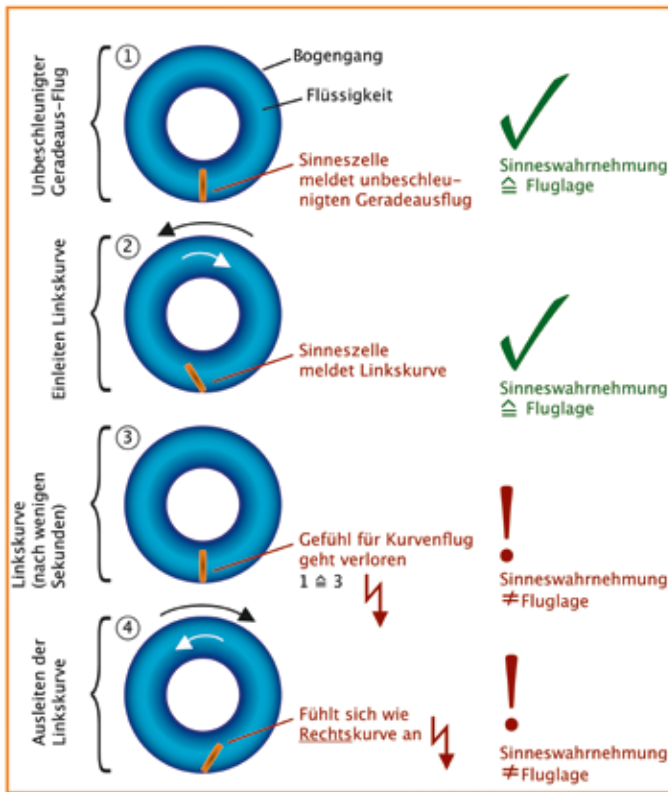
Um diese Abhängigkeit zu verdeutlichen kann gleich hier und jetzt ein kleines Experiment durchgeführt werden: Balancieren Sie auf einem Bein, halten Sie das andere Knie hoch. Führen Sie mit offenen Augen folgende Kopfbewegung durch: langsam den Kopf in einer Art Nickbewegung von ganz hinten im Nacken nach vorn zur Brust vor- und zurückbewegen. Kein Problem. Jetzt machen Sie einfach langsam weiter und schließen dabei die Augen. Nach wenigen Sekunden ohne korrigierende visuelle Referenz werden Sie das Gleichgewicht verlieren. Oder?

Man muss sich die Funktionsweise der Bogengänge und des Otolithenorgans wie folgt vorstellen. (Der medizinisch geschulte Leser möge verzeihen, dass bestimmte Erklärungen simplifiziert und für das fliegerische Verständnis optimiert werden.)

Die Bogengänge sind halbrunde Strukturen, fest im Schädelknochen verbaut, und mit einer Flüssigkeit gefüllt. Wenn wir den Kopf drehen, bleibt die Flüssigkeit aufgrund der Massenträgheit zurück und es kommt zu einer Relativbewegung zum umschließenden Bogengang. Dies wird durch ausgelenkte Sinneszellen detektiert und als entsprechende Drehbewegung ans Gehirn gemeldet. Nach einigen Sekunden richten sich die Sinneszellen wieder auf und das „Gefühl“ der Drehung geht verloren.

## Wahrnehmung stimmt nicht mit der tatsächlichen Flugbewegung überein

In den hier gezeigten Abbildungen sieht man ein recht einfaches Flugmanöver: Geradeaus fliegen, Linkskurve einleiten, Linkskurve fliegen und die Linkskurve ausleiten. In den ersten



beiden Phasen stimmt die Wahrnehmung mit der tatsächlichen Flugbewegung überein. In den beiden letzten Phasen leider nicht. Normalerweise nehmen wir dies beim Sichtflug nicht wahr, da die Augen ständig korrigierend unterstützen.

Wenn jedoch dieses Korrektiv aufgrund schlechter Sichtverhältnisse verloren geht, ist der Orientierungsverlust greifbar nah. Viele Piloten haben Hunderte von Stunden am heimischen Flugsimulator verbracht. Diese sind tolle und realistische Verfahrenstrainer. Bei all den Stunden vor dem Computer gab es aber keine Beschleunigungen, Turbulenzen oder andere Einflussgrößen, die das Gleichgewicht irritierten.

Unser Otolithenorgan ist bei fehlender visueller Referenz ähnlich unzuverlässig. Die Funktionsweise ist simpel. Ein kleines Steinchen, der Otolith, unterliegt der Massenträgheit und lenkt bei linearen Beschleunigungen eine Sinneszelle aus. Nun erhalten wir den gleichen Eindruck, wenn der Otolith (der Schwerkraft folgend) bei Nickbewegungen des Kopfes ebenfalls die Sinneszelle auslenkt. Dies ist der Grund, warum wir ohne visuelle Hilfe positive Beschleunigung (schneller werden) mit Pitch-up (die Flugzeugnase hebt sich) verwechseln können und negative Beschleunigung (langsamer werden) als Pitch-down (Flugzeugnase senkt sich) interpretieren.

