

**MOTORFLUG SEITE 22**

## MIT DER DR 400 AN DIE WOLGA

AXEL ALTVATER VOM FSV SINDELFINGEN BERICHTET VON SEINER RUSSLAND-REISE

**SEGELFLUG SEITE 27**

## TRAUMHAFTE AUSBLICKE

MICHAEL UND STEFAN ZISTLER ERLEBTEN IN TSSCHECHIEN  
EIN ELDORADO FÜR WELLENFLIEGER**TITELTHEMA SEITE 3**

# THEORIE DER SEGELFLUG- AUSBILDUNG IST ONLINE!

40 FLUGLEHRER UNTER LEITUNG DES DAEC HABEN DEN LERNSTOFF  
ÜBERSICHTLICH ZUSAMMENGEFASST – DER BWLV IST ENTSCHEIDEND BETEILIGT



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 beachten: Alle Termine in dieser Ausgabe wegen der aktuellen Corona-Situation auch weiterhin nur unter Vorbehalt! Bitte erkundigen Sie sich jeweils eigenständig vorab, ob Veranstaltungen stattfinden, verschoben wurden/werden oder abgesagt sind!**



## EDITORIAL

- 3 Theorie der Segelflugausbildung ist online!

## ALLGEMEINES

- 4 Internetseite „Segelfliegen Grundausbildung“: Theorie der Segelflugausbildung übersichtlich zusammengefasst
- 5 Herzlichen Dank für die Weihnachtsgrüße
- 5 Achtung! Abgabefrist endet demnächst! Abgabe des Ausbildungsberichts 2021
- 6 Nachruf: Große Trauer um Prof. Dr. Richard Eppler
- 8 Zum 70. Geburtstag von BWLV-Ehrenpräsident Gerd Weineft
- 10 DLR und ADAC Luftrettung entwickeln neues Konzept für Rettungsmobilität
- 11 The World Games: Mega-Veranstaltung im Sommer

## AK SEKTOREN

- 11 Bitte vormerken: Lufttraum-Infoabend 2022 mit der DFS und dem AK Sektoren

## UMWELT

- 12 Neuauflage von „Gemeinsam abheben“ erschienen
- 12 Leitfaden für Vereine und Flugplatzbetreiber
- 13 Klimafreundliches Fliegen: Entwürfe für Wasserstoff-Flugzeuge prämiert

## FREIBALLON

- 14 Freundschaftsballonveranstaltung der BSG Stuttgart

## LUFTSPORTJUGEND

- 16 Herbstversammlung der Bundesluftsportjugend
- 16 Jetzt anmelden! Volleyballturnier in Grabenstetten

## HÄNGEGLEITEN

- 17 Gleitschirm-Weltmeisterschaft in Argentinien

## MODELLFLUG

- 18 Museums-Sonderheft über György Benedek
- 19 Zwei Saalflug-Meisterschaften in einer Woche
- 20 Deutsche Meisterschaft F1E
- 20 FAI-Lizenz: FAI-ID ist Pflicht

## MOTORFLUG/UL

- 21 Musterzulassungen für JA-400 Skyleader und Pioneer 300 mit 600 Kilogramm
- 21 Bundeskommission Motorflug im DAeC: Arnold Grubek zum Vorsitzenden gewählt
- 22 Mit der DR 400 an die Wolga

## SEGELFLUG

- 25 Eine Autopanne und ihre Folgen: Wie man ungeplant neue Freunde kennenlernt
- 27 Wellenfliegen in Jesenik
- 30 Hauptversammlung beim Förderverein für Segelkunstflug
- 30 Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe: Zwei neue Exponate
- 30 1.500-Kilometer-Diplom für Gerhard Heidebrecht
- 31 Segelkunstflug-Lehrgang in Hayingen

- 2 Inhalt

## LUFTSPORTLERINNEN

- 32 Geplantes Treffen in Rheinstetten: Herzliche Einladung an alle Luftsportlerinnen!

## FLUGSICHERHEIT

- 33 Videos zur Flugsicherheit auf Youtube
- 33 Gefährliche Einstellungen in der Luftfahrt

## REGIONEN

- 35 Region 1: Abfliegen in Malsch
- 35 Region 1: Bei der Fliegergruppe Renchtal gilt: „Safety first“
- 36 Region 1: FSV Karlsruhe erhält Zuschuss der BBBank für Motorsegler
- 37 Region 1: Herzenswunsch erfüllt
- 37 Region 5: Jubiläum beim Bermudatreffen
- 38 Region 6: Erster Alleinflug und Pilot der vierten Generation
- 40 Region 7: Einladung zum Bildervortrag von Werner Kramer

## GRATULATION

- 41 Bundesverdienstkreuz für Reiner Rose

## TECHNIK

- 41 Motorenwartlehrgang M1 auf dem Klippeneck
- 43 145. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck

## DAEC-NEWS

- 44 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: Rund um die Beauftragung von Luftsportverbänden
- 45 FAI-Sportlizenzen 2022 jetzt bestellen

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 45 (B) Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte im Online-Format
- 46 BWLV-Terminservice 2022

## BÜCHER

- 46 Otto Lilienthal, der Ingenieur und Menschenfreund
- 47 Zukunftsperspektiven der Verkehrsluftfahrt

## ABSCHIED

- 47 Heinz Klausmann

## ICON-LEGENDE

- = Zusatzinformationen

## ZUM TITELBILD

Großes Kino am tschechisch/polnischen Himmel haben kürzlich Michael und Stefan Zistler erlebt: Das Vater-Sohn-Duo war zum Wellensegelfliegen in Jesenik. Dabei durften die beiden traumhafte Aussichten genießen. Lesen Sie dazu auch den Bericht auf Seite 27 dieser Ausgabe.

Foto: Michael Zistler

## 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.



# THEORIE DER SEGELFLUGAUSBILDUNG IST ONLINE!



**Harald Ölschläger,**  
BWLV-Verbandsausbildungsleiter

Liebe Luftsportlerinnen,  
liebe Luftsportler,

in der heutigen demografischen Lage wird es für die Luftsportvereine immer schwerer, den notwendigen Nachwuchs zu finden. Wenn wir dann neue Flugschülerinnen und Flugschüler gewonnen haben, müssen wir sie auch fest an unsere Vereine binden.

Ein wirksames Mittel dazu ist eine effektive Ausbildung zu guten Luftsportlerinnen und Luftsportlern. Unsere Neuankömmlinge sollen sich bei uns wohlfühlen und zudem

möglichst schnell die Ausbildung durchlaufen, damit sie die Schönheit unseres Sportes in ihrer ganzen Fülle baldmöglichst erleben können.

Hier sind wir im BWLV als Verband gefragt, unsere Vereine in der Ausbildung zu unterstützen. Dafür tun wir schon eine ganze Menge. Auf der einen Seite bieten wir die Ausbildungslehrgänge für Fluglehrer an, ebenso die Möglichkeit für die Fluglehrer, die notwendigen Auffrischungsschulungen zu absolvieren – dies in Pandemiezeiten zuletzt auch mit einem qualifizierten Online-Angebot.

Auf der anderen Seite müssen wir auch dafür sorgen, dass wir die notwendigen Unterlagen für eine effektive Ausbildung zur Verfügung stellen. Durch die Vorgaben der EU-Verordnungen müssen wir an dieser Stelle natürlich die gesetzlichen Vorgaben erfüllen. Dazu gehört auch die Forderung, eine standardisierte Ausbildung anzubieten. Ein einzelner Verein und in Teilen auch der BWLV wären an dieser Stelle überfordert, wenn sie ganz auf sich alleine gestellt wären. Es kann also nur eine bundesweite Zusammenarbeit von Verbänden und Vereinen zu tragfähigen Lösungen führen.

Hier hat das Referat Ausbildung und Lizenzen (RAL) der BuKo Segelflug in unserem Dachverband DAeC in den vergangenen Jahren vorbildliche Arbeit geleistet. Ich erinnere nur an das Regelbuch Segelflug, das unter maßgeblicher Beteiligung des BWLV entstanden ist und einen Überblick über die gesetzlichen Regelungen liefert. Auch die Veröffentlichung zur Methodik in der Ausbildung ist beachtenswert.

Ebenso wurde das Büchlein „Segelfliegen Grundausbildung“ vom RAL aus dem Niederländischen übersetzt und an deutsche Verhältnisse angepasst. Dieses Büchlein, das auch beim BWLV erhältlich ist (es kann ab einer Stückzahl von zehn Büchlein unter [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de) bestellt werden) unterstützt unsere Fluglehrer und Flugschüler hervorragend bei der praktischen Ausbildung bis zum ersten Alleinflug. Ich kann es nur wärmstens empfehlen – es darf bei keinem Flugschüler fehlen!

Nun aber komme ich zu meinem eigentlichen Anliegen. Das RAL hat ein weiteres Projekt unter dem Einsatz vieler Beteiligter – auch aus dem BWLV – auf die Beine gestellt. Aus der oben erwähnten niederländischen Vorlage ist in einem halben Jahr eine Website auf Deutsch entstanden, welche die SPL-Theorie in ihrer Gesamtheit umfassend und übersichtlich darstellt. Bei diesem Mammutprojekt haben mehr als 40 Segelfluglehrer aus ganz Deutschland mitgearbeitet – darunter auch einige Fluglehrer des BWLV, die sich beispiellos engagiert und ihr gebündeltes Fachwissen eingebracht haben. So ist eine Stoffsammlung zur Theorie der Segelflugausbildung entstanden, die im deutschsprachigen Raum einzigartig ist. All das ist übersichtlich zu finden unter [www.segelfliegengrundausbildung.de](http://www.segelfliegengrundausbildung.de) (in der Rubrik „Theoretische SPL-Ausbildung“).

Dieses Projekt stellt nicht nur den theoretischen Stoff für den Segelflugschüler und den Segelfluglehrer kostenlos zur Verfügung, sondern bietet sogar für jedes Fach eine PowerPoint-Präsentation als Vorschlag für den Theorieunterricht zum Download. Von den Arbeitsgruppen wird zudem jetzt noch der aktuelle Fragenkatalog des DAeC überarbeitet. Diese Anpassungen werden dann den Anbietern von Lernsoftware zur Verfügung gestellt.

Das Projekt versteht sich als offenes Projekt. Das heißt, jeder Nutzer dieses Angebots ist aufgerufen, daran mitzuarbeiten und Änderungen, Verbesserungen, Ergänzungen und Fehlerkorrekturen beizusteuern. Ich nehme die Beiträge gerne entgegen und leite sie an die Arbeitsgruppen zur Prüfung weiter ([oelschlaeger@bwlv.de](mailto:oelschlaeger@bwlv.de)).

Weitere Informationen zu diesem Projekt finden Sie in dieser Ausgabe des adlers auf Seite 4 sowie online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de).

Dieses Projekt hat zahlreiche Ehrenamtler viele Arbeitsstunden gekostet – aber es hat sich gelohnt. Man kann daran sehr gut erkennen, was alles möglich ist, wenn man bundesweit vertrauensvoll zusammengearbeitet. Wenn die Beteiligten gemeinsam nach vorn schauen um das Beste für unseren Sport herauszuholen, kann Großes geleistet werden – und das ist an dieser Stelle geschehen!

Im Namen der Ausbildung im BWLV bedanke ich mich beim RAL für die Koordinierung des Projektes sowie bei allen beteiligten Segelfluglehrern, besonders bei den Fluglehrern des BWLV, für die tolle geleistete Arbeit. Ohne ihre Mitwirkung wäre dieses Vorhaben nicht möglich gewesen.

Ich bin sicher, dass wir hier einen Beitrag zu einer effektiven Ausbildung geleistet haben, und wünsche mir, dass dieses Angebot, an dem unser Verband maßgeblich beteiligt war, im BWLV in allen Vereinen ausgiebig genutzt wird!

Für die kommende Flugsaison wünsche ich uns allen viel Gesundheit und eine erfolgreiche Ausbildung von sehr vielen Flugschülerinnen und Flugschülern.

Ihr

INTERNETSEITE „SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG“

# THEORIE DER SEGELFLUGAUSBILDUNG ÜBERSICHTLICH ZUSAMMENGEFASST



**Das Referat Ausbildung/Lizenzen der Bundeskommission Segelflug im DAeC hat mit mehr als 40 Segelfluglehrern aus ganz Deutschland im vergangenen Sommer den von der EASA nach SFCL vorgeschriebenen Theoriestoff für die Segelflugausbildung erarbeitet. Das Ergebnis wird jetzt zur Unterrichtssaison Winter 2021/2022 auf der Website [www.segelfliegengrundausbildung.de](http://www.segelfliegengrundausbildung.de) veröffentlicht. Bei dem Mammutprojekt des DAeC haben auch mehrere Fachleute aus dem BWLV mitgearbeitet.**

Grundlage für die umfassende und sicherlich einmalige Stoffsammlung ist die niederländische Website [www.zweefvliegoopleiding.nl/index.php/spl](http://www.zweefvliegoopleiding.nl/index.php/spl) mit dem Abschnitt „Theorie voor het SPL“ von Dirk Corporaal. Die Beteiligten haben unter der Leitung von Günter Forneck, Referent Ausbildung/Lizenzen der BuKo Segelflug im DAeC, den Stoff in enormer Fleißarbeit aufbereitet, ihn ins Deutsche übersetzt oder zum Teil auch – angepasst an den deutschen Luftraum – neu verfasst und online übersichtlich gegliedert zusammengestellt.

Damit steht in Deutschland erstmals der gesamte aufbereitete Stoff der theoretischen Segelflugausbildung insbesondere den Segelflugschülern und Segelfluglehrern zur Verfügung. Die Vorbereitung der Segelflugschüler auf die theoretische SPL-Prüfung und die Gestaltung des Theorie-

unterrichtes durch die Segelfluglehrer werden damit erheblich erleichtert.

Die Rubrik „Theoretische Segelflugausbildung“ versteht sich als dynamisches Projekt und ist unter der Prämisse entstanden, dass alle Segelflieger Deutschlands, die diese Website besuchen und nutzen, den Inhalt fachlich kritisch beurteilen und den Machern ihren Korrekturbedarf mitteilen. Diese Korrekturvorschläge werden vom Referat Ausbildung/Lizenzen geprüft und – falls sie fachlich richtig und sinnvoll sind – baldmöglichst eingefügt. Anregungen können gerne an [segelfliegen-grundausbildung@daec.de](mailto:segelfliegen-grundausbildung@daec.de) geschickt werden.

Über die Theorie zur Segelflugausbildung hinaus bietet die Website übrigens auch noch eine ganze Reihe von Tipps und Anleitungen rund ums Segelfliegen. Die wichtigsten Grundbegriffe sind darin erläutert, sodass nicht nur Segelflugschüler, sondern auch fortgeschrittene Piloten diese Seite als wichtiges Nachschlagewerk nutzen können.

Der BWLV bedankt sich bei allen Beteiligten dieses umfangreichen Projekts sehr herzlich. Hier wurde vom DAeC mit enormem Aufwand und sehr viel Fleiß ein großartiges Online-Nachschlagewerk erschaffen, das vor allem für Flugschüler eine unschätzbare Hilfestellung bietet und bundesweit vereinheitlichte Informationen

zur Verfügung stellt. Von Seiten des BWLV waren maßgeblich folgende Personen beteiligt:

- Harald Ölschläger
- Hansjörg Beutenmüller
- Schorsch Dörder
- Jürgen Eckert
- Bernd Heuberger
- Helmut Müller
- Jörg Proß
- Rainer Peghini

Dafür sagt der BWLV im Namen aller Vereine und Segelflieger sehr herzlichen Dank und hofft, dass möglichst viele Segelflugschüler, aber auch Fluglehrer und erfahrene Piloten das Portal intensiv nutzen!



Die Theorie der Ausbildung ist unter folgendem Link zu finden: <https://www.segelfliegengrundausbildung.de/index.php/theoretische-spl-ausbildung>. Oder direkt über den QR-Code



Text: red.  
Foto: BWLV-Archiv/Chris Hiller

## HERZLICHEN DANK

für die Grüße und Glückwünsche, die uns zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel erreicht haben. Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken.

Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, ein herzliches Dankeschön sagen!

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

ACHTUNG! ABGABEFRIST ENDET DEMNÄCHST!

## ABGABE DES AUSBILDUNGSBERICHTS 2021

The screenshot shows the 'Ausbildungsbericht für das Jahr: 2021' form in the Vereinsflieger.de system. The form is titled 'gemäß § 31 Abs. 2 LuftPersV'. It contains several input fields for reporting training statistics. The fields are organized into two main sections: 'Erfolgreich beendete Ausbildungen' and 'Unterrichtete Theoriestunden'. The first section includes fields for 'SPLAPLUS', 'SPLARUN', 'SPL', 'FD', 'QR', 'Sonstige', and 'UL', with a 'Summe' field on the right. The second section includes fields for 'Insgesamt', 'Mehrweg', 'Haupt', 'Sabin', and 'UL', also with a 'Summe' field. Below these are fields for 'Schulstern', 'Anzahl Schulungs-UFZ', 'Anzahl Fluglehrer', and 'Anzahl Theorielehrer'. A large text area at the bottom is labeled 'Bemerkungen'.

Jetzt wird's höchste Zeit: Mit der Online-Verwaltung Vereinsflieger.de lässt sich der Ausbildungsbericht schnell und einfach erstellen und an den BWLV übermitteln

Mit dem 15. Januar endet die jährliche Frist zur Abgabe des Ausbildungsberichts für das vorausgegangene Ausbildungsjahr. Der BWLV möchte daher alle Mitgliedsvereine mit einer gemeldeten Ausbildungstätigkeit daran erinnern – falls nicht schon geschehen –, spätestens bis zum 15. Januar 2022 den Ausbildungsbericht für das Jahr 2021 an den BWLV zu übermitteln.

Die ATO des BWLV ist gemäß LuftPersV §31 (2) gesetzlich verpflichtet, der zuständigen Stelle, hier dem Regierungspräsidium Stuttgart als Luftfahrtbehörde, den Gesamtausbildungsbericht vorzulegen. Aus den einzelnen Berichten fertigt der BWLV den Gesamtausbildungsbericht an, der dann an die Behörde übermittelt wird.

Daher ist es zwingend notwendig, dass alle Berichte vollständig und innerhalb der oben genannten Frist an den BWLV gesendet werden. Die notwendigen Angaben im Ausbildungsbericht ergeben sich aus der LuftPersV.