### Das Gefühl trügt

Das gute alte Hosenbodengefühl bleibt noch übrig. Schon einmal Kunstflug ausprobiert? Dieses sehr unangenehme Gefühl auf dem Rücken zu fliegen, während das ganze Blut in den Kopf steigt. Und wie erleichternd es sich dann anfühlt, wenn man nach unten wegzieht und sich wieder positive Beschleunigungskräfte aufbauen: Der Kopf ist immer noch unten, aber durch die Beschleunigungskräfte wird das Blut wieder vom Kopf in Richtung Körper verlagert.

Mit anderen Worten: ob man in den Sitz gedrückt wird oder sich aus dem Sitz hebt, hat nichts mit der räumlichen Ausrichtung zu tun. Es sagt nur, in welche Richtung die Beschleunigungskräfte beziehungsweise die Massenträgheit wirken. Fliegen Sie einmal mit einem anderen Piloten, schließen Sie die Augen und lassen ihn einige koordinierte Kurven fliegen. Mal schauen, wie treffsicher Sie nach kurzer Zeit die jeweilige Fluglage noch benennen können!

### Verschiedene Faktoren begünstigen den Kontrollverlust

Jede einzelne dieser beschriebenen möglichen Illusionen und Fehlinterpretationen scheint für sich betrachtet für viele Piloten nicht sonderlich bedrohlich. Jedoch können diese Illusionen in einer wetterbedrohlichen Situation zusammenwirken, sich verstärken und innerhalb kurzer Zeit zum Orientierungs- und Kontrollverlust führen. Eine unbemerkte Erkältung oder Infektion, Restalkohol und vielfältige andere Faktoren können die Anfälligkeit für Desorientierung ebenfalls signifikant verstärken.

Fliegen ist ein traumhaftes Hobby. Wenn jedoch das Wetter für die dritte Dimension nicht mitspielt und die Sicht schwindet, gibt es mit Sicherheit viele zweidimensionale Alternativen.

Text: Dirk Farsch/red.

Foto: Dirk Farsch, Grafiken: Britta Schönecker  
Mit freundlicher Genehmigung aus „LuftSport“, Ausgabe Oktober/November 2022

### Über den Autor:

Dirk Farsch ist Diplombiologe, CRM-Trainer und Theorielehrer unter anderem für Human Factors mit mehr als 8.000 Flugstunden. Er hat den ATPL(A) und verschiedene Ratings. Seine Lehr- und Prüfberechtigungen: FI(A) PPL & CPL, NFO (Nachtflug), IRI (Instrumentenfluglehrer), FII (Fluglehrer-Lehrer), FE PPL & CPL.

# SICHERES UND LEGALES FLIEGEN

Matthias Jungkurth war als Flugbetriebsreferent viele Jahre für die Frühjahrsbriefings im LSV Backnang-Heiningen verantwortlich. In dieser Zeit hat er etliche gute Tipps und Beiträge zusammengestellt. Daraus entstand die Idee, einige davon im Rahmen einer adler-Serie vorzustellen. Gesagt, getan – im ersten Teil geht es nun darum, wie sicheres und legales Fliegen im Verein gefördert werden können und warum dies absolut alternativlos ist.

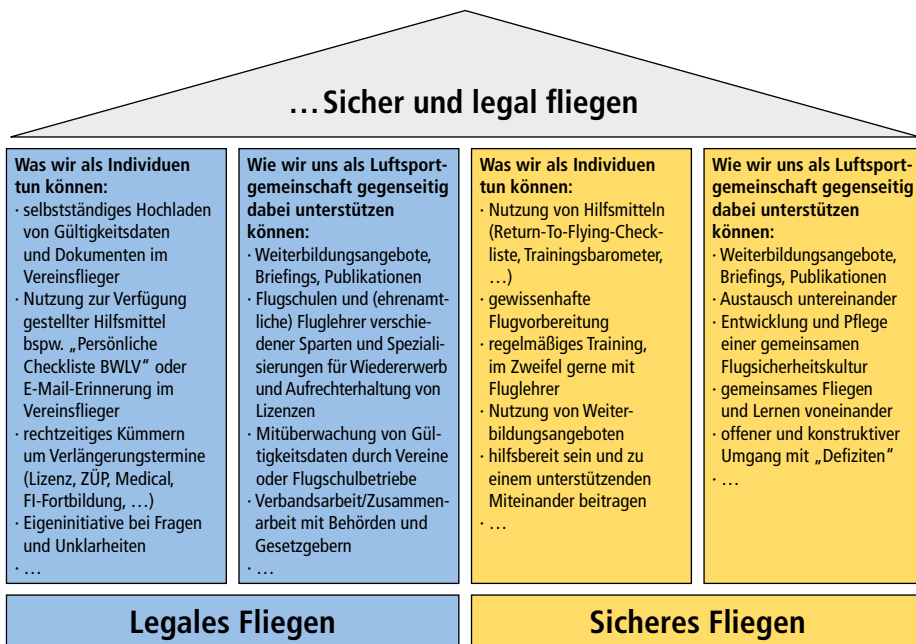
Wie war das noch mal mit den Ausübungsvoraussetzungen? Darf ich aktuell Passagiere mitnehmen? Wenn ja, in welcher Luftfahrzeugkategorie, in welcher Klasse, auf welchem Muster und unter welchen Flugbedingungen? Erfülle ich alle Voraussetzungen, um am kommenden Samstag als Segelfluglehrer tätig zu werden?

Diese Art von Fragen stellen wir uns regelmäßig und haben oft trotzdem nicht sofort korrekte und belastbare Antworten parat. Nachvollziehbar, denn diese Fragen müssen tagesaktuell und individuell beantwortet werden. Fortwährende Änderungen im Luftrecht erschweren den Überblick zusätzlich.

Was das für die Bemühungen eines Vereins(-vorstandes) bedeutet, einen lizenzrechtlich einwandfreien Flugbetrieb sicherzustellen, kann man sich leicht vorstellen. Die Anzahl unterschiedlicher Lizenz-, Berechtigungs-, Medical-, und Übungsstandkombinationen innerhalb unserer Vereine ist genauso groß wie die Zahl ihrer Mitglieder. Selbst sehr gute elektronische Unterstützungsmöglichkeiten decken nicht alle Fälle einwandfrei ab.

## Bei Nichtbeachtung drohen empfindliche Strafen

Individuell und kollektiv legal unterwegs zu sein ist dabei nicht nur anspruchsvoll, sondern auch wichtig: Stellt die zuständige Behörde fest, dass ohne gültige Papiere geflogen wurde, muss sie Ermittlungen einleiten. Gleiches gilt bei Luftraumverletzungen. Empfindliche Strafen drohen, und sogar der gute Ruf des Luftsports steht auf dem Spiel. Im Falle von Flügen ohne gültige Papiere



Damit es mit dem legalen und sicheren Fliegen funktioniert, braucht es ein paar grundlegende Einsichten und Verhaltensweisen

mit Vereinsflugzeugen wird gegebenenfalls auch noch der Vorstand zur Rechenschaft gezogen. Besonders unangenehm wird es, wenn ein Ausbildungsbetrieb betroffen ist. Was die Versicherung im Falle eines Schadens sagen würde, dürfte ebenfalls klar sein.

Im Vergleich zu den Bemühungen um legales Fliegen kann mit Blick auf sicheres Fliegen sowohl in Sachen Komplexität als auch Wichtigkeit getrost noch mal eine Schippe draufgelegt werden. Machen sich jede und jeder mal selbst ein paar Gedanken hierzu.

## Beide Ziele müssen unabhängig voneinander verfolgt werden

Zu allem Überfluss: Legal zu fliegen heißt nicht gleich, sicher zu fliegen. Sicher zu fliegen, heißt nicht gleich, legal zu fliegen! Nur weil ich etwas darf, heißt das nicht, dass ich es auch kann. Und nur weil ich etwas sicher beherrsche, heißt das nicht, dass ich es auch darf!

Somit ist klar: Beide Ziele müssen unabhängig voneinander verfolgt werden. Alles mit dem Wissen, dass beide Bereiche sehr herausfordernd sind und aufgrund der möglichen Konsequenzen keine Kompromisse zulassen.

Die gezeigte Abbildung ist ein Versuch, unserem Handeln und Streben nach legalen und sicherem Flugbetrieb einerseits etwas Struktur zu geben und andererseits zu verdeutlichen, dass zwar vieles vom Engagement jedes Einzelnen abhängt, wir als Luftsportkollektiv aber in der glücklichen Situation sind, diesen Herausforderungen gemeinsam begegnen zu können.

## Breites Angebot an Hilfestellungen

Offensichtlich hat jeder Einzelne von uns zahlreiche Möglichkeiten, etwas zum sicheren und legalen Flugbetrieb beizutragen. Verband, Verein, Flugplatz und Vereinskameraden bieten uns vielfältige Möglichkeiten. Wo sonst hat man zum Beispiel so einfachen und direkten Zugriff auf ein so breites Angebot an gut ausgebildeten Experten? Da wären Einweisungsberechtigte, Fluglehrer und Prüfer, Flugsicherheitsprofis, (Flugzeug-)mechaniker, Juristen, Feuerwehrleute, Ärzte, Handwerker, Ingenieure, technische Prüfer, Sprachprüfer, Flugwetterexperten, Fluglotsen und vieles mehr.

Auch infrastrukturell ist vielerorts einiges geboten: Ein Vereinsheim als Ort der Begegnung, eine warme Werkstatt zum Schrauben, Flugschulbetriebe in unter-

schiedlichen Sparten, teilweise eigene Vereinsflugplätze und nicht zuletzt breit aufgestellte Flugzeugparks.

Einen Fluglehrer nach drei gemeinsamen Platzrunden zu fragen, die Fluglotsin im Verein um eine Auffrischung zur Luftraumstruktur zu bitten oder auch die Technikprofis anzurufen, wenn einem bei der Vorflugkontrolle etwas komisch vorkommt, ist kein Zeichen von Schwäche! Im Gegenteil: Es zeugt von Größe, stärkt den Zusammenhalt und ist Vorbild für alle, die sich damit vielleicht noch etwas schwerer tun. Die gefragten Perso-

nen sind anschließend gefordert, Hilfersuchen offen zu begegnen und diese sorgsam zu behandeln. Wenn das gelingt, profitieren alle Beteiligten.

#### Daher der Appell:

- a) sich des Zweiklangs aus sicherem und legalem Fliegen sowie unserer individuellen Verantwortung hierfür bewusst zu sein, und
- b) die Unterstützung, die uns die Luftsportgemeinschaft hierbei bietet, gerne in Anspruch zu nehmen und/oder diese auch mit eigenen Beiträgen zu stärken.