Für die Vereine, die ihre Ausbildung in der Online-Verwaltung Vereinsflieger.de führen, ist das schnell erledigt. Die Vorteile der digitalen Vereinsverwaltung werden hier besonders deutlich. Dies funktioniert folgendermaßen: Im Vereinsflieger unter „Ausbildung“ den Ausbildungsbericht anwählen (Vgl. Grafik). **Wichtig:** Das entsprechende Jahr wählen, hier: 2021. Der Ausbildungsbericht wird automatisch erstellt. Sie haben die Möglichkeit, Korrekturen vorzunehmen oder weitere Informationen im Bemerkungsfeld zu hinterlassen. Mit einem Klick auf den Button „Speichern und an Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. übertragen“ ist die Meldepflicht erledigt und abgeschlossen.

Vereine, die nicht oder nur teilweise ihre Ausbildungsdokumentation in Vereinsflieger.de führen, müssen die geforderten Angaben anderweitig ermitteln und manuell in die Maske in Vereinsflieger.de eintragen.

Die ermittelten Ergebnisse sind in jedem Fall vor dem Übertrag an den BWLV sorgfältig auf Plausibilität zu überprüfen.

Ergänzend zum Ausbildungsbericht sind **besondere Vorkommnisse** zu melden. Dazu gehören Meldungen von Flugunfällen und sonstigen Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen (stichwortartig). Diese bitte im Feld „Bemerkungen“ dem Ausbildungsbericht anfügen. Eine ausführliche Beschreibung zur Erstellung des BWLV-Ausbildungsberichts ist in Vereinsflieger.de unter „Dokumente Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. ATO-BWLV“ mit dem Dateinamen „Beschreibung BWLV-Ausbildungsbericht“ zu finden.

Für Vereine, die **zusätzlich eine UL-Ausbildung** durchführen, muss der Jahresausbildungsbericht UL im entsprechenden Formular **separat per E-Mail an den BWLV (Bernd Heuberger, heuberger@bwlv.de) und an das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (J.Pechmann@daec.de)** übermittelt werden. Das entsprechende Formular findet sich unter <https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-ausbildunglizenzen/flugschulen/Formular-Jahresausbildungsbericht>. **Spätester Termin für die Abgabe ist auch hierfür der 15. Januar 2022.**

**Generell gilt: Anlässlich der Erstellung des Ausbildungsberichts sollten unbedingt die Funktionsträger im Verein überprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.**

Text und Screenshot:  
Bernd Heuberger/Harald Ölschläger

# GROSSE TRAUER UM PROF. DR. RICHARD EPPLER



Seine Vorträge beim Info-Abend des AK Sektoren bereicherte Prof. Eppler gerne mit Erklärungen anhand von Flugmodellen

## Experte für Laminarprofile

Prof. Eppler selbst schuf die Rechenwerkzeuge für die Berechnung von Profilen, vor allem Laminarprofilen. Der Katalog seiner Profilsammlung umfasste mehr als 1.000 computerberechnete Profile für alle Bereiche – vom Modell bis zum personentragenden Flugzeug. Für seine herausragende Arbeit wurde Prof. Eppler mit zahlreichen Auszeichnungen bedacht, darunter 1985 mit dem Bundesverdienstkreuz sowie 2006 mit dem Ludwig-Prantl-Ring, der höchsten Auszeichnung der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt. Der BWLV zeichnete Richard Eppler 2014 mit einer seiner höchsten Ehrungen, der Klaus Holighaus Medaille, aus.

## Entwicklung des Phönix und Phöbus

Als anerkannter Experte der Aerodynamik beeinflusste Richard Eppler über viele Jahre hinweg maßgeblich die Entwicklung der Segelflugzeuge. Neben einer Vielzahl von Flügelprofilen, die er für Modellflugzeuge und manntragende Flugzeuge entwickelte, erwarb er sich bei der Einführung von Faserverbundwerkstoffen im Segelflugzeugbau große Verdienste.

Diese leichten und hochfesten Werkstoffe ermöglichten erst eine neue Generation von Flügelprofilen, die in den 1960er-Jahren zu einem gewaltigen Leistungssprung bei den Segelflugzeugen führten. So entwickelte Richard Eppler gemeinsam mit Hermann Nägele und Rudi Lindner in der damaligen Firma von Ludwig Bölkow das weltweit erste in Faserverbundbauweise hergestellte Segelflugzeug, den Phönix. Diese Technik wurde in der Folge in der Phöbus-Flugzeugfamilie weiterentwickelt und optimiert. Heutzutage werden alle am Markt angebotenen Segelflugzeuge in dieser Technologie produziert. Darüber hinaus hielt diese später in vielen Bereichen der Luftfahrt, aber auch im Bereich der Windenergie oder des Flugmodellbaus Einzug.

## Begeisterung für den Modellflug

Richard Eppler war aber auch dem Modellflug immer zugetan. Er begann schon während seiner Jugend als Mitglied der Modellfluggruppe „Die Einkornspatzen“ in Schwäbisch Hall mit dem Flugmodell-

**Mit großer Bestürzung und tiefer Trauer hat der BWLV vom Tod einer außergewöhnlichen Persönlichkeit, eines herausragenden Wissenschaftlers und eines ganz besonderen Fliegerkameraden und Freundes erfahren: Am 25. November 2021 verstarb Prof. Dr. Richard Eppler im hohen Alter von 97 Jahren.**

In Richard Eppler verliert nicht nur der BWLV ein sehr geschätztes Mitglied, sondern die gesamte Fliegerwelt trauert um einen wunderbaren Menschen, der andere trotz seiner enormen Kenntnisse und seines überragenden Intellekts mit seiner stets bescheidenen und freundlichen Art zu begeistern und für sich einzunehmen wusste.

Prof. Dr. rer. nat. Richard Eppler galt als Experte in den Disziplinen Aerodynamik, Strömungsmechanik, Tragflügelprofile,

Flugmechanik, Belastung und Festigkeit von Flugzeugen. Phönix und Phöbus, Astir sowie die Flugzeugfamilie von Grob sind eng mit seinem Schaffen verbunden, und Luftsportler wie auch die Wissenschaften verdanken ihm zahlreiche Innovationen.

## Wissenschaftliche Laufbahn

Richard Eppler wurde am 28. Juni 1924 in Ulm geboren. Sein Abitur legte er 1942 ab, noch im Krieg studierte er von 1943 bis 1945 Luftfahrttechnik, anschließend Mathematik in Tübingen und Stuttgart. 1951 promovierte er an der TH Stuttgart. Von 1956 bis 1967 ging Prof. Eppler in die Industrie und arbeitete für die Firma Bölkow, wo ihm zunehmend Verantwortung übertragen wurde. In dieser Zeit habilitierte er gleich zweimal: 1959 für Aerodynamik in Stuttgart und 1960 für Theoretische Strömungsmechanik in München.

1968 wurde Prof. Eppler an den Lehrstuhl für Technische Mechanik an der Universität Stuttgart berufen. Dort blieb er bis 1989 aktiv tätig. 1978 und 1979 war er jeweils sechs Wochen als Berater am NASA Langley Research Center tätig. Richard Eppler hat in seinem Institut numerische Arbeiten zur Turbulenzentstehung angeregt. Inzwischen sind auf diesem Gebiet viele wichtige Ergebnisse gewonnen worden.



Als Fliegerkamerad einfach nur Richard: ein Leben lang ein leidenschaftlicher Segelflieger, der sich für nichts – auch das Ablebern nicht – zu schade war



Bei einem Treffen mit Flugmodellbauern, ca. 1948 (v.l.): Prof. Dr. Eppler, Max Hacklinger, G. Genth, Franz Wilhelm Schmitz, Hans Justus Meier, Werner Thies, Berthold Petersen



Seine große Freude an kleinen Dingen, auch an Erkenntnissen, zeichnete ihn sein Leben lang aus

bau. Tatsächlich rettete ihm diese Leidenschaft sogar mit großer Wahrscheinlichkeit das Leben: Mit einem Saalflugmodell gewann er 1941 als 17-Jähriger den Lilienthal-Preis, der mit 5.000 Mark dotiert war – dies ermöglichte ihm das Studium der ersten drei Semester im Fach Luftfahrttechnik und bewahrte ihn davor, als Pilot der Luftwaffe in den Krieg geschickt zu werden, wo er wohl mit großer Wahrscheinlichkeit umgekommen wäre.

Er wurde 1951 Mitglied der neu gegründeten Modellflugkommission im DAeC im Fachreferat „Technik und Forschung“. Er verstand, dass Modellflugzeuge keine Spielzeuge, sondern durchaus anspruchsvolle Flugzeuge sein können. Saalflugmodelle waren immer seine Leidenschaft, und er konnte 1952 einen Saalflugrekord für Nurflügelmodelle aufstellen.

Bei Lehrveranstaltungen im Hörsaal spielten Flugdemonstrationen mit Saalflugmodellen häufig eine zentrale Rolle, um aerodynamische Effekte zu veranschaulichen. Für den Modellflug entwickelte und vermittelte er seine Entwurfsphilosophien für Strömungen bei kleinen Reynoldszahlen.

Zahlreiche Profilentwürfe für Flugmodelle zeugen von seinem Engagement in diesem Bereich. Dabei deckte er einen breiten Einsatzbereich, vom Freiflugmodell bis zum ferngesteuerten Hochgeschwindigkeits-Pylonrennmodell ab. Die Profile mit dem „E“ am Anfang der numerischen Profilbezeichnung sind auch heute noch ein Begriff und weiterhin populär.

### **Außergewöhnliche Bescheidenheit und Nahbarkeit**

Geprägt von seiner Kindheit und Jugend in einer schwäbisch-pragmatischen Fami-

lie, aus der auch sein Bruder, der bekannte SPD-Politiker Erhard Eppler stammte, zeichnete sich Richard Eppler durch eine außergewöhnliche Bescheidenheit und Nahbarkeit aus, die ihresgleichen suchte. Man fand ihn oft auf dem Flugplatz inmitten seiner Kameraden bei der Fliegergruppe Dettingen/Teck – seinem Heimatverein, dem er seit seinem Eintritt im Jahr 1951 ein Leben lang treu blieb. Die Weitergabe seines reichen Erfahrungsschatzes an die nachfolgenden Generationen war ihm dabei stets eine besondere Herzensangelegenheit, die von allen sehr geschätzt wurde.

So schreibt denn auch die Fliegergruppe in ihrem bewegenden Nachruf: „Wir werden Richard als einen Fliegerkameraden in Erinnerung behalten, der nie Aufhebens um seine Person und seine Titel machte, sondern sich in unserer Fliegerfamilie wohlfühlte, mit uns lachte und feierte und sich mit jedem jungen Flugschüler und Piloten über dessen kleine Erfolgserlebnisse freuen konnte.“

### **Gern gesehener Referent, verlässlicher Freund**

Auch dem BWLV war Richard Eppler stets in herzlicher Freundschaft eng verbunden. Er war mehr als 70 Jahre lang Mitglied und blieb dem Verband bis zuletzt ein verlässlicher und gern gesehener Gast und

Referent. Oft sprach er bei BWLV-Veranstaltungen, seien es die Info-Abende des Arbeitskreis Sektoren, aber auch bei anderen Gelegenheiten. Dabei zeichnete ihn aus, dass er auch schwierigste Sachverhalte prägnant und unterhaltsam zu erklären wusste. Er trug eine ihm eigene, nie endende Wissbegier und Begeisterung in sich. Nichts machte ihm so viel Freude wie die Tatsache, etwas intellektuell ganz und gar erfasst, ja „durchdrungen“ zu haben. Dies strahlte unweigerlich nach außen, und so konnte er seine Zuhörer fesseln und für die Sache begeistern – ganz zu schweigen davon, dass er es schaffte, sie auch quasi „nebenbei“ mit seiner ungeheuer freundlichen und sympathischen Art für sich einzunehmen.

Der BWLV nimmt Abschied von einem herzensguten und außergewöhnlichen Menschen, der eine große Lücke hinterlässt. Allen Angehörigen und Freunden gilt tiefes Mitgefühl, und der BWLV wünscht ihnen viel Kraft in dieser schweren Zeit. Die Luftsportler im Land werden Richard Eppler als herausragenden Wissenschaftler und geschätzten Freund in dankbarer Erinnerung halten und ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Text: Simone Bürkle

Fotos: BWLV-Archiv/Hansjörg Jung/  
Peter F. Selinger/Volker Weber



Prof. Dr. Richard Eppler im Gespräch mit BWLV-Präsident Eberhard Laur

ZUM 70. GEBURTSTAG VON BWLV-EHRENPRÄSIDENT GERD WEINELT

# LEIDENSCHAFTLICHER LUFTSPORTLER UND ENGAGIERTER MENTOR



Bis 2012 war Gerd Weinelt Präsident des BWLV, hier mit seinem Nachfolger Eberhard Laur



Schon seit Jahrzehnten ist Gerd Weinelt begeisterter Segelflieger – hier 1968 bei einem Start mit der Ka 8

**Gerd Weinelt hat am 11. Dezember 2021 seinen 70. Geburtstag gefeiert. Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband gratuliert seinem Ehrenpräsidenten sehr herzlich und blickt in der Rückschau auf das Leben eines Mannes, der sich in vorbildlicher Weise dem Luftsport und der Förderung der Jugend verschrieben hat.**

Viele Jahrzehnte lang hat Gerd Weinelt die Verbandsgeschichte begleitet und in großen Teilen stark geprägt. Zunächst allerdings wurde er ganz klassisch in sei-

nem Heimatverein, dem Flugsportring Kraichgau in Sinsheim, zum Luftsportler ausgebildet. Zum Segelfliegen kam er bereits mit 14 Jahren über seinen Vater Erhard, einem der Gründer und Architekten im FSR Kraichgau. Mit 17 Jahren erwarb er den damaligen Luftfahrerschein Klasse 1.

Das Fliegen wurde ihm bald zur großen Leidenschaft: Windenfahrer, Flug- und Jugendleiter waren weitere Stationen innerhalb seines Vereinslebens. 1973 folgte der Erwerb der Fluglehrerlizenz – und spätestens damit war seine Leidenschaft

geboren, sein umfangreiches Wissen zu vermitteln und junge Menschen auf dem Weg in den Luftsport zu unterstützen.

## **Geduldiger und souveräner Lehrer**

Seither ist Gerd Weinelt, so oft es seine Zeit erlaubt, auf dem zweiten Sitz unterwegs. Hunderte Flugschüler hat er bis zur Lizenz begleitet – dies stets kompetent, souverän, mit viel Geduld und Verständnis. Dass so viele seiner ehemaligen Schüler bis heute gerne als Piloten unterwegs sind, ist sicher seiner ruhigen und besonnenen Art, Lerninhalte an den Mann zu bringen, zu verdanken.

Auch als Streckenflieger war und ist Gerd Weinelt talentiert. Als erster Pilot in Sinsheim legte er 1973 eine Strecke von 350 Kilometern auf einer Ka 6 im freien Streckenflug nach Frankreich zurück – somit läutete er die Ära des Überland- und Leistungssegelflugs in Sinsheim ein.

## **Aktiver Vereinsmensch**

Über alle Jahrzehnte blieb Gerd Weinelt seinem Verein treu, hat diesem die Richtung mit vorgegeben und wichtige Weichen gestellt, insbesondere auch, was die Jugendarbeit angeht. So holte er



Die Familie lag und liegt Gerd Weinelt am Herzen: 1982 bei einem Flug in der ASK 16 mit seiner Frau Judith und Tochter Julia



1973 erstmals das BWLV-Segelflug-Landesjugendlager nach Sinsheim, das seit dieser Zeit beständig dort stattfindet.

Auch in der Ausbildung und vielen anderen Funktionen war und ist Gerd Weinelt in seinem Verein aktiv, hat dort ehrenamtlich viel Gutes bewirkt. Nicht zuletzt ist er bis heute auch als Prüfungsrat tätig.

Beruflich etablierte sich Weinelt nach dem Lehramtsstudium der Mathematik und Physik an der Universität Heidelberg als Gymnasiallehrer am St. Raphael-Gymnasium in Heidelberg, heiratete und wurde Vater von zwei Kindern. Diese sind mittlerweile längst erwachsen, ebenfalls im Verein aktiv und haben selbst insgesamt vier Kinder, die Gerd Weinelt als stolzer Großvater gerne ins Leben begleitet.

### Wichtige Arbeit für den BWLV

Doch nicht nur im Verein, auch für den BWLV war und ist Gerd Weinelt mit Begeisterung tätig. Zunächst war er von 1973 bis 1996 Landesjugendleiter und leistete in dieser Zeit auch wichtige Arbeit als stellvertretender Bundesjugendleiter auf DAeC-Ebene. Zwei zentrale Maßnahmen lagen ihm zudem immer besonders am Herzen: Zum einen die jährlichen Multiplikatoren-Lehrgänge in St. Auban in Südfrankreich, zur Einführung von in der Jugendarbeit tätigen Segelflugehrern in den Alpensegelflug, und zum anderen die Herstellung eines Schulgleiters SG 38, in Gemeinschaftsarbeit von sechs Jugendgruppen der BWLV-Luftsportjugend.

Von 1991 bis 1997 hatte Weinelt innerhalb des BWLV die Funktion des Vizepräsidenten inne. 1997 schließlich wurde er zum Präsidenten des BWLV gewählt.

### Viele Projekte auf den Weg gebracht

Er trat sein Amt in einer Zeit an, als sich der Luftsport im Umbruch befand. Seine Präsidentschaft war deshalb auch gekennzeichnet von, viele Probleme aufzugreifen, mit denen der Verband in den Jahren zuvor so nicht konfrontiert worden war. So unternahm er zum Beispiel große Anstrengungen in Sachen Luftraumfragen. Zudem sind seine stetigen Bemühungen in den Gesetzgebungsprozessen bei der Umstellung der Lizenzierungsvorschriften und anderer Regelwerke zu nennen.

In seiner Zeit als Präsident brachte er zudem zahlreiche weitere wichtige Projekte auf den Weg und gestaltete die Geschichte des Verbandes prägend mit, bis schließlich sein Nachfolger Eberhard Laur 2012 dieses Ehrenamt übernahm. Weinelt zählt damit zu den BWLV-Präsidenten mit der längsten aktiven Amtszeit.

### Besondere Verdienste

Insgesamt hat Gerd Weinelt mit seinem Wirken viel bewegt. Sein Engagement verdient hohe Anerkennung und Respekt. Dies zeigt nicht nur der Umstand, dass er nach seiner aktiven Amtszeit zum Ehrenpräsidenten des BWLV gewählt wurde, sondern es wird auch in einer ganz besonderen Ehrung deutlich: 2015



2015 erhielt Gerd Weinelt für seine großen Verdienste um den Luftsport und insbesondere die Jugend das Bundesverdienstkreuz aus der Hand von Ministerpräsident Winfried Kretschmann

wurde Gerd Weinelt für seine Verdienste um den Luftsport und insbesondere die Jugend, die ihm immer wichtig war, mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnet. Dies durfte er aus der Hand von Ministerpräsident Winfried Kretschmann bei einer Zeremonie im Neuen Schloss in Stuttgart empfangen.