Legal und sicher zu fliegen ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die uns alle angeht. Hierbei erfolgreich zu sein liegt nicht nur im Interesse von uns allen, sondern bereichert den Luftsport insgesamt und kann bei richtiger Umsetzung sogar viel Spaß machen. Wir haben es in der Hand!



Weitere Teile zu verschiedenen Themen der Flugsicherheit folgen im Rahmen dieser Serie in den nächsten adler-Ausgaben.

Text und Abbildung: Matthias Jungkurth

VIDEO DES ARBEITSKREISES FLUGSICHERHEIT

# LEISTUNGSFÄHIGKEIT, STRESSLEVEL UND FLUGSICHERHEIT



Wie es sich mit der Leistungsfähigkeit im Laufe eines Fluges verhält, erfahren Zuschauer im neuen Video des Arbeitskreises Flugsicherheit im BWLV (AKFS)

Die Leistungsfähigkeit des Piloten verändert sich im Laufe des Fluges. Gerade bei längeren und anstrengenden Flügen sind die Aufmerksamkeit und die Konzentrationsfähigkeit am Ende oft geringer. Wie verhält sich die eigene Leistungsfähigkeit als Pilot in Bezug auf den Stresslevel und den Flugverlauf? Welche Auswirkung hat dies auf die Flugsicherheit? Darüber gibt es viele Informationen im neuen Video, das

Rainer Krumm für den Arbeitskreis Flugsicherheit (AKFS) online gestellt hat.

Zu finden ist das Video im Kanal des AKFS bei YouTube (<https://youtu.be/HicKil3z5bY>) oder direkt über den QR-Code



Text: Rainer Krumm/red.  
Foto: Rainer Krumm



## Region 6 – Westalb-Hochrhein

# GELUNGENER TRIP DER HANNS-KLEMM PILOTEN INS ELSASS



Die Eutinger Luftsportler am Rand der 620 Meter langen Landebahn in Schweighofen

**Beim jüngsten Gruppenausflug und dem ersten Ausflug seit Langem ging es für die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm von Eutingen aus an die französische Grenze.**

Das Wetter präsentierte sich mit strahlend blauem Himmel von seiner besten Seite. Die Flugzeuge waren allesamt gecheckt und die Route geplant. Dann hob die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm mit fast allen ihren motorisierten Flugzeugen ab. „26 Personen und elf Flugzeuge waren dabei. Es war großartig, dass beim ersten großen Vereinsausflug nach den zwei Jahren der pandemiebedingten Einschränkungen so viele

Leute teilnahmen“, sagte Richard Junger, stellvertretender Vorsitzender des Vereins, der den Ausflug organisierte.

Der Kurs führte von Eutingen im Gäu an die Grenze zu Frankreich, über den Schwarzwald hinweg und am Luftraum des Flughafens Karlsruhe-Baden vorbei, zum Flugplatz Schweighofen (EDRO).

### Viel Betrieb auf dem Flugplatz

Der Anflug war weniger für die Piloten, doch umso mehr für die Flugleiterin eine Herausforderung, hatte sie doch eine Vielzahl von anfliegenden Flugzeugen sowie den gleichzeitig stattfindenden

Fallschirmsprungbetrieb zu organisieren, was jedoch hervorragend funktionierte. „Bei den Extrarunden wegen den Fallschirmspringern konnten wir die Burgen im Pfälzer Wald von oben anschauen“, berichtete Richard Junger.

Der Empfang am Boden begann mit der persönlichen Einweisung in die Parkpositionen und endete mit einem Flammkuchenessen im Garten der Vereinsgaststätte des Aero-Clubs Schweighofen-Wissembourg. „Die Terrasse des Restaurants war ein Logenplatz zur Beobachtung des Flug- und Sprungbetriebs. Besonders die Pilatus Porter der Fallschirmspringer wirkt vor Motorseglern, Echo- und Ultraleicht-Flugzeugen schon sehr beeindruckend“, schwärmte Ultraleichtflugzeugpilotin Britta Drohm.

### Fly and Rail auf etwas andere Art

Frisch gestärkt ging es dann mit der Bahn oder zu Fuß nach Frankreich ins schöne Städtchen Wissembourg, das mit drei Kilometer Entfernung fast direkt um die



Die Pilatus Porter P6 befördert zehn Springer in etwa 18 Minuten auf 4.000 Höhenmeter



Flammkuchenessen, Fallschirmspringern zuschauen und mit netten Menschen einen schönen Tag genießen

Ecke lag und einen Stadtrundgang wert war. Das schöne Städtchen versprühte echt französischen Charme, es gab überall leckeres Essen, und auch für Geschichtsinteressierte gab es viel zu entdecken.

Eine Sicherheitsregel beim Fliegen ist es, immer genug Zeit für den Flug einzuplanen. Deshalb war noch längst nicht jeder Winkel von Wissembourg erkundet, nicht jede Sorte Eclairs gekostet, als die Propeller für den Rückflug gestartet

wurden. Aussichten auf den Rhein mit leuchtend blauen Baggerseen daneben und auf die Höhen des Schwarzwaldes ließen die Zeit bis Eutingen „wie im Flug“ vergehen.

„Der Flugplatz ist für uns in einer halben Stunde zu erreichen. Ohne großen Aufwand und sogar ohne Flugplan, weil Schweighofen in Deutschland liegt, konnten wir einen schönen Tag verbringen. Beim abendlichen obligatorischen Putzen der Flugzeuge waren sich alle einig: schön war's, gerne wieder“, berichtete Britta Drohm über den Ausflug ins Elsass.