Dieses langjährige und stets ambitionierte Engagement für den Flugsport sucht seinesgleichen und ist nur selten zu finden. Umso mehr ist zu schätzen, wie Gerd Weinelt dies stets lebte und bis heute lebt. Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband dankt dem Jubilar stellvertretend für alle Luftsportler im Land herzlich für sein großes Engagement, wünscht Gerd Weinelt alles Gute, viel Gesundheit und vor allem noch viele schöne und erlebnisreiche Flüge und Erlebnisse im Kreise seiner Familie und Fliegerfreunde.

Text: Simone Bürkle  
Fotos: BWLV-Archiv, FSR Kraichgau  
Sinsheim



Dem Fliegen ist Gerd Weinelt immer treu geblieben – bis heute ist er so oft im Flugzeug zu finden, wie es seine Zeit erlaubt



Unterwegs im Doppelsitzer mit Sohn Thomas, 2007

# DLR UND ADAC LUFTRETTUNG ENTWICKELN NEUES KONZEPT FÜR RETTUNGSMOBILITÄT SICHERE LANDEFLÄCHE AUF KNOPFDRUCK

Im Projekt Air2X hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit der ADAC Luftrettung ein Konzept entwickelt, wie sich Rettungseinsätze von Hubschraubern zum Beispiel auf Autobahnen oder Landstraßen sicherer und schneller durchführen lassen.

Mitgewirkt haben auch die Unternehmen NXP Semiconductors Germany sowie Consider IT. Dass dieses Konzept in der Praxis funktioniert, haben die Partner bei einer Live-Demonstration am 13. Oktober 2021 am Cruise Terminal in Hamburg-Steinwerder gezeigt.

Im Mittelpunkt steht die Kommunikation zwischen Hubschrauber, vernetzten Fahrzeugen und Drohnen, im Fachjargon auch Air2X-Kommunikation genannt. Die Projektpartner nutzen den in vernetzten Fahrzeugen eingesetzten Funk-Standard ITS-G5.

Mittels eines kompakten Funksenders an Bord des Hubschraubers sendet die Besatzung zunächst ein Signal an Drohnen in der Umgebung, den Luftraum für den Rettungseinsatz freizumachen. Dann informiert sie die vernetzten Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe des Unfallorts über den geplanten Landeplatz. Diese Fahrzeuge bremsen dann ab, halten an und bilden eine Barriere für alle nachfolgenden Fahrzeuge. So entsteht ein sicherer Landeplatz, die Besatzung des Hubschraubers kann unabhängig von den Rettungskräften am Boden agieren und ist wesentlich schneller bei den Verletzten.

## Konzept setzt auf Serientechnologie in Autos

„Fahrzeugseitig arbeiten wir im Projekt Air2X nah an der Serientechnologie. Wir senden über Funk eine bereits standardisierte Nachricht. Diese enthält die Information über einen Rettungseinsatz. Das Fahrzeug muss diese Information verarbeiten und entsprechend reagieren“, beschreibt Projektleiter Maik Bargmann vom DLR-Institut für Verkehrssystemtechnik. In der Live-Demonstration reagierten die DLR-Forschungsfahrzeuge vollautomatisch auf die Nachricht, bremsen und halten an. „In naher Zukunft könnten die Fahrzeuge, die über die entsprechende Hard- und Software verfügen, einen



Per Funksignal sollen Autos künftig dazu gebracht werden, Landeplätze für Rettungshubschrauber auf Straßen freizumachen. Daran arbeiten das DLR und die ADAC Luftrettung gemeinsam

Warnhinweis anzeigen. Zum Beispiel: Rettungseinsatz voraus, bitte bremsen“, beschreibt Bargmann.

Wesentlich weniger standardisiert ist hingegen der Bereich der Drohnen. Aus Sicherheitsperspektive stellen sie eine große Herausforderung dar: Ein Zusammenstoß von Drohnen und Hubschrauber kann schwerwiegende Folgen haben. Im Fokus der DLR-Wissenschaftler standen deshalb unterschiedliche Ansätze, um Drohnen eine entsprechende Information über den Rettungseinsatz zu senden. Das Ziel ist es, dass die Drohnen den betroffenen Luftraum freimachen oder kontrolliert und sicher landen. Im Praxistest waren auch hier spezielle Forschungsdrohnen des DLR-Instituts für Flugsystemtechnik im Einsatz.

## Landen auf Straßen: besondere Herausforderung für Hubschrauber-Besatzungen

2020 hat die ADAC Luftrettung rund 2.500 Landungen auf Straßen durchgeführt. Alle Rettungsorganisationen zusammen kommen auf mindestens 4.000 solcher Einsätze pro Jahr. Ziel ist nicht nur der Abtransport von schwer verletzten

Personen, sondern auch die schnelle notfallmedizinische Versorgung vor Ort. „Wir sind mit unseren Rettungshubschraubern oft die ersten am Unfallort. Der Verkehr rollt noch und die Besatzung ist darauf angewiesen, dass er von sich aus irgendwann stoppt und eine Landefläche freigemacht wird oder die Polizei eintrifft und die Spuren sperrt“, beschreibt Daniel Hecht, Regionalleiter Flugbetrieb bei der ADAC Luftrettung und selbst Pilot, die Herausforderung.

Wo der Hubschrauber landet, entscheidet der Pilot kurzfristig und abhängig von den jeweiligen Begebenheiten. „Das DLR ist mit der Idee auf uns zugekommen, quasi automatisch und auf Knopfdruck eine sichere Landefläche zu schaffen. An solch einer technologischen Lösung sind wir natürlich sehr interessiert, um unsere Rettungseinsätze in Zukunft noch schneller und sicherer zu machen.“

Ein Folgeprojekt ist schon in Planung, um die Interaktion des Piloten mit dem System weiter zu erforschen. Zudem soll das Sendesystem in einen Hubschrauber des DLR eingebaut werden.

Text und Foto: DLR/red.

THE WORLD GAMES

# MEGA-VERANSTALTUNG IM SOMMER



Sie sind das zweitgrößte Sportereignis der Welt: die World Games. Alle vier Jahre, immer im Jahr nach den Olympischen Sommerspielen, treten die weltbesten Athletinnen und Athleten der nichtolympischen Sportarten bei den World Games an, um an Land, in der Luft und im Wasser um die begehrten Medaillen zu kämpfen. Der Olympische Wettkampf musste wegen der Pandemie um ein Jahr verschoben werden, die World Games

deshalb auch. Sie werden vom 7. bis 17. Juli 2022 in Birmingham, der größten Stadt im US-Bundesstaat Alabama, ausgetragen.

Im Sport-Portfolio sind auch zwei FAI-Luftsportarten: Zum ersten Mal dabei ist das Drone Racing (Modellflug); Canopy Piloting (Fallschirmsport) gehört seit Jahren zum Programm. Die Wettkämpfe der Luftsportler finden vom 9. bis 11. Juli statt.

An den Spielen nehmen 3.600 Athleten aus mehr als 34 Sportarten und 100 Ländern teil. Ausrichter der World Games ist der Internationale Verband für Weltspiele (IWGA) unter der Schirmherrschaft des Internationalen Olympischen Komitees. Aktuelle Informationen und Fotos gibt es unter [www.theworldgames.org](http://www.theworldgames.org).

Text: DAeC

## AK SEKTOREN

BITTE VORMERKEN:

### LUFTRAUM-INFOABEND 2022 MIT DER DFS UND DEM AK SEKTOREN

für alle Vereine im BWLV  
unter Einhaltung der dann gültigen Corona-Regeln



**Freitag, 18. Februar 2022, 19.30 Uhr**  
**Schlossberghalle Dettingen/Teck**  
**Teckstraße 35**

#### Tagesordnung:

- AK Sektoren, Begrüßung und Rückblick Saison 2021  
Referent: Kurt Sautter, AK Sektoren
- Änderungen im Luftraum 2022  
Referent in Abstimmung mit der DFS: Helmut Montag, Regionalvertreter im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL)
- Neue Elektroantriebe für Segelflugzeuge  
Referent: Wolfgang Emmerich, Firma Solo

Ende gegen 22.30 Uhr  
Organisation und Bewirtung durch die Fliegergruppe Dettingen/Teck

Ein Muss zum Saisonbeginn!  
Auf zahlreiche Teilnahme freut sich der Arbeitskreis Sektoren im BWLV.

Text: Kurt Sautter

LUFTSPORT UND NATURSCHUTZ

# NEUAUFLAGE VON „GEMEINSAM ABHEBEN“ ERSCHIENEN



Seit mehr als 30 Jahren arbeiten der DAeC und das Bundesamt für Naturschutz (BfN) zusammen, um Naturschutz und Luftsport verträglich zusammenzubringen

**Im April 2003 kam die erste Auflage der Broschüre: „Luftsport und Naturschutz – Gemeinsam abheben“ heraus. Das Bundesamt für Naturschutz (BfN) und der DAeC hatten gemeinsam das Handbuch herausgegeben. Nach 18 Jahren wurde es Zeit, die Inhalte zu aktualisieren. Die überarbeitete Fassung ist nun erschienen.**

Um Vorurteile abzubauen und erfolgreiche Wege in der Zusammenarbeit zwischen den Naturschutzbehörden und ihren Organisationen mit den Luftsportlern zu finden, arbeiten das Bundesamt für Naturschutz (BfN) und der DAeC schon seit mehr als 30 Jahren eng zusammen. Ein Ergebnis der Kooperation ist die Broschüre „Luftsport und Naturschutz – Gemeinsam abheben“.

In dem Handbuch sind Beiträge über theoretische Grundlagen sowie ausführliche Berichte aus der Praxis veröffentlicht. Das umfangreiche Nachschlagewerk ist sowohl für Vertreter des Naturschutzes als auch für Luftsportler geeignet.

Im ersten Teil wird der Luftsport mit seinen verschiedenen Sparten ausführlich vorgestellt. Das ist erforderlich, da die luftfahrtrechtlichen ebenso wie die naturschutzrelevanten Bedingungen in den Bereichen unterschiedlich sind.

Der amtliche und ehrenamtliche Naturschutz sowie die Bedeutung von Naturschutzrichtlinien für den Luftsport sind Thema des zweiten Teils. Anhand von Fallbeispielen werden die Positionen des Naturschutzes vorgestellt. Dabei wird aufgezeigt, welche Probleme aus naturschutzfachlicher Sicht durch den Luftsport entstehen können.

Partnerschaftliche Initiativen und Projekte mit Modellcharakter, die Wege zur Lösung bestehender und Vermeidung zukünftiger Probleme aufzeigen, stehen im dritten Teil im Mittelpunkt.



Das Handbuch gibt es als PDF unter [www.daec.de](http://www.daec.de) zum Download.

Text und Screenshot: DAeC

ARBEITSGRUPPE WINDKRAFT IM DAEC

## LEITFADEN FÜR VEREINE UND FLUGPLATZBETREIBER

**Die Arbeitsgruppe Windkraftanlagen (AG WKA) im DAeC, die in Zukunft hoffentlich in einem neuen Bundesausschuss Umwelt aufgeht, hat einen Leitfaden zum Thema „Luftfahrthindernisse“ herausgegeben. Im Dokument sind die wichtigsten Arbeitsergebnisse aus den vergangenen Jahren der verbandsübergreifenden Gruppe zusammengefasst.**

Zu dem Team gehören neben dem DAeC die AOPA und die Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF). Auch aus dem BWLV haben Fachleute mitgearbeitet und wesentlich zur Erstellung des Leitfadens beigetragen. Zuallererst sind dies Hansjörg Jung, Präsidialrat für Na-

tur- und Umweltschutz sowie Beauftragter für Windenergie im BWLV, und Prof. Dr. Volker Kassera, der sich intensiv mit dem Thema Windkraft beschäftigt und dazu entscheidende Publikationen und Strömungsgutachten beigetragen hat, die in dem Leitfaden auch maßgeblich angeführt werden.

„Im Zuge der Erreichung der europäischen Klimaziele und der Forderung nach klimaneutralem Fliegen stehen in den nächsten Jahren neue Herausforderungen an. Sorgen bereitet uns hier besonders der Trend, dass nicht nur mehr, sondern immer höhere Windkraftanlagen meist im unmittelbaren Bereich der Flugplätze geplant werden. Die Verbände und Orga-

nisationen der Allgemeinen Luftfahrt und des Luftsports müssen verstärkt aktiv werden und Gespräche mit Behörden und politischen Vertretern suchen, um gezielt auf die Auswirkungen und Risiken rechtzeitig hinzuweisen“, betont DAeC-Vizepräsident René Heise.

Der Leitfaden bietet einen Überblick über die rechtlichen Grundlagen und Bewertungen, speziell zu den Themen Sicherheit und Bauschutz. Mit Quellenangaben können die Sachverhalte einfach recherchiert werden. Zum Einfluss von Windkraftanlagen auf den Flugbetrieb wurden umfangreiche Gutachten und Untersuchungen veröffentlicht. Vor allem die Arbeit des Teams um Prof. Frank Janser

der Fachhochschule Aachen aus dem Jahr 2015 bietet wertvolle Grundlagenforschung und Argumentationshilfen für Vereine und Flugplatzbetreiber.

Der DAeC und seine Partner haben auch in ihrer politischen Arbeit die Gefahren der Windkraftanlagen für den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt immer wieder thematisiert. Bei den Wahlen zum Deutschen Bundestag in den Jahren 2017 und 2021 hatte der DAeC in seinen Wahlprüfsteinen die Positionen der einzelnen Parteien zu diesem Thema abgefragt. Für die Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt richtete das Team 2018 einen Info-Lunch

aus, bei dem die wichtigen Kernaussagen zu den Auswirkungen von Windenergieanlagen präsentiert wurden.

Der BWLV dankt den Mitarbeitenden in der Arbeitsgruppe sehr herzlich für ihr Engagement bei diesem wichtigen Thema. Mit dem Leitfaden steht den Vereinen und Flugplatzbetreibern ein wichtiges Instrument zur Verfügung, um sich einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen zum Thema Windkraft zu verschaffen. Sie finden dort alle wissenschaftlichen Ansatzpunkte im Hinblick auf Windenergie und Luftsport übersichtlich zusammengefasst. Dies bedeutet einen wertvollen

Beitrag in der Diskussion um die Verträglichkeit der beiden Gebiete und stellt eine wichtige Argumentationshilfe beim Hinweis auf die Risiken und Auswirkungen von Windkraftanlagen in Bezug auf den Luftsport dar.



Im Leitfaden sind die jeweiligen Links zu den Veröffentlichungen und aktuellen Untersuchungen sowie Ansprechpartner angegeben. Der Leitfaden ist auf der DAeC-Website [www.daec.de](http://www.daec.de) veröffentlicht.

Text: DAeC/red.

## KLIMAFREUNDLICHES FLIEGEN

# ENTWÜRFE FÜR WASSERSTOFF-FLUGZEUGE PRÄMIERT

**Mit dem Entwurf HyZero hat das Team der RWTH Aachen im deutschen Teil der diesjährigen NASA/DLR Design Challenge gewonnen. Diesmal widmete sich der Studierendenwettbewerb der Entwicklung eines Wasserstoff-Flugzeugs. Auch die Teilnehmer der Universität Stuttgart waren erfolgreich: Sie belegten mit ihrem Entwurf Hy2Sky einen der zweiten Plätze.**

Bereits zum fünften Mal hatte das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit der amerikanischen Luft- und Raumfahrtbehörde NASA Studierende technischer Universitäten in Deutschland und den USA zu dem Ideenwettbewerb herausgefordert.

In der diesjährigen Design Challenge sollten die Studierenden ein Kurz- und Mittelstreckenflugzeug für 150 Passagiere entwerfen, das bis 2035 einsatzbereit sein könnte. Dabei waren Szenarien für eine 600 und eine 2.000 Kilometer weite Flugstrecke zu berücksichtigen.

### Überzeugende Vorstellung der Studierenden aus Aachen

Den Siegern der RWTH Aachen mit den Teilnehmern Sina Bahm, Lena Meinberg, Tobias Welsch, Simon Kotlarov, Malte Seibt und Johann Stürken gelang dies besonders gut. In ihrem Entwurf HyZero kombinierten sie einen Auftrieb erzeugenden Doppelrumpf mit verformbaren, ultraglaten Laminar-Flügeln. Ein hybrider Antriebsstrang ermöglicht die Direktverbrennung von Wasserstoff ebenso wie die Stromgewinnung über Brennstoffzellen. Ein Wasserstofftank im Heck stellt den nachhaltig gewonnenen Brennstoff bereit. Ein zusätzliches Triebwerk am Heck nutzt den Grenzschicht-Effekt für einen besonders effizienten Antrieb.

Insgesamt benötigt dieses Flugzeug rund 40 Prozent weniger Energie als von einem vergleichbaren konventionell angetriebenen Referenzflugzeug im Jahr 2035 zu erwarten wäre. An diesem Entwurf zeigt sich, dass die Zukunft der klimaneutralen Luftfahrt bei



**Mit ihrem Entwurf HyZero hat die RWTH Aachen den Wettbewerb des DLR und der NASA um ein Wasserstoff-Flugzeug für sich entschieden. Die Uni Stuttgart belegte einen der zweiten Plätze**

Flugzeugen liegt, die besonders wenig Energie verbrauchen, welche zudem aus regenerativen Quellen bereitgestellt wird.

### Zweiter Platz für Entwurf der Uni Stuttgart

Für die Uni Stuttgart, die mit ihrem Projekt Hy2Sky ins Rennen ging, waren Arian Mojaabi, Bianca Weber, Codrin Ciul, Maximilian Jansen, Samarth Srivastava sowie Shashank Sharma beteiligt. Sie erreichten einen sehr guten zweiten Platz in dem Wettbewerb.

Sofern es wieder möglich ist, präsentieren die deutschen Gewinner bei einer gemeinsamen Veranstaltung mit der NASA ihre Arbeit neben den amerikanischen Siegern des Wettbewerbs. Zudem erhalten die prämierten Teams die Möglichkeit, auf dem Deutschen Luft- und Raumfahrtkongress vorzutragen.

An der NASA/DLR Design Challenge haben sich 2021 auf deutscher Seite 30 Studierende aus fünf Hochschulen beteiligt, darunter die RWTH Aachen, TU Dresden, TU Hamburg, TU Berlin sowie die Universität Stuttgart. Auf amerikanischer Seite gab es ebenfalls eine zweistellige Anzahl Teilnehmer verschiedener Hochschulen. Auf beiden Seiten wurde jeweils ein Siegerteam gekürt.

Text: DLR/red.

Grafik: RWTH Aachen/HyZero



## FREUNDSCHAFTSBALLONVERANSTALTUNG DER BSG STUTTGART GELUNGENER ERSATZ MIT TOLLEM FEEDBACK

Die Ballone am Startplatz der BSG Stuttgart

Das Volksfest auf dem Cannstatter Wasen ist im Herbst der Corona-Pandemie zum Opfer gefallen – mithin konnte es natürlich auch keine Volksfestwettbewerb der Ballonsportgruppe (BSG) Stuttgart geben. Das allerdings hat die BSG nicht davon abgehalten, einen gelungenen Ersatz zu organisieren: Die sogenannte Freundschaftsballonveranstaltung. Diese fand vom 1. bis 3. Oktober 2021 statt. Nachfolgend berichtet der Verein darüber.

Bei bestem Wetter und herrlicher „Luftsportstimmung“ konnten wir bei unserer diesjährigen Veranstaltung am Freitagnachmittag insgesamt 14 Ballone und am Samstag von der Fruchtsäule aus – also direkt auf dem Cannstatter Wasen – 24 Ballone in die Luft bringen. Die Fahrten endeten südlich von Backnang und bei Sulz an der Murr. Alles verlief unfallfrei, es war ein toller Erfolg und großer Spaß für alle Beteiligten.

Unsere ursprünglichen Überlegungen, dieses Mal eine größere Veranstaltung zu planen, da wegen der Volksfest-Absage die üblichen Einschränkungen, vor allem logistischer Art wegfallen würden, konnten wir allerdings nicht umsetzen. Der lange offene VFB Spielplan, die Baustelle auf der Gaisburger Brücke mit Materiallager auf unserem Startplatz, das Aufstellen eines Riesenspielfelds auf dem Schlossplatz und am Ende noch der Brand im nahegelegenen SSB-Depot, der eine Vielzahl zu- und abfahrender Busse durch das Startgelände am Wasen zur Folge hatte, waren die Themen, die auch ohne Volksfest gemeistert werden mussten.

### Gute Unterkunftsmöglichkeiten

Das Balloner-Jugendcamp war ein wichtiger Teil der Veranstaltung und wurde begeistert aufgenommen. Das Camp war sozusagen das logistische und gesellschaftliche Zentrum der ganzen Veranstaltung. Bis spät in die Nacht tauschte man sich in lockerer Runde aus, und mit Liedern zu Gitarrenbegleitung wurde unsere rund 50-jährige Jugendlagertradition würdig und stilvoll fortgesetzt.

Wer mit Wohnmobil und Wohnwagen anreiste, war auf dem nahe gelegenen Stuttgarter Campingplatz einquartiert. Auch hierzu gab es nur bestes Feedback. Diese Übernachtungsoption werden wir



Start der ersten Ballone am Freitagnachmittag



Jugendlagerfeuer in alter BSG-Tradition



Beim Füllen der Ballone am Samstag

bestimmt künftig auch in andere unserer Ballonaktionen am Wasen einbeziehen.

### Beindruckende sportliche Leistungen

Der Star der Veranstaltung war dieses Mal Pascal Kreins. Bei beiden Wettfahrten erreichte er trotz der großen Distanzen zwischen Startplatz und Zielkreuz das Ziel bis auf wenige Meter. Als besonderes Kuriosum gelang es ihm, bei der zweiten Fahrt wegen der hohen Windgeschwindigkeit bereits vor dem Vermesserteam – also bevor das Zielkreuz überhaupt ausgelegt war – am Zielort mit seinem Ballon einzutreffen. Tolle Leistung – dazu nochmals unseren herzlichen Glückwunsch!

Die Gaststätten für die Abendveranstaltungen lagen in unmittelbarer Nähe des Startplatzes, beziehungsweise unserer Halle (die wegen des Flaschenfüllens gebraucht wurde), was die gesamten An- und Abfahrzeiten gerade in einer Großstadt wie Stuttgart erheblich reduzierte.

### Wichtige Erfahrungen für künftige Wettfahrten

Auch wenn es kein Stuttgarter Volksfest am Cannstatter Wasen gab, ließen sich die Teilnehmer doch nicht die gute Stimmung nehmen. Am Sonntagmorgen endete die Veranstaltung mit einem gemeinsamen Weißwurstfrühstück samt Siegerehrung an unserem Startplatz.

Ein herzlicher Dank geht nochmal an alle, die dabei waren und mitgemacht haben. Wir können alle gespannt sein, was wir uns mit den umfangreichen Erfahrungen von 2021 für die dann hoffentlich wieder während des Volksfests bzw. Frühlingsfests stattfindenden Wettfahrten für 2022 vornehmen werden.

Text: Albrecht Munz, Wolfgang Hirsch, Susanna Obieglo, Max Brandenburg/BSG Stuttgart | Fotos: BSG Stuttgart



Volksfesttracht ohne Volksfest

## HERBSTVERSAMMLUNG DER BUNDESLUFTSPORTJUGEND

# JUGENDAUSSCHUSS TAGTE IN EISENACH

Vom 8. bis 10. Oktober traf sich der Jugendausschuss der Bundesluftsportjugend in Eisenach, Thüringen, zu seiner Herbstversammlung. Auf der Tagesordnung standen neben dem Haushalt 2022, der Überarbeitung der Jugendordnung und dem Austausch von Neuigkeiten innerhalb des Ausschusses auch die Neuwahlen der ausgeschiedenen stellvertretenden Bundesjugendleiterin Julia Jansen und des stellvertretenden Bundesjugendleiters Niklas Ulrich.

Als Nachfolger wurden Kjell-Hauke Buchholtz aus dem Luftsportverband Schleswig-Holstein gewählt sowie Thy Nguyen, Luftsport-Verband Niedersachsen, die kommissarisch bis zur nächsten Herbsttagung 2022 übernimmt. Die Bundesluftsportjugend bedankt sich bei den ausgeschiedenen Mitgliedern der Bundesjugendleitung für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und freut sich auf die Zusammenarbeit mit den neuen Mitgliedern. Die nächste Jugendausschusssitzung im Frühjahr ist für das Wochenende 4. bis 6. März in Bayern geplant.

Text und Foto: Bundesluftsportjugend



Die amtierende Bundesjugendleitung (v.l.): Fabian Finster (Stellvertreter), Lena Etzkorn (Bundesjugendleiterin), Thy Nguyen (kommissarische Stellvertreterin), Kjell-Hauke Buchholtz (Stellvertreter)

## JETZT ANMELDEN!

# VOLLEYBALLTURNIER IN GRABENSTETTEN



Das Volleyballturnier der BWLV-Luftsportjugend bietet eine gute Gelegenheit, sich außerhalb der Flugsaison mit Gleichgesinnten zu treffen und Spaß zu haben

Um in den flugarmen Wintermonaten weiterhin in Kontakt zu bleiben, bietet sich das Volleyballturnier für die baden-württembergische Luftsportjugend an. Dieses wird am Samstag, 5. Februar, von der Fliegergruppe Grabenstetten ausgerichtet.

Wegen der aktuellen Pandemie-Lage müssen nach derzeitigem Stand (zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe) alle Teilnehmer die 2Gplus-Regel erfüllen. Diese Vorgaben können sich allerdings jederzeit ändern. Deshalb bitte unbedingt vorab nochmals informieren (s. Kontaktdaten unten)!

Vereine, die am Turnier teilnehmen wollen, aber kein vollständiges Team aus den eigenen Reihen besetzen können, sind natürlich

auch willkommen. Am Turniertag findet die Wettbewerbsleitung dann eine Lösung und kann gegebenenfalls den Kontakt zu anderen unvollständigen Mannschaften herstellen.

Da es sich in erster Linie um ein Jugendturnier handelt, gilt wie in der Vergangenheit auch folgende Regel: Um in die Jugendwertung zu gelangen, sollten mindestens vier Spieler aus jedem Team U25 sein. Ist dies nicht der Fall, können Interessierte aber trotzdem teilnehmen – sie rutschen dann automatisch in eine „Seniorenwertung“. Abends gibt es nach einem Abendessen und der Siegerehrung noch eine Party in der Werkstatt auf dem Flugplatz in Grabenstetten.

Aufgrund der aktuellen Lage darf der Ausrichter keine Schlafmöglichkeiten im Gebäude anbieten. Es steht lediglich der Campingplatz zur Verfügung.

### Das Wichtigste nochmal zusammengefasst:

- Termin:** Samstag, 5. Februar 2021, um 9 Uhr
- Ort:** Falkensteinhalle Grabenstetten, Böhlinger Str. 10/2, 72582 Grabenstetten
- Party:** Flugplatz Grabenstetten, Im Banholz 1, 72582 Grabenstetten
- Anmeldefrist:** bis spätestens Samstag, 22. Januar 2020
- Anmeldung/ Rückfragen:** [jugend@flg-grabenstetten.de](mailto:jugend@flg-grabenstetten.de)
- Meldegebühr:** 30 Euro pro Mannschaft

Mehr Informationen gibt es auf unserer Webseite: [www.flg-grabenstetten.de](http://www.flg-grabenstetten.de)

Text: Nick Weiss  
Foto: BWLV-Archiv



GLEITSCHIRM-WELTMEISTERSCHAFT IN ARGENTINIEN

## STARK GEFLOGEN UND DOCH VERLOREN



Team Deutschland (v.l.): Yves Jonczyk (Kameramann), Pepe Malecki, Philipp Haag, Torsten Siegel, Daniel Tyrkas, Simon Buntz (Assistent), Ulrich Prinz, Harry Buntz (Teamleader), Ernesto Hinestroza, Jonas Böttcher, Stefan Bernhard)

**Im argentinischen Tucumán fand vom 31. Oktober bis 13. November die 17. FAI Gleitschirm-Weltmeisterschaft statt. 148 Piloten aus 37 Nationen flogen um die Titel in der Team-, Herren- und Damenwertung. Das deutsche Team war mit acht Piloten am Start. Daniel Tyrkas landete am Ende als bester deutscher Pilot auf Rang neun.**

Teamchef Harry Buntz (Garmisch-Partenkirchen, Bayern) hegte zunächst berechnete Medaillenhoffnung: „In den Jahren vor Corona flogen unsere Piloten kontinuierlich in der Weltspitze mit und haben mit zahlreichen Gold-, Silber- und Bronzemedailles bei den letzten Welt- und Europameisterschaften einen beispiellosen Erfolg verbucht. In der laufenden Saison zeigten vor allem Ulrich Prinz (Stuttgart, Baden-Württemberg) und Philipp Haag (Dunningen, Baden-Württemberg) eine hervorragende Leistung.“

### Starker Auftakt, eindrucksvolles Fluggebiet

Tucumán und die Ausläufer der Anden bildeten eine eindrucksvolle Kulisse für die 17. FAI Gleitschirm-Weltmeisterschaft. Das Fluggebiet um den Startplatz „Loma

Bola“ liegt auf einem von Nord nach Süd verlaufenden Höhenzug. Richtung Westen erklimmen die Anden in mehreren Wellen die 4.000-Meter-Marke, während sich im Osten die Provinzhauptstadt San Miguel de Tucumán in einer weiten Ebene erstreckt.

Nach zwei Trainingstagen mit perfekten Flugbedingungen und weiten Streckenflügen brachte ein Wetterumschwung Regen und viele Wolken und beendete eine lange Trockenzeit in Tucumán. Für die Anwohner ein Segen, für die Piloten eine Herausforderung, welche die deutschen Piloten zu Beginn perfekt meisterten. Allen voran Philipp Haag aus Baden-Württemberg. Der 26-jährige Pilot aus Rottweil sorgte bei seinem dritten Nationalmannschaftseinsatz für Furore: Er gewann die ersten beiden Läufe und zusammen mit seinen Teampiloten Ulrich Prinz, Torsten Siegel (Fulda, Hessen) und Ernesto Hinestroza (Garmisch-Partenkirchen, Bayern) lag er in der Teamwertung auf Medaillenkurs.

### Regen und Proteste

Doch der Höhenflug des deutschen Teams wurde jäh gestoppt. Frankreich legte einen Protest gegen die Wertung des zweiten

Laufes ein, weil die nachfolgenden Piloten angeblich durch eine Information des Rennleiters einen Vorteil bekommen hätten, wodurch sie eine Abwindzone umfliegen konnten. Die Rennleitung entschied, die Task aus der Wertung zu nehmen.

Und nur einen Tag später wurde dem gesamten deutschen Team, zusammen mit 25 anderen Piloten, eine Luftraumverletzung vorgeworfen, wobei ihre Instrumente nachweislich anzeigten, dass sie sich noch außerhalb des Luftraums befanden. Das Problem: Viele Fluginstrumente machen aus einem kreisrunden Luftraum in ihrer internen Darstellung ein Polygon, was die Positionsberechnung erleichtert. Allerdings verläuft der Streckenzug des Polygons mal leicht innerhalb, mal leicht außerhalb des perfekten Kreises. So kann es passieren, dass eine Trackspur zwar noch außerhalb des Polygons, aber innerhalb des Kreises liegt.

Der Vorfall sorgte für viele Diskussionen und Proteste während der verregneten Tage. Letztlich entschied sich die Jury, alle Proteste abzulehnen, womit bereits eine Vorentscheidung in der Teamwertung gefallen war: Deutschland fiel auf Rang

zehn, Frankreich gar auf Rang zwölf in der Nationenwertung zurück.

### Gute Einzelleistungen bei schwachen Bedingungen

Die letzten Läufe der Weltmeisterschaft fanden weiter unter sehr schwachen Bedingungen mit vielen Außenlandungen statt. Daniel Tyrkas aus Brannenburg, Bayern, meisterte die Bedingungen mit Routine und kämpfte sich am Ende noch auf den neunten Platz vor. Jonas Böttcher flog bei seinem ersten Nationalmannschaftseinsatz nur knapp an den Top Ten

vorbei. Der 27-jährige Nachwuchspilot aus Kempten, Bayern, belegte am Ende Rang 14. Ebenfalls zufrieden mit seinem ersten Nationalmannschaftseinsatz zeigte sich Stefan Bernhard. Nach einer Außenlandung im vierten Lauf flog der Kölner noch auf Platz 23.

Teamchef Harry Buntz zeigte sich zufrieden: „Wir waren in Argentinien mit einem sehr starken Team am Start und ich bin zuversichtlich, dass wir beim nächsten Einsatz erfolgreich abschneiden. Unsere Piloten fliegen alle auf gleichwertigem, hohem Niveau und sie werden bei der

Europameisterschaft 2022 in Serbien zeigen, dass sie in Argentinien zu Unrecht abgestraft wurden.“



Alle Ergebnisse gibt es unter <https://pgworlds.live/>. Bilder und Videos sind zudem auf der Seite des Deutschen Hängegleiterverbandes unter [www.dhv.de](http://www.dhv.de) verfügbar.

Text: DHV/red.  
Foto: DHV

## MODELLFLUG

# DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG MUSEUMS-SONDERHEFT ÜBER GYÖRGY BENEDEK



Eine neue Broschüre des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug beleuchtet Leben und Wirken des Modellflugpioniers György Benedek

Viele Modellflieger kennen die Benedek-Profile im Freiflug, haben damit vielleicht sogar Erfolge erfliegen. Unter dem Schlagwort „Georg, pump mal wieder“ war Benedek aber auch in der CO<sub>2</sub>-Szene unter den Modellfliegern bekannt. Letzteres ist ein Schwerpunkt der neuen Broschüre aus der Reihe „Geschichte des Modellflugs“ des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe.

Jörg Hammerschmidt, der mit György Benedek befreundet war, hat den Inhalt dieser Broschüre zusammengetragen. Dazu zählen der Lebenslauf, viele Bilder und auch Original-Briefe von György Benedek. Jörg Hammerschmidt verstarb leider Ende 2020 an den Folgen einer Covid-19-Erkrankung.

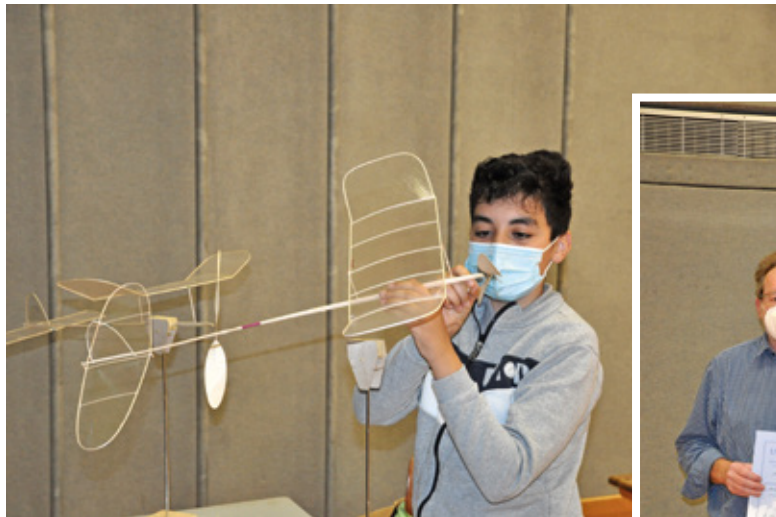
Die 56-seitige Broschüre im DIN-A4-Format kann im Museumsshop für 8 Euro

gekauft werden. Gegen eine Gebühr von 10 Euro (inklusive Porto und Verpackung) wird die Broschüre auch zugeschickt. Hierzu reicht es, eine E-Mail mit dem Bestellwunsch an [kontakt@segelflugmuseum.de](mailto:kontakt@segelflugmuseum.de) zu schicken.

Text: Deutsches Segelflugmuseum  
mit Modellflug/red.  
Foto: Segelflugmuseum

ZWEI SAALFLUG-MEISTERSCHAFTEN IN EINER WOCH

# UWE BUNDESEN UND GÜNTHER PLATZ ERFOLGREICH



Yousseff Mgari (Offenburg) mit seinem F1M-L Modell



Die Bestplatzierten der Klasse F1M-L (v.l.): Günther Platz (Schorndorf, 2.), Uwe Bundesen (Offenburg, 1.), Heinz Eder (BY, 3. und Organisator der DMM)

**Mit der Deutschen und der Baden-Württembergischen Saalflug-Meisterschaft an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden schlossen die Freiflieger die Saison 2021 ab. Bei beiden Wettbewerben waren Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Günther Platz (FG Schorndorf) erfolgreich.**

Wenn die Modelle nur drei Gramm wiegen und von 1,5 Gramm Gummi angetrieben zehn Minuten lang in der Halle ihre Kreise drehen, die Teilnehmer sich nur langsam bewegen um Turbulenzen zu vermeiden und dabei mit langen Teleskopstangen ihre Modelle wieder auf Kurs bringen, wenn sie in eine Hallenecke abdriften wollen – dann ist Saalflugzeit.