Text: Britta Drohm und Claudius Banani  
Fotos: Britta Drohm

## Region 7 – Schwarzwald

# 11. BERMUDA-TREFFEN IN DONAUESCHINGEN (EDTD)



Mit 70 Gästen und 32 Fluggeräten war das Bermuda-Treffen sehr gut besucht

**Am 3. Oktober 2022 fand wieder das Bermuda-Treffen statt, nunmehr bereits zum elften Mal, diesmal auf dem Flugplatz Donaueschingen bei bestem Wetter – wie auch sonst, ist doch dort der „Wetter-Guru“ Henry Blum zuhause. Insgesamt 70 Besucher kamen zu dem Treffen.**

Kurz zur Erläuterung: Das Bermuda-Treffen wurde von Helge Loschan 2011 ins Leben gerufen, damals mit der Aufforderung: „Fliegt doch auch mal zu den kleinen Plätzen in eurer Nachbarschaft, nicht nur in die große weite Welt. Für

viele von euch ist ja sonst die Südwestecke von Baden-Württemberg so etwas wie ein Bermuda-Dreieck.“ Und so treffen sich die Piloten jedes Jahr am 3. Oktober auf einem anderen der 13 „famosen“ Plätze im und am Südschwarzwald.

Seitens der gastgebenden Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar (LSB) zeichnete Klaus Ickert für die Organisation des Treffens verantwortlich. Bei der Durchführung wurde er von einer großen Zahl an Vereinsmitgliedern gut unterstützt, darunter auch von erfreulich vielen Mitgliedern der LSB-Jugendgruppe.

### Rund 32 Fluggeräte

Ab ca. 14.30 Uhr fielen dann die Gäste mit ihren „Aeroplanen“ (Zitat Helge) aller Art ein – mit UL, Motorseglern und E-Klassen, sogar ein Segler und ein Gyrocopter waren dabei. Diese im Endeffekt 32 Fluggeräte (mit ca. 70 Gästen) wurden von Horst Jülke mit seiner tatkräftigen Vorfeld-Crew professionell in ihre Parkpositionen eingewiesen bzw. geschoben. Danach konnten sich die Besatzungen von Tatjana Weber und ihrer Service-Truppe, welche vornehmlich von der Jugendgruppe ge-

## Kuchen mit Botschaft: Das Bermuda-Treffen ließ auch kulinarisch keine Wünsche offen



Eine gute Organisation mit vielen Helfern machte den anfliegenden Besuchern ihren Aufenthalt angenehm

stellt wurden, mit Kaffee und Kuchen verwöhnen lassen.

Unterstützt wurde das gelungene Treffen durch einen sehr fairen pauschalen Tarif für die Landegebühren, welche die LSB übernahm. Und schließlich fungierte Susi Treu wieder als emsige Haus- und Hof-fotografin, ein Video des Treffens von ihr ist schon auf YouTube zu finden (siehe QR-Code am Ende dieses Berichts).

### Dank an alle Helfer

Nachdem alle Teilnehmer gut gelandet waren, begrüßte Helge in einer kurzen Ansprache alle und bedankte sich ausdrücklich dafür, dass die LSB durch die Übernahme der Landegebühren auch dieses Treffen für die Teilnehmer kostenfrei gestaltet hatte.

Klaus begrüßte anschließend im Namen des Vorstands der LSB ebenfalls alle Teilnehmer und dankte allen Kuchenspendern und Helfern für die tatkräftige Unterstützung des Treffens, vor allem auch dafür,

dass viele Kameradinnen und Kameraden schon im Vorfeld ihre Mithilfe zugesichert hatten, sodass er mit einem guten Bauchgefühl am Morgen zum Flugplatz fahren konnte. Klaus dankte auch nochmals Eckhart Pauly, dem Geschäftsführer der Flughafen GmbH, für die faire Lösung bei den Landgebühren.

### Besonderheiten in Donaueschingen

Danach ging er kurz auf die Historie der LSB ein und erläuterte die Besonderheiten bzw. Unterschiede eines „richtigen“ öffentlichen Flughafens im Vergleich zu den umliegenden vereinseigenen Grasplätzen. So hat man dort eine Asphaltpiste mit 1.290 Meter Länge zur Verfügung (Vorsicht, quietscht bei Schiebelandungen), sommers wie winters betriebsbereit, mit Befuerung und Nachtflugbetrieb, ja sogar mit einem offiziellen IFR-Anflugverfahren.

Weiterhin hatte Donaueschingen 2021 mit immerhin ca. 24.000 Flugbewegungen ein

recht ansehnliches Verkehrsaufkommen, und für die Piloten sitzt auf dem Turm immer ein AFISO (Aerodrom Flight Information Service Officer) zur Unterstützung bereit. Auch stellt dieser Verkehrslandeplatz wegen der hier stationierten Bundespolizei einen Sicherheitsbereich dar und ist daher solide umzäunt. Ein kleiner Wermutstropfen ist dann halt, dass man das nicht zum Nulltarif haben kann, sprich: Es fallen Landegebühren an.