20 Saalflieger, darunter vier Jugendliche, waren am 13./14. November nach Ingolstadt gekommen, die meisten starteten in mehreren der neun angebotenen Klassen. Die Meisterschaft war ausgeschrieben in den Klassen F1M, F1M-L, TH30 und Ministick. Von den sechs Flügen gehen jeweils die zwei Besten in die Wertung ein.

Uwe Bundesen wurde Deutscher Meister in der Klasse F1M-L und Vizemeister in TH30. Er gewann auch die Klassen F1M

und TH35. Günther Platz wurde Vizemeister in F1M-L, Zweiter in TH35, Dritter in TH30 und Zweiter in Lillflygarn. Die Offenburger Jugendlichen Elias Haidan und Yousseff Mgari waren die besten in F1M-L und kamen in Lillflygarn auf die Plätze zwei und drei.

## Kleiner Teilnehmerkreis in Schorndorf

Nach Schorndorf kamen zwar nur acht Saalflieger, wohl teils wegen Corona, teils wegen der DMM eine Woche vorher, aber auch sie flogen in mehreren Klassen und genossen den ruhigeren Luftraum. In F1M-L gewann Uwe Bundesen (Landesmeister) vor Harald Offterdinger (DMFV) und Günther Platz. Landesmeister in TH30 wurde Günther Platz vor den Zeitgleichen Daniel Brandstetter (Offenburg) und Bernhard Schwendemann (Schorndorf).

Die Sieger bei der Deutschen Meisterschaft:


F1M:	Uwe Bundesen (BW)
F1M-L:	Uwe Bundesen (BW)
TH30:	Zenon Mokras (NI)
Mini-Stick:	Paul Willutzki (BY)
TH35:	Uwe Bundesen (BW)
Kondensator:	Paul Willutzki (BY)
Lillflygarn:	Zenon Mokras (NI)



Die kompletten Ergebnisse und viele Fotos gibt es unter [www.thermikense.de/wettbewerbsergebnisse-2021/](http://www.thermikense.de/wettbewerbsergebnisse-2021/)

Text und Fotos:  
Bernhard Schwendemann

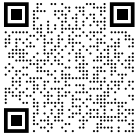
– Anzeige –



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Das Regierungspräsidium Stuttgart sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n Luftfahrttechnische/n Sachbearbeiter/in (Bachelor) (w/m/d) im Bereich Ingenieurwissenschaften oder vergleichbarer Studiengang Dienstort Stuttgart.  
Bewerbungsfrist ist der 16.01.2022.

Weitere Informationen zur Ausschreibung können Sie unserer Homepage unter Stellenangebote entnehmen.



<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Service/Seiten/Stellenangebote.aspx>

# ALEXANDER WINKER HOLT SICH DEN TITEL



Siegerehrung bei der Deutschen Meisterschaft im Hangflug F1E (v. l.): Kristin Winker (zweiter Platz), Alexander Winker (Sieger), Paul Seren (dritter Platz)

**Bei der Deutschen Meisterschaft in der Klasse F1E (Magnetflug), die am 16./17. Oktober stattfand, wurde Alexander Winker erneut Deutscher Meister. Damit verteidigte er seinen Titel von 2019.**

In einem beeindruckenden Stechen der vier Teilnehmer, die zuvor alle neun Durchgänge mit Maximal-Zeit voll geflogen hatten, schaffte Alexander Winker als einziger die geforderten sieben Minuten Flugzeit. Zweite wurde seine Frau Kristin, die ein erfolgreiches Comeback zeigte.

Den Erfolg des BWLV festigte die Mannschaft BW 1 mit Alexander Winker, Nick Finke und Klaus Müller, die Gold gewann.

Dabei war Nick Finke als Fünfter der beste „Nicht-Stecher“, ihm fehlten insgesamt sieben Sekunden.

Die Meisterschaft mit 28 Teilnehmern fand am Hesselberg/Dinkelsbühl (BY) statt, wie seit Jahrzehnten – dieses Mal aber ganz unten am flachen Hang, wo der Wald aufhört. Bei schönem Wetter wurde am Samstag am Nordhang geflogen, am Sonntag, als der Nebel weg war, am Südhang. Der ist allerdings links und rechts von größeren Baumreihen eingesäumt, die viele Modelle magisch anzogen.

Bei der Siegerehrung gab es eine improvisierte Ehrung der Frauen: Spontan

erhielten sie von den männlichen Siegern deren Plaketten umgehängt.

Text: Wolfgang Gerlach/red.  
Fotos: Wolfgang Gerlach/Nick Finke



Wolfgang Gerlach beim Start seines F1E-Modells am Hesselberg (Dinkelsbühl) bei der Deutschen Meisterschaft

## FAI-LIZENZ

### FAI-ID IST PFLICHT

Zur Teilnahme an internationalen Wettbewerben ist eine FAI-Sportlizenz erforderlich. Diese Sportlizenz können Leistungssportler über den DAeC beantragen. Eine Änderung des Sporting Codes der FAI hat ab diesem Jahr Auswirkungen. Seit dem 1. Januar 2022 hat man nicht mehr die Wahl zwischen der nationalen FAI-Lizenznummer und der FAI-ID für die Beschriftung des Modells – nun ist die FAI-ID Pflicht. Flugmodelle mit Ausnahme von Indoor Free Flight und Scale müssen laut Sporting Code der FAI/CIAM das nationale Identifikationszeichen, gefolgt von der eindeutigen FAI ID-Nummer, tragen. Mehr dazu auf [www.mfsd.de](http://www.mfsd.de).

Text: DAeC

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO (LSG-B) IM DAEC

# MUSTERZULASSUNGEN FÜR JA-400 SKYLEADER UND PIONEER 300 MIT 600 KILOGRAMM



Pioneer 300 von Alpi Aviation



JA-400 Skyleader von Zall Jihlavan Airplanes s.r.o.

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) zwei neue Musterzulassungen erteilt.

Am 28. Oktober 2021 erfolgte die Musterzulassung für die JA-400 Skyleader mit einer maximalen Abflugmasse von 600 Kilogramm. Hersteller ist Zall Jihlavan Airplanes s.r.o. aus Tschechien.

Am 10. September 2021 erteilte das LSG-B die Musterzulassung für die Pioneer 300 in unterschiedlichen Modellvarianten mit 560 bzw. 600 Kilogramm maximaler Abflugmasse. Hersteller ist Alpi

Aviation aus Italien, Musterbetreuer ist Ronny Groeneveld, Pioneer Aircraft GmbH aus Vreden.

Die Gerätekenntblätter mit der Nummer 66255 (Skyleader) bzw. 66187 (Pioneer) sind unter [www.daec.de](http://www.daec.de) (→ Luftsportgeräte-Büro → UL-Zulassung → Prüfer Klasse 5 → Infos für Prüfer → Gerätekenntblätter) zu finden.

Text: DAeC/red.  
Fotos: DAeC

BUNDESKOMMISSION MOTORFLUG IM DAEC

## ARNOLD GRUBEK ZUM VORSITZENDEN GEWÄHLT



Beim 97. Motorfliegetag Ende Oktober in Kassel wurde Arnold Grubek zum neuen Vorsitzenden der Bundeskommission (BuKo) Motorflug gewählt. Er gehörte der Kommission als stellvertretender Vorsitzender an und führte das Gremium bereits seit 2019 kommissarisch. Die Delegierten entschieden sich für Matthias Podworny als Stellvertreter.

Text und Foto: DAeC

**Arnold Grubek leitete die BuKo Motorflug im DAeC bislang schon kommissarisch, nun auch als gewählter Vorsitzender**

– Anzeige –

FRIEBE  
1951-2021

70 Jahre  
Verbunden mit der Luftfahrt

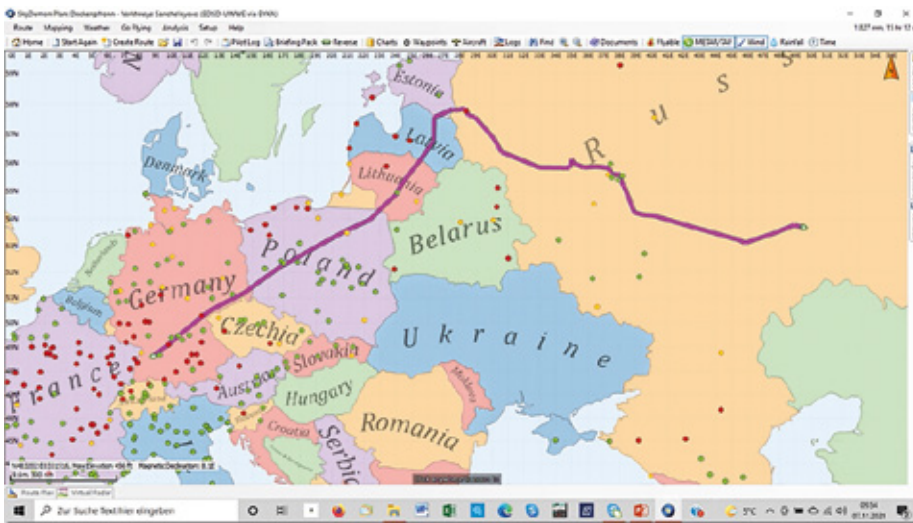
BOSE  
AVIATION

**BOSE A20**  
AVIATION HEADSET

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH  
City Airport · 68163 Mannheim  
+49 621 - 700 189-0  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

MIT DER DR 400 AN DIE WOLGA

# AUF DEN SPUREN DER RUSSISCHEN SEELE



Die Flugroute führte über Polen, Litauen und Lettland nach Russland

**Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg – nach mehreren Anläufen gelang es dem Sindelfinger Piloten Axel Altvater im vergangenen Sommer endlich, sich seinen lang gehegten Wunsch zu erfüllen: Einen Flug an die Wolga. Mit der DR 400 des Flugsportvereins Sindelfingen machte er sich auf den Weg nach Russland und berichtet an dieser Stelle darüber.**

Inspiziert durch den Bericht eines Piloten mit ähnlicher Strecke, begann ich im Herbst 2019 mit meiner Planung. Die Flugplanung selbst unterscheidet sich nicht von den gewohnten Vorbereitungen für Streckenflüge – das Besondere liegt in der Organisation der Einflug-

erlaubnis nach Russland. Um diese zu bekommen, muss für jeden Tankstopp Benzin in der benötigten Menge bereitstehen.

Das klingt zunächst selbstverständlich. Man muss aber bei der Antragstellung den Nachweis dafür erbringen – sprich, der Flugplatzbetreiber jedes Tankstopps muss eine Bestätigung darüber bereitstellen. Wer kein Russisch spricht und nicht an den Flugplätzen vernetzt ist, tut sich damit schwer. Von Deutschland aus ist das kaum zu organisieren. Die Lösung war, die Leistung eines Handling Agents in Anspruch zu nehmen. Evgeni Kabanov von MAK Aviation Services bietet diesen Service: Benzin, Flugplanaufgabe und Nottelefon. Im Falle eines ungeplanten

Ereignisses hilft so ein Back-Office, Nerven zu sparen.

Geplant war die Flugstrecke über Polen, Litauen, Lettland und Estland nach Russland. Port of Entry war Pskov an der estnischen Grenze.

Die Flugrouten sind für ausländische Piloten vorgegeben. Im Prinzip sind es die der IFR-Flugrouten, nur tiefer. Flugrouten sind in der AIP Russland veröffentlicht (<http://www.caiga.ru/common/AirInter/validaip/html/eng.htm>).

Dann fehlte nur noch das Navigationsprogramm. Als Nutzer von SkyDemon hatte ich dort um eine Erweiterung um den russischen Luftraum nachgefragt. Zwei Monate später kam aus England eine experimentelle Version des russischen Luftraums bis zum 60. Breitengrad Ost. Nicht ganz so detailliert wie der Rest Europas, aber ganz und gar ausreichend.

Die Robin DR 400 ist als beliebtes Vereinsflugzeug sicher vielen Piloten bekannt. 4,5 Stunden beträgt die Reichweite und es können auch noch 30 Minuten Reserve drin sein. Der Flug wurde so geplant, dass kein Leg bei 110 Knoten Reisegeschwindigkeit mehr als 3 Stunden und 30 Minuten dauern würde. In der Durchführung war das auch gut so. Zwei Legs pro Tag sollten es sein. Bei ca. sieben Stunden Flugzeit, das schon mal vorweg, betrug der Flugtag locker zwölf Stunden.



Der Autor Axel Altvater in Moskau



Rundflugtag mit Freunden



◀ Orlovka ist ein Flugplatz mit Asphaltpiste, mehreren Hallen, einer professionellen Flugleitung und einem Hotel, direkt an einem kleinen See gelegen



▲ Tankstopp in Penza



◀ Unterwegs war der Autor mit der DR 400 des Flugsportvereins Sindelfingen, mit der er schließlich auch wieder wohlbehalten in Deckenfronn ankam

Das Wetter wurde sowohl mit SkyDemon als auch mit [www.wetteronline.com](http://www.wetteronline.com) in der Flugvorbereitung berücksichtigt. Ein normales Touristenvisum wurde beantragt und auch erhalten. Dann kam Corona – und erst einmal eine Pause.

### **Deckenfronn (EDSD) – Bautzen (EDAB) – Kaunas (EYKA)**

2021 war es schließlich nach langer Wartezeit soweit: Am 30. Juli ging es vom Flugplatz Deckenfronn in Richtung Kaunas, der ersten Übernachtung, mit Zwischenstopp in Bautzen. Von Deutschland über Polen und Litauen ändert sich das Landschaftsbild. Weniger Städte und Dörfer, mehr Seen und Wälder. Der Funkverkehr mit den entsprechenden Fluglotsen war wie immer freundlich und hilfsbereit. Auf der gesamten Strecke orientierte ich mich an den IFR-Streckenpunkten entlang und konnte so den Lotsen immer den nächsten Meldepunkt und die Dauer dorthin benennen.

Nach der Übernachtung in Kaunas zeigte es sich, dass es einen Sicherheitsbeamten benötigte, um zurück zum Flugzeug zu kommen. Einmal gefunden, lief dann al-

les wie am Schnürchen. In Kaunas wurden für die Ausreise aus der EU die Zoll- und Ausweisformalitäten erledigt.

### **Kaunas (EYKA) – Pskov (ULOO) – Orlovka (UUTO) – Myachkovo Moskau (UUBM)**

Auf dem Flug von Kaunas nach Pskov versperrte eine Front mit aufliegender Bewölkung, etwa auf der Höhe von Riga, den Weg. Das Auf und Ab, um einen Durchschlupf zu finden, benötigte eine Stunde und ließ den Tag fast schon in Riga enden. Die Ankunft in Pskov war also eine Stunde später als geplant. Die Grenzkontrolle und Zollformalitäten liefen dank der vorbereiteten Dokumente von MAK Aviation Services problemlos. Das Tanken erfolgte aus dem vorbestellten 200-Liter-Fass, der einzig verfügbaren Größe. Die Restmenge wurde deponiert, um auf dem Rückweg aufgebraucht zu werden. Das Flughafenpersonal des zivil und militärisch genutzten Platzes war sehr professionell und freundlich.

Von Pskov nach Orlovka ging der Flug über endlose Wälder, unterbrochen von Seen und Flüssen. Drei Stunden lang gab

es fast keine Außenlandemöglichkeit – trotzdem war dieser Abschnitt sehr beeindruckend. Die Höhenvorgabe auf dieser Strecke war maximal 500 Meter. Der geringen Flughöhe war es sicher auch geschuldet, dass der Funkkontakt zu Petersburg Control und Tver Control mehr schlecht als recht war und sich die Fluglotsen Mühe geben mussten, mich zu verstehen.

Orlovka ist ein umtriebiger Platz mit Asphaltpiste, mehreren Hallen, einer professionellen Flugleitung und einem Hotel, direkt an einem See gelegen. Dort gibt es alles, was das Fliegerherz begehrt. Piloten kommen auch zum Angeln und Jagen in die Gegend, und Naturfreunde kommen auf alle Fälle auf ihre Kosten.

Nach Moskau Myachkovo war es nun noch eine gute Stunde. Je näher Moskau kam, desto urbaner wurde die Landschaft. Die Flugroute folgte einer Stadtautobahn um den Innenstadtbereich entlang, bei einer Flughöhe von maximal 330 Meter. Ich hatte einen sensationellen Blick auf Moskau und die überall aus dem Boden sprießenden modernen Wohnviertel und Freizeitparks.

Origin	Destination	Day	Time	Aircraft	Operator	Altitude	Remarks
ULOO	31JUL21 20:30	SAT	UTC+3 280	2:30	UUTO	ORLOVKA	31JUL21 13:00 UTC+3 21JUL21 26:00 H24 108 (A015) OGDG KR835 MKL KR320 TU KR842 BG
UUTO	31JUL21 24:00	SAT	UTC+3 107	1:00	UUBM	MOSCOW RYACHKOV	31JUL21 15:00 UTC+3 31JUL21 18:00 H24 50 (A015) AGRES KR213 AGLIV KR842 UM (A014) KR908 ESEBE KR909 IZBEK
UUBM	02AUG21 08:00	SUN	UTC+3 290	2:30	XWPO	PENZA SOSNOVKA	02AUG21 10:30 SR-S5 115 (A015) ALGOL KR728 OLIFI TR33 BOSAG R56 TUTED
XWPO	02AUG21 12:00	SUN	UTC+3 153	1:15	UWWE	TOGLIATZI	02AUG21 13:15 UTC+4 02AUG21 17:15 SR-S5 209 (A010) TVIRD R56 ATNKA L749 KUREK
UWWE	07AUG21 08:00	SAT	UTC+4 100	1:00	UWWE	TOGLIATZI	07AUG21 09:00 UTC+4 07AUG21 13:00 SR-S5 0 (A015) KR90K SW KR8EK R100G
UWWE	08AUG21 08:00	SUN	UTC+4 100	1:00	UWWE	TOGLIATZI	08AUG21 09:00 UTC+4 08AUG21 13:00 SR-S5 0 (A015) KR90K SW KR8EK R100G
UWWE	09AUG21 08:00	SUN	UTC+4 100	1:00	UWWE	TOGLIATZI	09AUG21 09:00 UTC+4 09AUG21 13:00 SR-S5 0 (A015) KR90K SW KR8EK R100G
UWWE	12AUG21 07:00	TUE	UTC+4 153	1:15	XWPO	PENZA SOSNOVKA	12AUG21 08:15 UTC+3 12AUG21 11:15 SR-S5 80 (A010) KR8EK L749 ATNKA R56 TUTED
XWPO	12AUG21 09:00	TUE	UTC+3 290	2:30	UUBM	MOSCOW RYACHKOV	12AUG21 11:30 UTC+3 12AUG21 14:30 H24 115 (A015) TVIRD R56 BOSAG TR33 OLIFI KR728 ALGOL
UUBM	13AUG21 06:00	FRI	UTC+3 107	1:00	UUTO	ORLOVKA	13AUG21 07:00 UTC+3 13AUG21 10:00 H24 50 (A015) KR842 AGLIV KR213 AGRES

## ← Auszug aus der Flugplanung

Orlovka bei Gewitter und Regen während der ganzen Nacht.