Nachdem Helge im Vorjahr beim Treffen auf dem Klippeneck hervorgehoben hatte, dass es sich dabei um den höchstgelegenen Flugplatz Deutschlands handelt, konnte Klaus es sich nicht verkneifen, für Donaueschingen auch einen Superlativ auszugraben: Donaueschingen ist der höchstgelegene Verkehrslandeplatz mit Asphaltpiste in Deutschland – na immerhin!



Ein Video zum Bermuda-Treffen 2022 gibt es unter [www.youtube.com/watch?v=4yWYRjUBScw](https://www.youtube.com/watch?v=4yWYRjUBScw) – oder direkt über den QR-Code



Text: Klaus Ickert  
Fotos: Susanne Treu



Auch Schätze wie diese Piper PA-18 waren zu sehen



Die Teilnehmer des Bermuda-Treffens 2022

MOTORENWAERT-LEHRGANG M1

# GUTE MISCHUNG AUS THEORIE UND PRAXIS



Gruppenbild der Teilnehmer und Ausbilder

Die meisten Vereine des BWLV betreiben Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge oder Segelflugzeuge mit Heimkehrhilfe. Um die Fliegerei bezahlbar zu halten, ist es essenziell, die Flugzeuge und Luftsportgeräte durch eigenes technisches Personal innerhalb der Vereine und damit der CAO des BWLV instand zu halten.

Damit immer ausreichend technisches Personal mit den notwendigen Fach-

kenntnissen vorhanden ist, gibt es entsprechende Lehrgänge. Einer davon ist der mittlerweile 98. Motorenwart-Lehrgang M1, der vom 5. bis zum 8. Oktober in den BWLV-Räumlichkeiten auf dem Klippeneck stattgefunden hat.

20 technikbegeisterte Flieger aus Baden-Württemberg sowie Gäste aus dem benachbarten Bayern durften den Fachvorträgen der Lehrgangleiter Hans Hörber und Armin Krayer zur Technik und den

rechtlichen Grundlagen lauschen. Das Thema Klapptriebwerke wurde an einem sehr informativen Abend durch den Gastreferent Bernd Mangold (Firma Schempp-Hirth) vertieft.

### Hervorragend ausgestattete Werkstatt

Der rein theoretische Teil zum Recht, zur Dokumentation sowie den technischen Grundlagen ist jedoch auf Dauer sehr anstrengend. Deshalb wurde regelmäßig in die hervorragend ausgestattete Werkstatt gewechselt. Diese ist hervorragend ausgestattet – nicht nur mit den notwendigen Werkzeugen, sondern auch mit mehreren Motoren von Solo, Limbach und Rotax sowie Kisten voller Bauteile zum Schrauben oder als Anschauungsmaterial. Besonders spannend war es zu sehen, wie schwierig es manchmal sein kann, Teile als noch brauchbar oder als bereits defekt zu beurteilen.



Gemeinsame 100-Stunden-Kontrolle am Luftsportgerät in der BWLV-Werkstatt

Etliche Zündzeitpunkt- und Ventilspiel-einstellungen, Vergaserüberholungen und mindestens 100 Drahtsicherungen führten die Teilnehmer anhand von Checklisten in der Werkstatt unter Anleitung von Hans, Armin und Tony in kleinen Gruppen durch. Somit entwickelten sie ein Gefühl für die exakte Durchführung der Arbeitsschritte.

Den krönenden Abschluss stellte die 100-Stunden-Kontrolle an einem waschechten Luftsportgerät dar. Dieser folgte noch die von Matthias Birkhold abgenommene theoretische Prüfung, welche alle Teilnehmer mit Bravour meisterten.

### 20 neue Motorenwarte für die Vereine

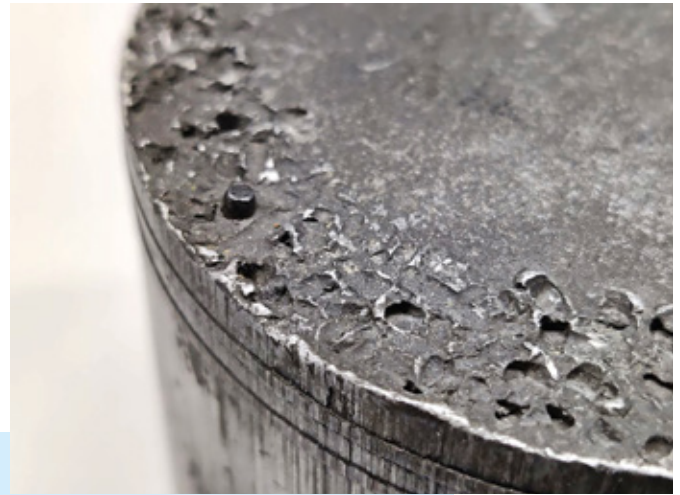
Damit dürfen sich nun über die Landesgrenze Baden-Württembergs hinaus 20 Vereine über neue Motorenwarte

freuen, die zu einer kostengünstigen und sicheren Fliegerei beitragen.

Die Teilnehmer blicken auf vier lange, ereignisreiche und spannende Tage

zurück, gefüllt mit viel Fachwissen und Anekdoten mehrerer Dekaden.