### Orlovka (UUTO) – Pskov (ULOO) – Kaliningrad (UMKK)


Wetterbedingt muss es früh weitergehen. Die Frau in der Flugleitung kam extra um 5.30 Uhr, damit dem Frühstart nichts im Wege stand – vielen Dank an dieser Stelle nach Orlovka! Es ging zwei Stunden über eine Hochnebeldecke, die sich eine Stunde vor Pskov lichtete. Ich tankte und flog weiter nach Kaliningrad. Pskov verabschiedete sich auf Deutsch mit „Guten Weiterflug und auf Wiedersehen!“

In Kaliningrad kam André an die Parkposition und stellte sich als Assistent für alle Belange vor – ein Superservice, der das Aus- und vor allem das Einchecken erleichtert bzw. ermöglicht. Wir tauschten unsere Mobilnummern aus. Dieses Mal musste ich nicht tanken. Die Übernachtung erfolgte in Kaliningrad mit Stadtbesichtigung. Vor dem Aufbruch waren die Zoll- und Passformalitäten analog zu Pskov sehr freundlich und professionell.

### Kaliningrad (UMKK) – Danzig (EPGD) – Chemnitz/Jahnsdorf (EDCJ) – Deckenfronn (EDSD)

In Dazing legte ich noch einmal einen Tankstopp ein. Bei 25 Knoten Wind auf der Nase von Kaliningrad kommend, hatte der Sprit gerade so gereicht. Zoll und Einreiseformalitäten in die EU liefen wie gewohnt zügig und freundlich ab. Abschließend stand ein Zwischentanken in Chemnitz/Jahnsdorf an – wie so oft auf dieser Reise neben einer Antonov 2, ehemals Interflug.

In Deckenfronn kam ich schließlich nach 3840 NM sowie 32 Stunden und 43 Minuten Flugzeit wieder an.

 Fragen zu seiner Russland-Reise beantwortet der Autor jederzeit gerne per E-Mail unter [axel.altvater@t-online.de](mailto:axel.altvater@t-online.de).

Text: Axel Altvater/red.  
Fotos/Grafiken: Axel Altvater, MAK  
Aviation Service, SkyDemon

Myachkovo ist sowas wie das Egelsbach Moskaus: Privat- und Geschäftsfieger sind dort zu Hause. Das Angebot ist reichlich, und der Empfang war wie immer freundlich und hilfsbereit. Die vorbereiteten Benzinkanister waren nicht gleich zu finden, doch die hinterlegten Daten meines Handling Agents halfen bei der Orientierung.

Drei Tage verbrachte ich mit meiner Familie in Moskau, bis es, diesmal mit meinem Sohn, weiter nach Tolyatti ging.

### Myachkovo (UUBM) – Penza Sosnovka (XWPO) – Verkhneye Sencheyelevo (UWWE)

Die Landschaft wurde offener. Felder, Wiesen und Wälder wechselten sich ab – alles gefühlt um den Faktor zehn grö-



Über der Wolga

ßer als bei uns. Ich machte einen Zwischenstopp in Penza, während dort Fallschirmsprung-Betrieb war – natürlich aus einer AN 2. Der Lycoming-Motor der Robin verträgt auch Super bleifrei, welches zum Tanken an allen Stopps bereitstand. Ich erlebte die stolze Präsentation eines russischen Wasserflugzeugs, gefertigt in Samara. Mit zwei Rotax-Motoren und für vier bis sechs Personen. Russische Piloten können ohne Rücksicht auf die VFR-Routen fliegen und praktisch auf jedem Fluss oder See landen. Auf dem Weiterflug wurde Flughöhe 5.000 Fuß erteilt. Dabei hatte ich auch bessere Funkqualität und Weitsicht.

Die Wolga lag groß wie der Bodensee unter Pilot und Copilot bei der Überquerung nach Tolyatti. Schließlich hatten wir unser Ziel erreicht: Der Wiesenplatz Verkhneye Sencheyelevo bietet einen LTB, ein kleines Hotel und Restaurant. Wir wurden mit Tee und Gebäck vom Flugplatzbetreiber willkommen geheißen, danach ging es mit einem Taxi in die Stadt.

Nach acht Tagen Aufenthalt und ein paar Rundflügen mit Freunden sollte es wieder zurückgehen.

### Verkhneye Sencheyelevo (UWWE) – Penza Sosnovka (XWPO) – Maychkovo (UUBM) – Orlovka (UUTO)

Das Besondere am Rückflug war die erteilte Flughöhe von 8.000 Fuß. Kurz vor Moskau, im Anflugbereich von Domodedovo International Airport und bei Umfliegen von Gewittern, wurde mir ein Vektoring nach Myachkovo gegeben. Dann ging es wieder in 300 Metern über Moskau. Die Übernachtung erlebte ich in



EINE AUTOPANNE UND IHRE FOLGEN

# WIE MAN UNGEPLANT NEUE FREUNDE KENNENLERNT

**Kleine Dinge, große Wirkung** – dies gilt auch für den Schaden an einem Kfz-Kleinteil, der zwei Piloten aus Gifhorn auf dem Weg in den Frankreich-Urlaub ausbremste. Zum Glück passierte die Autopanne ganz in der Nähe des Flugplatzes Rastatt. Die dort ansässigen Fliegerkameraden waren gerne bereit zu helfen. Und so wurde die unfreiwillige Pause zum Beginn einer wunderbaren Freundschaft. Martin Pohl berichtet über dieses unerwartete Ereignis.

Es ist Ende August im zweiten Corona-Jahr, und endlich kann man auch wieder mal an Urlaub denken. Zwei Wochen Segelflug in Frankreich in der Provence in den Alpen wären doch eine herrliche Saisonverlängerung. So planen David Tempel und ich, Martin Pohl, vom LSV Gifhorn die Tour.

Als erstes organisieren wir den Arcus M des Vereins, bereiten den Wohnwagen vor, und auch mein Audi A4, genannt der Ringträger, bekommt noch einige Reparaturen und Streicheleinheiten kurz vor der Abfahrt – inklusive TÜV. So sehen wir uns perfekt gerüstet.

Am Samstag, 28. August, treffen wir uns früh und fahren los. Ziel ist, heute bis ins Gewerbegebiet in Bremgarten kurz südlich hinter Freiburg zu kommen, um dort zu übernachten und dann am Sonntag



Diese Welle hätte eigentlich im Gelenk im Rad stecken müssen

weiterzufahren. Für Montag und Dienstag sehen die Vorhersagen gut aus, daher freuen wir uns schon auf einen schönen Urlaub mit herrlichen Flügen in der Thermik der französischen Seealpen. Bis kurz hinter Karlsruhe verläuft die Fahrt soweit auch völlig ereignislos, es gibt nicht mal einen Stau.

## Kurze Auszeit auf dem Parkplatz

„Ich muss mal kurz nach dem rechten Wohnwagenspiegel am Auto schauen, der wackelt schon. Lass uns mal den nächsten Parkplatz anfahren“, funkt mich David an. Alles klar, also halte ich

auf dem Parkplatz Silbergrund an, und David bleibt mit dem Wohnwagen hinter mir stehen. Da der Platz praktisch voll ist, bleiben wir kurz in der Mitte stehen, da die ganze Aktion keine Minute dauern soll – denken wir noch.

Als dann kurz per Funk „Bin fertig, kann weitergehen“ kommt, lege ich den Gang ein und lasse die Kupplung kommen – wie man es eben so macht. Die Drehzahl am Motor kommt, aber das Auto bewegt sich keinen Nanometer. Nanu, was ist denn jetzt los? In Gedanken gehe ich den Antriebsstrang durch. Kupplung, Getriebe, Radantriebe. Hä? Also noch

– 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



**Der Übeltäter: Ein zerbrochener Sicherungsring sorgte für einen unfreiwilligen Zwischenstopp**

einmal von vorn. Kupplung treten, ersten Gang einlegen, Kupplung kommen lassen. Nichts. Gleiches Ergebnis mit dem zweiten Gang. Auch nichts. Langsam komme ich im Auto ins Grübeln und auch die Fahrer in den wartenden Autos hinter uns fangen an zu drücken. O.k., so geht es nicht weiter, also erstmal alles an die Seite stellen.

Sofort baue ich das Rad ab und stelle fest, dass der Radantrieb aus dem äußeren Gelenk herausgerutscht ist. Das hatte ich vor zwei Jahren schon. Kurz versuchen wir noch, das direkt vor Ort zu klären, müssen aber mangels Ersatzteilen und der Kenntnis der genauen Anatomie aufgeben.

### **Sehr freundliche Aufnahme am Flugplatz in Rastatt**

David hat inzwischen die Zeit genutzt, um nach Alternativen zu suchen. „Da gibt es einen Flugplatz, nicht mal zehn Autominuten entfernt in Rastatt“, eröffnet er mir. Das klingt erstmal nach einer Lösung, ohne hier sofort den großen Abschlepper zu holen. Also fahren wir erst den Arcusanhänger mit Davids Auto auf den Platz, sagen kurz über das Malheur Bescheid, holen dann den Wohnwagen und schleppen schließlich meinen auch noch dorthin.

Vor Ort werden wir von einigen Mitgliedern der dort ansässigen Fliegergruppe Rastatt begrüßt, die uns sofort alle erdenkliche Hilfe in Aussicht stellen: „Klar könnt ihr unsere Windenwerkstatt nutzen. Werkzeug ist alles da, was ihr brauchen könnt. Und den Schlüssel für den gesamten Platz lassen wir euch auch da... und wenn noch was ist, ruft an“, bietet man uns Hilfe an. Super, die Segelfliegergemeinschaft – man kennt sich keine Minute und hat eine halbe Stunde später Zugriff auf den gesamten Verein. So lassen wir den Abend noch in einer nahen Pizzeria ausklingen.

### **Des Rätsels Lösung**

Am nächsten Morgen mache ich mich dann daran, das Problem zu identifizieren. Da Sonntag ist, gibt es keine Chance, den Audi jetzt schon wieder flott zu machen. Also baue ich die Gummimanschette des radseitigen Gelenks der Gelenkwelle ab und nehme die beiden Teile auseinander.

Die Welle ist noch heil und nach etwas Fischerei hab ich zwei Teile des Sicherungsringes in der Hand. Die gehören eigentlich zusammen. Offenbar ist der bei der Montage nicht richtig eingerastet und zerbrochen. Super, ein Teil für keine zwei Euro hindert uns an der Weiterfahrt. Da wir daran nichts mehr ändern können, stecke ich die Welle erst einmal lose wieder in das Gelenk, damit ich morgen zur Werkstatt fahren kann. 500 Kilometer hat es ja so funktioniert, also sollte das auch morgen bis zur Werkstatt reichen.

### **Glückliche Weiterfahrt nach Werkstattbesuch**

Am Montagmorgen braucht es dann einige Telefonate, bis wir die Lösung haben. Bei Audi sind die Teile ab 14 Uhr verfügbar und ATU stimmt schließlich zu, die von mir organisierten Ersatzteile einzubauen. Also holen wir alles bei Audi ab, fahren zur Werkstatt und dort montiert der Kollege vor meinen Augen die Welle. „Der Ring ist jetzt richtig drin, wir haben die Welle zu zweit montiert. Das fällt nicht mehr raus“, fasst der Mitarbeiter das Ergebnis zusammen, und ich verabschiede mich mit einem dicken „Danke“ Richtung Flugplatz Rastatt.

Dort angekommen werden dann alle Sachen zusammengesucht, die Anhänger aufgehakt und wir sind am Montagabend abfahrfertig. Am Dienstagabend kommen wir dann schließlich mit zwei Tagen Verspätung auf dem Flugplatz Puimoisson an.

### **Erfreuliches Fazit**

Leider haben wir durch den kaputten Sicherungsring an der Antriebswelle zwei Tage Urlaub verloren, die wettermäßig wohl recht gut waren. Dass das Ganze allerdings auf dem Parkplatz drei Autominuten vor der Ausfahrt und zehn Autominuten neben einem Flugplatz stattgefunden hat, war deutlich Glück im Unglück. Gewonnen haben wir ein paar neue Freunde bei der Fliegergruppe Rastatt, die uns sofort herzlich aufgenommen und uns nach allen Kräften unterstützt haben. So macht die Fliegergemeinschaft Spaß! Danke an euch für die Werkstatt, die Beherbergung, Werkzeug und Putzlappen sowie die netten Gespräche!



**Martin Pohl, David Tempel und Freundin (v.l.) abfahrbereit nach der Reparatur am Flugplatz Rastatt**

Text: Martin Pohl/red.  
Fotos: Martin Pohl

# GROSSES KINO AM TSCHECHISCH/POLNISCHEN HIMMEL



**Bereits zum dritten Mal machte sich das Vater-Sohn-Duo Michael und Stefan Zistler vom Nagolder Flugsportverein mit dem Duo Discus der FTAG Esslingen auf den 800 Straßenkilometer langen Weg nach Tschechien: Dort findet in Jeseník auf dem Flugplatz Mikulowice (LKMI) jährlich ein zweiwöchiges Wellenflugtreffen statt, das den beiden eindrucksvolle Flüge bescherte. Michael Zistler berichtet von den besonderen Eindrücken dort.**

Hollywood ist gegen dieses Kino am weiten osteuropäischen Himmel geradezu mickrig: Die Szenarien und Bedingungen im großräumigen und hochreichenden Wellenhotspot entlang von Altvater- und Riesengebirge boten uns auch dieses Jahr grandiose – teilweise schier surreale – optische Eindrücke und Flugerlebnisse. Immer noch rattern unsere Hirnzellen, um das Erlebte zu sortieren und zu verarbeiten – nicht einfach bei diesem vielseitigen Input, der sich so elementar von unserem „normalen Segelfliegen“ unterscheidet.

„Stefan, das hier ist ein Paradies – und wir fliegen gerade mittendrin!“ Dieser Satz kam mir ganz automatisch über die Lippen, als wir auf unserem letzten Flug in 6.400 Metern über den Wolken im Dauersonnenschein die Herrlichkeit des Wellenfliegens in LKMI Jeseník/CZ genießen durften. Und wenn es das eigentliche Paradies im rein christlichen Sinne

nicht ist, dann zumindest ein äußerst privilegierter Logenplatz an der Sonne. Ganz ehrlich: Diese Art des Segelfliegens ist in vielerlei Hinsicht einfach der Hammer!

## Sehr zuverlässige und starke Aufwinde

Protagonisten des Geschehens sind an erster Stelle die langgestreckten Schwebewellen, die sich bei idealerweise südwestlichen Winden entlang der Höhenzüge von Altvater-, Adler-, Eulen- und Riesengebirge sehr zuverlässig ausbilden. Sie liefern dabei zuverlässige und starke Aufwinde, die oft bis 7.000 Meter hochreichen und bis FL 235 luftrechtlich auch nutzbar sind.

Spielwiese, respektive unser Kinosaal, ist das weiträumige, dauerhaft von September bis März und von SR-SS als TSA eingerichtete Wellenfluggebiet, das eine Ausdehnung von ca. 230 mal 50 Kilometer hat, mit Obergrenzen von FL 215 bis 235. Dass sich darin mit guten Ortskenntnissen und Wellenflugerfahrung außergewöhnliche Streckenflüge unterbringen lassen, beweist eindrucksvoll der bisher weiteste Flug von LKMI aus: die beiden „Lokalmatadoren“ David Tempel und Martin Pohl nutzten die bombige Wetterlage am 30. Oktober 2021 mit dem Arcus ihres LSV Gifhorn, flogen in einem Jojo dreimal zur Schneekoppe (Riesengebirge) und legten dabei im Höhenband zwischen 4.000 und 6.000 Metern 1.161 Streckenkilometer mit einem

Schnitt von 140 Stundenkilometer zurück – Respekt!

## Tolle Gemeinschaft der Flieger

Hauptdarsteller sind die immer zahlreicheren Piloten, die sich zum zweiwöchigen Wavecamp auf den langen Weg nach Oberschlesien machen. Wirklich gutes Fliegervolk kommt hier zusammen und es fühlt sich an wie auf einem Vereinsfluglager: Man kennt sich inzwischen, lebt zusammen im Vereinsgebäude, fachsimpelt zusammen nicht nur über Wellenthemen, freut sich am Abend gemeinsam über die Flüge, unterstützt sich beim Auf- und Abbauen der Segelflugzeuge und beim Flugbetrieb. Vielleicht kann man es am besten so zusammenfassen: derlei verbrachte Zeit und geteilte Erlebnisse mit spürbar Gleichgesinnten ist Lebensqualität – Fliegen verbindet!



**Immer noch steigt der Duo Discus beim Passieren von 6.000 Metern MSL**



**Atemberaubende Aussichten**



**Stefan Zistler liest in den Wolkenstrukturen den besten Weg für den Aufstieg nach dem Ausklinken**

Das gilt insbesondere auch für die Gastgeber des Aeroklubs Jeseník. Die Freunde um Organisatorin Vlasta Lasovska reißen sich sprichwörtlich die Beine aus, um ihre Gäste zufriedenzustellen, und das Bemühen ist ständig spürbar, dass sich die Wellenfluggemeinde wohlfühlen kann! Das Gebäude ist weitgehend in deutschem Besitz während des Camps und die Teilnehmer rechtfertigen das Vertrauen durch sorgsamem Umgang mit dem anvertrauten Inventar. Legendär sind zum Abschluss die gemeinsamen Abende, bei denen Schlepppiloten und Flugleiter zur Klampfe greifen und man nach herzlichem Gulaschessen versucht, die jeweiligen Volksweisen anzustimmen – Fliegen verbindet auch hierbei!