Text: Frederik Fink, Valentin Lindlar  
Fotos: Frederik Fink, Matthias Birkhold



Diese Mondlandschaft im Kolbenboden wurde durch Nadeln des Kolbenbolzenlagers geformt, die bei der Zerstörung des Lagers in den Brennraum gelangt sind

## PRÜFERTAGUNG ZUSAMMENARBEIT AUSBAUEN



DAeC-Technikreferent Karsten Schröder forderte die Prüfer ausdrücklich dazu auf, ihm ihre Erwartungen an seine Arbeit mitzuteilen

Karsten Schröder, Referent für Technik und Umwelt im DAeC, folgte der Einladung von Boris Langanke, Geschäftsführer des Aero Clubs NRW, sowie von Marcus Maul, Leiter der Technischen Betriebe, sich anlässlich einer Prüfertagung in Duisburg einmal persönlich vorzustellen. Er erläuterte den rund 20 anwesenden Prüfern die Ziele, die er sich für seine Arbeit im DAeC gesetzt hat, und betonte sein Interesse an einem intensiven Austausch.

„Es sind schwierige Zeiten mit großen Herausforderungen, unter anderem im Bereich des Umweltschutzes. Da müssen wir zusammenhalten“, findet Karsten Schröder. Wichtig sei für ihn, an zentraler Stelle dafür zu sorgen, den Austausch mit und unter den Landesverbänden voranzubringen. So sollen die Prüfer mehr vom Wissen und den Erfahrungen der anderen profitieren können.

Text und Foto: DAeC

## KLAUSURTAGUNG DES DAEC

## KONSTRUKTIVER AUSTAUSCH



Bei der DAEC-Klausurtagung waren Vertreter aus den Luftsportarten und den Landesluftsportverbänden dabei – darunter auch BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer und BWLV-Vizepräsident Matthias Seehuber (2. u. 3. v. l.)

**Am 1. und 2. Oktober hat der DAEC mit fast all seinen stimmberechtigten Mitgliedern eine Klausurtagung in Braunschweig durchgeführt. DAEC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna berichtet von der sehr konstruktiven Zusammenkunft.**

Es ist uns gelungen, ein gemeinsames Ziel, ein gemeinsames Antragsverständnis zu formulieren: „Es besteht Einigkeit darüber, die bisherigen Beitragsarten – Basis- und Fachbeitrag – zu einem einheitlichen Dachbeitrag zusammenzufassen, der ab dem 01.01.2024/25 von allen mittelbaren Mitgliedern erhoben wird, um den DAEC langfristig zu finanzieren.“

Diese für manch einen vielleicht nüchtern klingende Formulierung löst einen seit Jahrzehnten schwelenden Konflikt innerhalb des DAEC, welche der sieben Luftsportarten denn nun die „Königsklasse“ innerhalb des DAEC für sich in Anspruch nimmt. Wir haben erkannt, dass wir unsere Ziele als Dachverband nur als Solidargemeinschaft aller Fliegerinnen und Flieger auf Augenhöhe und

in gegenseitiger Wertschätzung effektiv durchsetzen können.

Durch die vorangegangenen Workshops I und II im Oktober 2021 und März 2022 standen die zu lösenden Aufgaben für die Klausurtagung, die unter der Leitung des DAEC-Präsidiums vorbereitet und durchgeführt wurde, bereits fest. Beitragsordnung, Stimmrecht, Ziele und Aufgaben des DAEC sowie Struktur der DAEC-Bundesgeschäftsstelle (BGSt) galt es zu modernisieren, um den strukturellen Veränderungen unserer Zeit gerecht werden zu können.

Der DAEC-Vorstand stellte dazu seine Ideen und Konzepte vor. Im Ergebnis bestand, durch die konstruktive Moderation des DAEC-Präsidenten, in vielen Punkten Einigkeit, welche Aufgaben der DAEC in der Zukunft zu bearbeiten hat. Dazu wurden Querschnittsaufgaben festgelegt, die alle Luftsportarten betreffen und eine Grundvoraussetzung zur Ausübung des Luftsports sind. Dazu zählen unter anderem Luftraum, Flugsicherheit und Flugbetrieb, Umwelt-, Natur- und Klimaschutz, Technik (Ausbildung), Lobby-

arbeit, Jugend- sowie Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (PR-Konzepte). Diese Aufgaben werden in der BGSt mit hauptamtlichen Koordinatoren sowie in Zusammenarbeit mit den Bundesausschüssen bearbeitet und bedarfsgerecht kommuniziert.

Weiterhin wurde ein gemeinsames Antragsverständnis formuliert und von allen Teilnehmern unterschrieben. Ich freue mich außerordentlich, dass wir diesen gordischen Knoten durchschlagen haben und wir damit beginnen können, gemeinsam mit den haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unsere gesetzten Aufgaben motiviert und engagiert im Sinne des Luftsports zu erledigen. Damit sind die strukturellen Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen DAEC geschaffen. Die notwendigen Satzungsanpassungen wollen wir als Solidargemeinschaft aller Flieger und Fliegerinnen zur Hauptversammlung im November 2022 beschließen.

Text: Hubertus von Samson-Himmelstjerna/red.  
Foto: DAEC

## SERVICE

## DER DAEC-NEWSLETTER IST ZURÜCK

Ab sofort gibt es beim Deutschen Aero Club wieder einen Newsletter. Mit der Besetzung der anderthalb Jahre vakanten Stelle des Online-Redakteurs ist nun auch dieser beliebte Service wieder möglich. Gleich auf der Startseite der DAEC-Website ([www.daec.de](http://www.daec.de)) steht das Anmeldeformular für Interessierte zur Verfügung.

Text: DAEC

# BWLIV-TERMINSERVICE 2022/23

(Alle Angaben ohne Gewähr)

Bitte beachten: Alle Termine finden unter Vorbehalt statt. Einige könnten bereits abgesagt worden sein oder noch abgesagt werden. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe war angesichts der Coronasituation nicht klar, wie sich die Dinge weiterentwickeln. Bitte fragen Sie im Zweifelsfall direkt beim jeweils angegebenen Info-Kontakt an, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet!

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.12.22	04.12.22	LJ	Gipfeltreffen BWLIV-Luftsportjugend – Info: koch@bwliv.de	N.N.
03.12.22	04.12.22	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.12.22		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
12.12.22	15.12.22	MD	WM Saalflug F1D – Info: www.daec.de	Slanic/Rumänien
16.12.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
24.12.22	01.01.23	A	BWLIV-Geschäftsstelle geschlossen	Stuttgart
13.01.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
16.01.23	21.01.23	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
28.01.23	29.01.23	A	BWLIV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“ – Info: buerke@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.02.23	05.02.23	LS	Bundesweites Treffen d. Luftsportlerinnen (Hexentreffen) – Info: folgt	Schloss Diez/Rheinland-Pfalz
06.02.23	11.02.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.02.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
10.02.23		SF	Info-Abend DFS u. AK Sektoren, 19.30 Uhr	Schlossberghalle, Dettingen/Teck
11.02.23		LS	Treffen der baden-württemberg. Luftsportlerinnen (Hexentreffen) – Info: rein@bwliv.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
17.02.23	19.02.23	SF	BWLIV-Streckenflug-Seminar – Info: charlie.bauder@t-online.de	Bildungsstätte Klippeneck
24.02.23	26.02.23	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwliv.de	Klippeneck
03.03.23	05.03.23	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwliv.de	Klippeneck
06.03.23	11.03.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.03.23	11.03.23	A	(B) BWLIV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: www.bwliv.de	N.N.
17.03.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
12.04.23	15.04.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.05.23	09.06.23	SF	DM Segelflug (Offene, 18m- u. DoSi) Bayreuth – Info: https://lsg-bayreuth.de	Bayreuth
03.07.23	07.07.23	LS	Frauen WSPA-Seminar – Info: www.womensoaring.org	Flugplatz Übersberg
07.07.23	08.07.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwliv.de	Flugplatz Ammerbuch
02.09.23	15.09.23	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Ausbildung – Info: oelschlaeger@bwliv.de	Klippeneck
04.10.23	07.10.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerke@bwliv.de. Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (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.bwliv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter „Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de.  
 Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

## ABSCHIED

# TRAUER UM EBERHARD ARLT

Der Luftsportverein Biberach nimmt in tiefer Trauer Abschied von Eberhard Arlt, der im Alter von 89 Jahren von uns gegangen ist. Für viele Biberacher Luftsportler war Eberhard ein langjähriger Freund und Wegbegleiter.

Er trat 1977 in den Luftsportverein ein, zunächst als Segelflieger, kurze Zeit später widmete er sich auch der Motorfliegerei.

Eberhard engagierte sich mit Herzblut in der Jugendarbeit und hat gerade im Segellug viele Jugendliche einfühlsam und unermüdlich zum Fliegen und auch zur Vereinsarbeit motiviert. Vor allem aber hat er es geschafft, dass viele „Junge“ sich weiter engagiert haben und bis heute mit dem Luftsportverein verbunden fühlen.

Mit seiner wertvollen Expertise hat er bei fast allen Bauarbeiten auf dem Flugplatz-

gelände eine solide Grundlage für die heutige Infrastruktur des Luftsportvereins Biberach geschaffen.

Über viele Jahre war Eberhard stets bereit, Gästen bei Rundflügen ihre Heimat aus der Luft zu zeigen und in unzähligen Schleppflügen hat er die streckenbegeisterten Segelflieger sicher zur Thermik begleitet.

Im vergangenen Sommer wurde Eberhard zum Ehrenmitglied der Biberacher Flieger ernannt. Unvergessen bleibt uns allen Eberhards Humor und seine Freude an den kleinen Dingen „des Lebens“.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren und ihn in bester Erinnerung behalten. Unser tief empfundenes Mitgefühl und unsere Anteilnahme gelten seiner Familie, insbesondere seiner Frau Helga und den Töchtern Christine, Monika und Karin.



Eberhard Arlt hat sich jahrzehntelang im Luftsportverein Biberach engagiert

Im Namen der Biberacher Flieger: Der Vorstand des Luftsportvereins Biberach

Text: Dr. Alexander Jacobi  
 Bild: Michele Zanin

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.  
Scharrstraße 10 · 70563 Stuttgart (Vaihingen)  
Telefon: 0711 22762-0 · Telefax: 0711 22762-44  
E-Mail: [info@bwlv.de](mailto:info@bwlv.de) · Internet: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

BLEIBEN SIE AUF DEM LAUFENDEN UNTER:  
[www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)



Wir wünschen allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern  
sowie allen Gönnern und Freunden des BWLTV  
ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie  
ein gesundes und glückliches neues Jahr!

Präsident und Präsidium, Geschäftsstelle, die BWLTV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb  
und die adler-Redaktion sowie der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds.