### Start am frühen Morgen

Gut organisiert und diszipliniert ist der Flugbetrieb in Mikulovice LKMI. Ein super Briefing mit allen relevanten Informationen und Regelungen steht im Vorfeld als Download bereit, für Neulinge ist ein mindestens einstündiger Einweisungsflug obligatorisch. Wellenaufwinde sind im Gegensatz zur Thermik nachtaktive, aufgebaut wird deshalb oft im Dunkeln im

Schein der Stirnlampen und es wird im ersten Tageslicht hinter einer der drei eingesetzten Schleppmaschinen gestartet.

Was das für ein erhebendes Gefühl ist, nach dem zielgerichteten Schlepp in der Welle auszuklinken, erleichtert das piepsende Vario zu hören und dabei wie von Geisterhand Höhenmeter um Höhenmeter in den anbrechenden Morgen gehoben zu werden, ist unbeschreiblich! Es fehlen dafür die Worte, und alle Versuche, es zu beschreiben, schlagen fehl. Am ehesten vermitteln Bilder und Videos diese Eindrücke, in denen ich persönlich immer besondere Dankbarkeit und Bescheidenheit empfinde. Wie gut, dass wir im Vater-Sohn-Duo in einem Doppelsitzer unterwegs sein dürfen und uns so noch intensiver auf diese Erlebnisse einlassen können. Ich bin mir inzwischen auch beim Fliegen sehr sicher: Geteilte Freude ist (mindestens) doppelte Freude!

### Extrem tiefe Temperaturen

Drei Flüge hatten wir in diesem Jahr unternommen und alle mit ganz anderen Bedingungen und Verläufen. Am Montag flogen wir fünf Stunden, aber irgendwie

hat es nach oben nicht so richtig wellen wollen. Es war mehr eine Art Rotorsteigen mit dem Resultat, dass wir beide leichten Muskelkater in den Oberschenkeln verspürten; im mehrstündigen sportlichen Wettkampf mit dem Rotor zeigt ein Duo halt doch seine Masse. Über sechs Stunden flogen wir am Mittwoch, unternahmen zwei Abstecher nach Nordwesten und experimentierten mit dem Einstieg in die Primärwelle und die zweite und dritte Schwingung.

Das Highlight in dieser Auflage war unser dritter Flug am Freitag: Es war unser längster mit über sieben Stunden bei tiefen Temperaturen von minus 34 Grad, der höchste mit 6.400 Meter mit hohen Windgeschwindigkeiten in der Höhe und atemberaubenden Eindrücken der wechselnden Bewölkung. Wegen der OVC-Bewölkung wurden wir in die vierte Schwingung geschleppt und konnten uns bis zur Primärwelle vorarbeiten. Ein für uns äußerst beeindruckendes Naturschauspiel bot eine vertikal und horizontal mächtig ausgedehnte Lentiwolke; sie stand stationär mächtig unter uns wie der Ayers-Rock in Australien. Wir konnten an ihrer Luvseite steigen und sie mehrmals abflie-



**Stefan (links) und Michael Zistler beim Wellenfliegen in Tschechien**



**In dieser „Zentrale“ auf dem Flugplatz Mikulowice (LKMI) spielt sich das Geschehen beim zweiwöchigen Wavecamp ab**



▲ Teilweise bizarre, vom Wind gekämmte Wolkengebilde bilden ein echtes Naturschauspiel

► Einen richtigen Logenplatz für atemberaubende Eindrücke bietet der Duo Discus in 6.500 Meter Flughöhe



▲ Da ergeben das frühe Aufstehen und der Aufbau mit der Stirnlampe viel Sinn: Deutlich zeichnen sich die Wellenstrukturen am morgentlichen Himmel ab

gen – was für ein überwältigendes Erlebnis! Völlig nebensächlich, dass wir 370 OLC-Streckenkilometer unterwegs waren.

### Mentale Vorbereitung auch für Außenlandungen

Jener Flug endete mit einer Außenladung. Zwar waren wir um 15 Uhr noch früh dran am Tag und flogen den Luftraum beim Abgleiten nach Südosten ab, um die Höhe in Strecke umzusetzen. Die sich zunehmend hereinschiebende Bewölkung beobachteten wir gut und es gab ein gutes Achtel freie Lücken für den Abstieg. Unser Plan war es, nach Nordosten eine letzte Wende zu setzen und dann den Endanflug nach LKMI zu fliegen.

Im Verlauf dieses Vorhabens wurden die Wolken aber immer kompakter und in Kursrichtung auf die Heimat die Lücken weniger. Da halfen auch 2.500 Meter über Gleitpfad nichts: Ein Abstieg in IMC ist jedenfalls niemals eine Option, und der Turbo wollte uns dank schwacher Batterie auch nicht helfen.

Den großen Acker hatten wir schon 800 m/GND ins Auge gefasst und als unser Außenlandefeld definiert. Ich finde es wichtig, wenn sich die Bedingungen und Umstände ändern, man Fehleinschätzungen getroffen hat oder auch aus anderen Gründen: Eine sichere Außenlandung ist immer eine gute Option und wir sollten sie immer als Plan B auf dem mentalen

Radar haben, um dafür bereit zu sein, wenn es notwendig wird.

### Gute Vorbereitung ist unerlässlich

Nach dem guten Motto „Share your experience“ möchten wir diesen Bericht auch dazu nutzen, auf die Besonderheiten dieser Flugdisziplin hinzuweisen. Das sind schon spezielle Anforderungen an die Flugplanung, Vorbereitung und am Ende auch an die Flugdurchführung selbst. Auch wenn da meist tolle Fotos zu sehen und begeisternde Berichte wie dieser zu lesen sind: Es sind keine Spaziergänge in dieser eigentlich menschenfeindlichen Umgebung, die man einfach mal so „en passant“ mitnehmen kann. Dafür ist es umso genussvoller, wenn die Pläne alle aufgehen und man nach vielen Stunden wieder auf festem Boden steht.

Stefan und ich waren jetzt das dritte Mal mit von der Partie und es ist sicher, dass das Wavecamp in Jesenik einen festen Platz in unserer Jahresplanung auch in Zukunft einnehmen wird. Klar ist es ein Aufwand, mit dem Hänger über 800 Kilometer anzureisen und das Fliegen bei minus 34 Grad über sieben Stunden bei Starkwind über 100 Stundenkilometer im engen Segelflugzeug ist nicht gerade ein körperliches Wellnessprogramm. Aber was für ein emotionaler Booster!

### Faszination des Segelfliegens

Wir betreiben auch Streckenflug und Kunstflug mit den speziellen Reizen und Anforderungen. Aber gerne lege ich mich fest: Die Wellenflüge in Tschechien bieten uns die überragendsten optischen Eindrücke und eine Fülle von segelfliegerischem Vergnügen. Sie sind am besten geeignet, Antworten zu geben, was die Faszination nicht nur des Segelfliegens ausmacht. Wir sind jedenfalls zunehmend begeistert und voller Vorfreude auf das, was da noch auf uns wartet!

Text und Fotos: Michael Zistler

– Anzeige –

**Wir suchen**  
**Fluglehrer Segelflug** <sup>(m/w/d)</sup>  
 motivierte Schüler - engagiertes Team  
 - attraktiver Flugzeugpark  
 mail: [vorstand2@fliegerwaldsee.de](mailto:vorstand2@fliegerwaldsee.de)  
 Telefon 0173 274 98 09

[www.fliegerwaldsee.de](http://www.fliegerwaldsee.de)



HERZLICHE EINLADUNG!

# HAUPTVERSAMMLUNG BEIM FÖRDERVEREIN FÜR SEGELKUNSTFLUG



Der Förderverein für Segelkunstflug im BWLV lädt zu seiner jährlichen Mitgliederversammlung ein.

**Datum: Samstag, 12. Februar 2022**

**Zeit: 14 Uhr**

**Ort: Flugplatz Blumberg**

Anträge müssen bis 14 Tage vor der Hauptversammlung schriftlich als Brief oder per E-Mail beim Vorstand eingereicht werden. Mitglieder erhalten die Einladung postalisch oder elektronisch inklusive der Tagesordnung zugesandt.

Alle Vorstandsmitglieder, Kunstfluglehrer und Abordnungen von Vereinen, die einen Kunstfluglehrgang durchführen wollen, treffen sich bereits um 13 Uhr.

Aufgrund der aktuellen Vorgaben der baden-württembergischen Landesregierung in Bezug auf die Corona-Lage kann es notwendig werden, die Versammlung abzusagen oder auf einen anderen Termin zu verschieben. Dazu bitte unbedingt die Informationen zur Hauptversammlung auf der Homepage des Vereins ([www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com)) beachten.

Text: Ralph Rainer

## DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG AUF DER WASSERKUPPE ZWEI NEUE EXPONATE

Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe nennt nun zwei neue Ausstellungsstücke sein eigen: Franz Grasberger aus Österreich hat dem Museum zwei Scale-Nachbauten der Horten III und Horten IV geschenkt. Nach der Übergabe Mitte August wurden beide Nachbauten in die Segelflugausstellung integriert. Sie ergänzen dort die im Original nicht mehr vorhandenen Exponate, wie schon Seeadler und Weltensegler.

Text: red.

Foto: Deutsches Segelflugmuseum mit  
Modellflug auf der Wasserkuppe



Im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe gibt es nun Nachbauten der Horten-Nurflügler zu sehen

### SPITZENLEISTUNG

## 1.500-KILOMETER-DIPLOM FÜR GERHARD HEIDEBRECHT

Gerhard Heidebrecht erhielt für seinen Flug am 11. Mai 2021 das 1.500-Kilometer-Diplom der FAI. Dem Piloten des FSV Bad Tölz gelang diese außergewöhnliche Leistung in den Alpen. Er ist erst der dritte Segelflieger nach Diether Memmert und Mathias Schunk, dem in Europa ein so überragender Streckenflug glückte. Herzlichen Glückwunsch!

Text: DAeC

# SEGELKUNSTFLUG-LEHRGANG IN HAYINGEN KÄSE-ECKE ... ABFAHRT!



Die Welt steht Kopf – zumindest beim Segelkunstflug-Lehrgang

**Die Welt Kopf stehen zu sehen, in vertikalen Fluglagen durch den Himmel zu schießen und ungeahnte Beschleunigungen zu spüren: Das durften die sechs Grundschüler und 15 Weiterbilder im Segelkunstflug-Lehrgang in Hayingen erfahren. Vom 2. bis 9. Oktober konnten sie – mit wagemutigen Fluglehrern, Trainern und einer Menge Unterstützungspersonal an ihrer Seite – die hohe Kunst der Krinkel und Rollen erlernen, beziehungsweise ihre Fähigkeiten verbessern.**

Der Segelkunstflug wird in Hayingen schon seit vielen Jahren gelehrt und zieht jedes Mal aufs Neue Nachwuchspiloten und Wiederkehrer auf die Schwäbische Alb, um sich in toller Atmosphäre professionell ausbilden zu lassen.

Los ging es am Samstag um 10 Uhr mit einem schnellen Briefing, denn die Wetteraussichten für die folgende Woche sahen nicht gut aus. Das Wetterfenster am Wochenende wurde daher genutzt, so gut es ging. Mehr als 100 Kunstflüge und zwei Solokunstflüge von Grundschulern am Sonntag ließen den Lehrgang dann gleich mit einem Paukenschlag beginnen. Die Alleinflüge werden in Hayinger Tradition gefeiert, indem man den Hintern erneut, diesmal für den Rückenflug, sensibilisiert bekam. Anschließend wurde bei gemütlichem Beisammensein gefeiert. Mysteriös: In jener Nacht lern-

ten auch ein paar Eier das Fliegen – worüber dann am nächsten Morgen eingehend philosophiert wurde.

## Interessante Vorträge in der Theorieschulung

Nachdem das abgehandelt war, luden Lehrgangsführer Werner Kugler und Udo Markert zum unumgänglichen Theorieunterricht. Einigen brummte alsbald der Schädel. Da sich unter den Grund- und Weiterbildern selbst schon Fluglehrer befanden, ergab es sich, dass einer der Weiterbilder einen Vortrag über Belastungen und Lastvielfaches zur Hand hatte. Die Teilnehmer sahen sich ein Video über einen Bruchtest einer DG-1000-Tragfläche an, und nachdem der Flügel schlagartig aufgerissen war, waren alle wieder hellwach.

Es folgten noch mehrere andere Themen, darunter auch menschliches Leistungsvermögen. Hier waren die Teilnehmer glücklich, zu hören, dass die hohen G-Belastungen keine Langzeitfolgen für den Körper haben – abgesehen von akutem Endorphinausstoß natürlich.

## Schwierige Flugbedingungen

Die folgenden Tage waren zeitweise fliegbar und dafür wurde jede Gelegenheit genutzt. Hierbei mussten die F-Schlepper sowie Fluglehrer ihre guten Ortskenntnisse unter Beweis stellen, denn auf der

Suche nach dem Wolkenloch verliert man gerne mal die Orientierung. Manche Piloten mussten im Turn noch einer Wolke ausweichen, um dann festzustellen, dass der Flugplatz nicht mehr da lag, wo er eigentlich sein sollte. Interessant wird es, wenn Piloten im Stress nicht mal merken, dass sie gerade in die falsche Richtung fliegen.

Auch einem der Grundschüler, der sich gerne mal von der Judgeline aus über Falschabbieger lustig gemacht hatte, blieb nach seinem Bronze-Programm die Frage nicht erspart, wie es denn so sei, wenn man selbst den Blinker falsch setze.

## Erfolgreiche Abschlüsse

In den letzten Tagen des Lehrgangs konnten alle sechs Grundschüler ihre Prüfungsflüge für die Segelkunstfluglizenz erfolgreich absolvieren. Auch bei den Weiterbildern gab es einige Erfolge zu verzeichnen. Es wurden ein Bronze-Programm, drei Silber-Programme und zwei Gold-Programme erfolgreich geflogen. Zudem erweiterten zwei Kandidaten ihre Kunstfluglizenz auf den TMG. Hierfür war wie in den vorherigen Jahren auch schon die RF4, genannt „Kälble“, von Eugen Kuhn zur Verfügung gestellt – ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle dafür!

An Segelflugzeugen standen für die Piloten zwei ASK 21, ein Fox und eine



den Förderverein Segelkunstflug im BWLV und den LSV Hayingen!

### Dank an alle Helfer

Nicht zu vergessen sind die zahllosen Helfer, Fluglehrer, Verpfleger (vielen, vielen Dank, Petra!) und Gute-Laune-Macher sowie die Schlepppiloten aus Hayingen und vom LSV Eisberg Münsingen, die mit ihrer Dynamik tatkräftig unterstützten. Die Teilnehmer freuen sich, mit ihnen aufgestiegen zu sein und sich ins Abenteuer Kunstflug gestürzt zu haben. Ob in der Luft oder der Werkstatt am Abend – auf viele weitere gute Käse-Ecken. Abfahrt!

Text: Nick Weiss und Timo Sirinyan  
Fotos: Christian Hartmann

### Ein vergnügtes Team kam in Hayingen zusammen, um den Segelkunstflug zu lernen

SZD-59 vom Förderverein für Segelkunstflug zur Verfügung. Der LSV Hayingen steuerte zusätzlich noch seine SZD-54 Perkoz bei. Die Möglichkeit, eine so große Vielfalt an Flugzeugen zu nutzen, ist dabei bei Weitem keine Selbstverständ-

lichkeit! Immerhin müssen die Besitzer und Betreuer der Flugzeuge oft starke Nerven beweisen, wenn Anfänger sich an neuen Flugfiguren versuchen und dabei die Betriebsgrenzen voll ausnutzen. Ein herzliches Dankeschön also ebenfalls an

## LUFTSPORTLERINNEN

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



GEPLANTES TREFFEN IN RHEINSTETTEN:

# HERZLICHE EINLADUNG AN ALLE LUFTSPORTLERINNEN!

**Das nächste baden-württembergische Treffen der Luftsportlerinnen soll auf Einladung der FSV 1910 Karlsruhe am Samstag, 12. Februar 2022, in Rheinstetten stattfinden (sofern die Coronalaage es zulässt).**

Die genaue Anschrift lautet:  
Kutschenweg 40, 76287 Rheinstetten.  
Beginn: 10 Uhr

Die Anreise ist nicht nur mit dem Auto, sondern nach vorheriger Anmeldung auch mit UL oder Motorsegler möglich: <http://www.lsg-rheinstetten.de/index.php/segelfluggelaende-rheinstetten> – oder direkt über den QR-Code.



Neben der Begrüßung durch die Beauftragte für Frauensport im BWLV, Beate Rein, einem Rückblick auf 2021, Ausblick auf 2022 und der Vorstellungsrunde der Teilnehmerinnen, wird Walter Eisele einen Abriss über die Zukunftsplanung des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) und Trainingsmaßnahmen im Segelflug geben.

Als Highlight am Nachmittag sind die Organisatorinnen mit einer Spitzensportlerin in Kontakt und hoffen, dass dieser Vortrag realisiert werden kann. Weitere Programmpunkte sind in Planung.

Das Treffen der Luftsportlerinnen ist eine gute Möglichkeit, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und neue Kontakte zu knüpfen.

Über zahlreiche Anmeldungen bis zum 2. Februar 2022 freut sich Beate Rein unter [rein@bwlv.de](mailto:rein@bwlv.de)

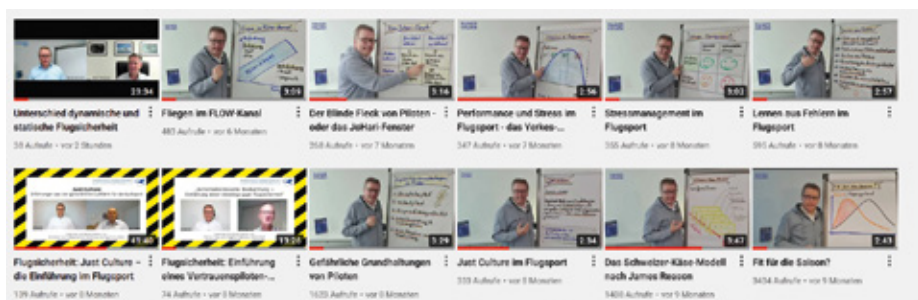
Text: Beate Rein  
Foto: BWLV-Archiv

Das letzte Treffen der baden-württembergischen Luftsportlerinnen (Hexentreffen) gab es 2020 auf dem Eisberg. 2021 wurde es pandemiebedingt online abgehalten, für 2022 ist es – sofern möglich – wieder in Präsenz in Rheinstetten geplant





# LERNEN AM BILDSCHIRM: VIDEOS ZUR FLUGSICHERHEIT AUF YOUTUBE



Vom Stressmanagement bis zur Saisonvorbereitung für Piloten: der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV bietet in seinem YouTube-Kanal etliche Videos zur Fortbildung in Sachen Flugsicherheit

Seit Kurzem hat der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV (AKFS) sein Online-Angebot um einen speziellen YouTube-Kanal zum Thema Flugsicherheit ergänzt. Mit dem Ziel, die zentralen Elemente moderner Flugsicherheit einfach und ansprechend zu präsentieren, wird der Kanal sukzessive erweitert.

Die Beiträge sind meist kurz gehalten, um vor allem eines zu erreichen: Interesse zu wecken. Denn Flugsicherheit macht Spaß und bringt uns Luftsportler umfassend auf ein deutlich höheres Level. Es lohnt sich also, immer wieder reinzuschauen, um sich zu informieren und weiterzuentwickeln!

Der Kanal ist erreichbar über den Link <https://www.youtube.com/c/Flugsicherheit> oder über den QR-Code

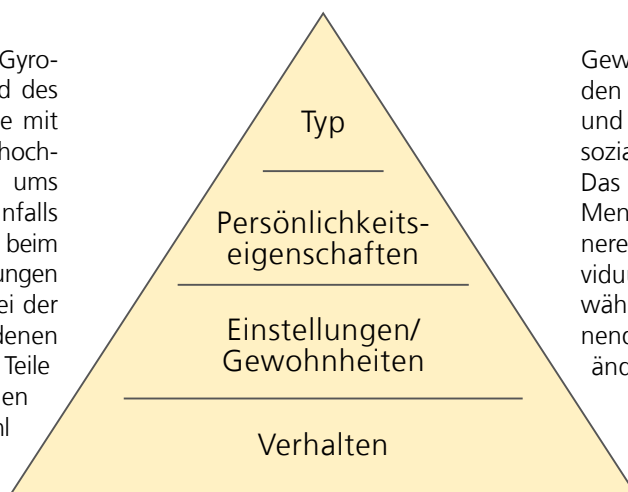


Text: Rainer Krumm, AKFS

## HAZARDOUS ATTITUDES: GEFÄHRLICHE EINSTELLUNGEN IN DER LUFTFAHRT

Im September 2019 kollidierte ein Gyrocopter bei bestem Wetter während des Reisefluges in rund 20 Meter Höhe mit einer Stromleitung. Beide Insassen, hocherfahrene Piloten, kamen dabei ums Leben. Bei der Untersuchung des Unfalls stellte man keine technischen Fehler beim Gerät oder medizinische Einschränkungen der Crew fest. Jedoch fand man bei der Auswertung einer an Bord gefundenen Kamera Videosequenzen, die große Teile des Flugverlaufs in teilweise wenigen Metern Höhe dokumentierten. Sowohl aus luftrechtlicher Sicht als auch nach gesundem Menschenverstand lag ein komplett regelwidriges Verhalten vor, das dann leider auch tragisch endete. Was treibt Menschen an, derart unvernünftig zu handeln?

Kennt das nicht jeder von uns? Ab und an handeln wir einfach besonders irrational, suchen vielleicht den „Kick“. Um diese Verhaltensweisen zu erklären, müssen wir uns kurz mit der Persönlichkeit des Menschen beschäftigen.



In einem vereinfachten Modell lassen sich vier Persönlichkeitsebenen unterscheiden. Die Persönlichkeit, ein Synonym dafür ist „Charakter“, wird zum Großteil vererbt, in den ersten Lebensmonaten entwickelt und ist nicht veränderbar. Die Eigenschaften sind dabei konstante, überdauernde Arten des Verhaltens, die zur Beschreibung und zur Vorhersage des Verhaltens von Personen verwendet werden.

Gewohnheiten und Einstellungen werden später in der Entwicklung erworben und vor allem durch die Umwelt und das soziale Umfeld eines Menschen geprägt. Das Verhalten ist schließlich für andere Menschen beobachtbar, während das Innere zunächst verborgen bleibt. Ein Individuum kann sein Verhalten generell frei wählen, aber es ist schwierig, innewohnende Persönlichkeitscharakteristika zu ändern.

Für die Luftfahrt relevant ist, dass bestimmte Einstellungen als sicherheitsrelevant angesehen werden müssen und Gefahren in sich bergen. Piloten müssen sich der Einstellungen bewusst werden, die ihr Urteilsvermögen und ihre Entscheidungsfindung beeinflussen. Jeder Mensch trägt Persönlichkeitsmerkmale in sich, die individuell unterschiedlich stark ausgeprägt sind, aber auch innerhalb eines Individuums zeitlich variieren können. Ab einer gewissen Ausprägtheit lassen sie den Einsatz eines Piloten als Entscheidungs-

träger in der Luftfahrt nicht mehr zu. Airlines versuchen, mit psychologischen Einstellungstests Menschen mit diesen zu stark ausgeprägten Merkmalen von vornherein auszuschließen. In der Privatfliegerei gibt es aber dieses Korrektiv (außer vielleicht das Gespräch beim Fliegerarzt) nicht. Umso wichtiger, sich damit auseinanderzusetzen.

In der Literatur haben sich sechs gefährliche Einstellungen herauskristallisiert, die eine Bedrohung für sicheres Fliegen darstellen:

1. Da wäre zunächst die **Antiautorität**. Diese entstammt einem Unmutgefühl oder einem Unverständnis gegenüber Regeln und Standard Operating Procedures, gepaart mit einer zu ausgeprägten Selbstwirksamkeitsüberzeugung. Auch bloße Ignoranz kann zu der Einstellung führen: „Vorschriften sind für andere da, nicht für mich!“
2. „Jetzt aber schnell!“ Mit **Impulsivität** wird der Drang beschrieben, vorschnell zu handeln, ohne vorherige Situationsanalyse und unter Nichtbetrachtung von Alternativen, obwohl Zeit und Überlegungen notwendig wären um eine korrekte Entscheidung zu treffen.
3. „Das kann mir nicht passieren“ beschreibt den Glauben an die eigene **Unverwundbarkeit**. Unfälle und Zwischenfälle passieren demnach nur anderen. Besonders ausgeprägt ist diese Einstellung bei jungen Piloten mit wenig Erfahrung und bei sehr erfahrenen, älteren Piloten.
4. **Resignation** bezeichnet die Tendenz, sich bedenkenlos unterzuordnen und schwierige Entscheidungen oder die Übernahme von Verantwortung zu meiden. Personen, die sich mit dem

scheinbar Unvermeidbaren abfinden, sehen keine große Möglichkeit der Einflussnahme, getreu dem Motto: „Was bringt das schon?“

5. **Selbstüberschätzung** bedeutet hier, eine exzessiv hohe Meinung von sich selbst zu haben und äußert sich durch die Demonstration von Arroganz und Ignoranz. Personen, die diese Einstellung an den Tag legen, zeigen oft ein Verhalten, das darauf aus ist anderen zu beweisen, dass sie etwas Besonderes leisten können oder besser sind als andere. „Ich kann das (besser)“ zeichnet also diese gefährliche Einstellung aus.
6. Und schließlich wäre noch die **Selbstzufriedenheit** oder neudeutsch **Complacency** zu nennen. „Das passt schon“, ist häufiger von erfahreneren Piloten zu hören und zeigt sich im Nachlassen des Wunsches in Übung zu bleiben. Preflight Checks und Checklisten werden unvollständiger abgearbeitet, mögliche Eventualitäten werden nicht mehr vorausgeplant.

Keiner von uns ist vor diesen Einstellungen gefeit. Jedoch sollten wir uns täglich beim Fliegen selbst überprüfen, ob unsere Einstellung nicht gerade in eine gefährliche Richtung tendiert. Das Wissen um die Einstellungen ist das eine, das bewusste Anwenden von Gegengedanken (Antidotes), durch die eine zu ausgeprägte Grundhaltung entschärft werden kann, ist das andere. Wenn mir zum Beispiel beim Segelfliegen oder beim Schulen gerade besonders gut gefällt, wie ich den Flug manage, gehen mittlerweile bei mir die Alarmglocken an und ich hole mir ins Bewusstsein, dass ich dabei bin, mich selbst zu überschätzen oder zu selbstzufrieden zu werden. Dies schärft dann

wieder den Blick für die Gefahren der Fliegerei.

Mögliche Gegengedanken wären:

1. Antiautorität: „Folge den Vorschriften und Gesetzen (diese sind meist mit Blut geschrieben)!“
2. Impulsivität: „Nicht so schnell – erst mal nachdenken!“
3. Unverwundbarkeit: „Es könnte mir auch passieren!“
4. Resignation: „Das lässt sich ändern, ich bin dafür wichtig!“
5. Selbstüberschätzung: „Kein Risiko eingehen!“
6. Selbstzufriedenheit: „Es ist wichtig, immer wachsam, aufmerksam und kritisch zu bleiben!“

Wenn wir zum Abschluss auf den Gyrocopter-Unfall zurückkommen, stellen wir fest, dass hierbei mindestens drei dieser gefährlichen Einstellungen vorlagen: Antiautorität, Unverwundbarkeit sowie Selbstüberschätzung.

Diese Themen sind unter anderem Grundlagen vom Single Pilot Resource Management Training (SRM). Nicht nur in der kommerziellen Fliegerei sollte Crew Resource Management verpflichtend sein. Auch in der Privatfliegerei führt dieses Training zu einem sichereren und effizienteren Fliegen.

Text: Marco Dürbrook  
Mit freundlicher Genehmigung  
aus LuftSport, Ausgabe Oktober/  
November 2021

(Der Autor ist Verkehrspilot, Fluglehrer und Flugprüfer. Mit seinen Partnern von Human Factors Training bietet er unter anderem mehrmals im Jahr SRM-Seminare in Hamburg und Egelsbach an – [www.humanfactorstraining.de](http://www.humanfactorstraining.de)).

– Anzeige –

**LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE MIT ORATEX® 6000**  
**ALLE ROBIN / JODEL: UNVERNÄHT**



Kundenmaschine „der Flugwerft Steinle“ im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerichtet

**AUCH SIE WOLLEN IHRE MASCHINE UMRÜSTEN?  
DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!**



**DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG  
FÜR ALLE ROBIN / JODEL FLUGZEUGE  
FÜR ALLE PIPER FLUGZEUGE IN VORBEREITUNG**

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

- Besser geht es aerodynamisch nicht.
- Die Wickelbänder entfallen und es werden Rippenaufsteimer mit entsprechenden Kräfteleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- Die punktuelle Auftriebsbelastung über die Vernähpunkte entfällt.
- Durch das DESIGN CHANGE entfallen auch die beim Vernähen obligatorischen Verstärkungsbänder und Abdeckbänder, was optimale Strömungsverhältnisse am Flügel garantiert.
- Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- Bespannt wird mit ORATEX 6000 UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GMBH • AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 • 04179 LEIPZIG • TELEFON: +49 341 4423050 • SHOP: [www.LANITZ-AVIATION.com](http://www.LANITZ-AVIATION.com)

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

## ABFLIEGEN IN MALSCH



Zahlreiche Flugzeuge standen zur Verfügung

Am 23. Oktober trafen sich die Piloten der Flugsportgemeinschaft Letzenberg Malsch gegen 7 Uhr zum gemeinsamen Abfliegen mit Ziellandewettbewerb.

Mit den ersten Sonnenstrahlen wurde der Tag mit einem Sunrisefliegen gegen 7.30 Uhr eröffnet, anschließend wurde zusammen gefrühstückt, wobei der frisch gewählte, neue Zweite Vorsitzende Stefan Hill die Regularien für den Ziellandewettbewerb erläuterte.

Fast schon traditionell stand auch in diesem Jahr die Ka 4 „Röhnstein“ des Fliegerkameraden Markus Kramer für den Wettbewerb zur Verfügung. Für weitere Begeisterung sorgte eine wunderschön

restaurierte K 8 B, die ebenfalls im Besitz von Markus Kramer ist. Das Besondere an dieser K 8 ist allerdings, dass diese lange Jahre am Flugplatz Malsch stationiert war und bei so manchem Piloten schöne alte Erinnerungen wach werden ließ. Somit hatte die FSG nicht nur kaiserliches Wetter für diese Jahreszeit, sondern wahrhaftig auch einen kaiserlichen Flugbetrieb.

Folgende Flugzeuge waren in der Startaufstellung zu finden: Ka 2, Ka 4, K 8 B, Ka 6 CR, Ka 6 E, AS-K 13, ASK 21 und als Ausreißer die vereinseigene DG 1000. Nach einem spannenden Wettbewerb gratulierten die Ausrichter Michael Reiß, der sich den Sieg auf seiner Ka 6 E gesichert hatte.

Bei herrlichem Wetter konnten die Piloten in Malsch ihr Abfliegen durchführen



Der schöne Tag wurde im Anschluss noch mit einem gemeinsamen Abendessen sowie der Siegerehrung gekrönt. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an alle Teilnehmer und vor allem an das Organisationssteam rund um diesen Tag.

Text: Michael Kuhn, Nils Maier  
Fotos: Nils Maier, Philipp Bender

## BEI DER FLIEGERGRUPPE RENCHTAL GILT: „SAFETY FIRST“

Die Jahreshauptversammlung für das Jahr 2020 der Fliegergruppe Renchtal (FGR) fand coronabedingt erst sehr verspätet statt. Höhepunkt war die Auszeichnung von Fluglehrer Martin Kiefer mit der Goldenen Ehrennadel des DAeC.

Üblicherweise findet die Jahreshauptversammlung der FGR im Frühjahr statt. Nun konnte für die Einhaltung der Corona-Bedingungen ein geräumiges Besprechungszimmer für die Präsenzveranstaltung gefunden werden. So nahmen

nur neun aktive Mitglieder unter Einhaltung von 2G plus (inklusive eines aktuellen negativen Schnelltests teil). Weitere Kameraden waren per Videokonferenz zugeschaltet.

Der Erste Vorsitzende Klemens Schmiederer zeigte sich erfreut, dass die Piloten sich mal endlich wieder persönlich treffen konnten – wenn auch unter den genannten Beschränkungen. Denn die Videokonferenzen übers Jahr hinweg seien nicht gerade förderlich für die sozialen Kontakte und die Kameradschaft unter

den Piloten. Weiterhin galt es ja auch, beim Flugbetrieb auf dem Segelfluggelände Musbach die gültigen Coronabestimmungen konsequent einzuhalten. Wie auch beim Fliegen gelte der Grundsatz „Safety first“: also weder sich noch andere gefährden.

### Neue Homepage erstellt

Schriftführer Martin Kiefer berichtete, dass das Vereinslogo komplett überarbeitet und dann zum Jahresbeginn fertiggestellt worden sei. Es werde nun im



**Klemens Schmiederer, der Vorsitzende der FG Renchtal (rechts), ehrte Martin Kiefer für dessen langjährige Tätigkeit als Segelflug-Lehrer**

Briefkopf der Dokumente, Einladungen, Protokolle, etc. verwendet. Das neue Logo sei ebenfalls wichtige Basis für eine neue Homepage gewesen. Diese sei in einem Arbeitsteam komplett neu gestaltet und modernisiert worden und solle aktuell und spannend gehalten werden. Nach vier Monaten intensiver Teamarbeit sei eine Homepage entstanden, die Fluginteressierten den Luftsport anschaulich präsentie-

re. Sie kann unter [www.fliegergruppe-renchtal.de](http://www.fliegergruppe-renchtal.de) aufgerufen werden.

### **Chronik zum Fliegen im Renchtal**

Dieter Steggemann hat mit intensiven Recherchen, Interviews mit alten Kameraden und ganz viel Engagement ein Buch mit 140 Seiten geschrieben: „Vom Drahtverhau zur Fliegergruppe Renchtal“ lautet der Titel. Auf der neuen Homepage unter „Chronik“ ist das Buch als PDF eingebunden und zeigt die Entwicklung der Fliegerei im Renchtal.

### **Gut aufgestellter Verein**

Schriftführer Gerhard Roth berichtete über eine ausgeglichene Bilanz und einen positiven Kassenstand. Werkstattleiter Tilman Fuchs koordinierte die anstehenden Servicearbeiten in der Fliegerwerkstatt Ramsbach-Höfle und die Aufrüstung der drei Segelflugzeuge mit LED-Blitzern als zusätzliche Kollisionswarnung. Die drei modernen Segelflugzeuge sowie der Motorsegler müssen im Frühjahr wieder

zur Jahresnachprüfung. Ausbildungsleiter Johannes Tisch präsentierte den Status der aktuell vier Flugschüler der FGR, welche derzeit ausgebildet werden. Der Erste Vorsitzende der Fliegergruppe Freudenstadt, Axel Reich, nahm die Entlastung des Vorstandes vor, die einstimmig erfolgte.

### **Ehrung für 25-jährige Fluglehrer-Tätigkeit**

Zum Schluss zeichnete der Vorsitzende Klemens Schmiederer den Fluglehrer Martin Kiefer aus Oberkirch mit der Goldenen Ehrennadel des DAeC für dessen seit 25 Jahren ausgeübtes Ehrenamt als Segelfluglehrer aus. Kiefer erhielt neben Urkunde und Ehrennadel auch ein Weinpräsent. Der Fluglehrer fliegt seit 1988 und bildet in der Schulungs- und Nutzungsgemeinschaft der FG Renchtal mit der FG Freudenstadt gemeinsam mit insgesamt zwölf Fluglehrern zahlreiche Segelflug- und Motorseglerpiloten aus.

Text: Martin Kiefer/red.  
Foto: FG Renchtal

## **FSV KARLSRUHE ERHÄLT ZUSCHUSS DER BBBANK FÜR MOTORSEGLER**

**Am 3. November konnte Roland Helfer, Erster Vorsitzender des Flugsportvereins 1910 Karlsruhe, gemeinsam mit den Vertretern des Vereins eine Spende der BBBank im Wert von 10.000 Euro für die Beschaffung eines gebrauchten Motorseglers entgegennehmen. Den symbolischen Scheck übergab Professor Dr. Wolfgang Müller, Mitglied des Vorstandes der BBBank, auf dem Segelfluggelände Rheinstetten-Forchheim.**

Damit das Projekt Motorsegler umgesetzt werden konnte, hatte sich der Flugsportverein für dieses umweltfreundliche Flugzeug mit der Akademischen Fliegergruppe am KIT Karlsruhe zusammengetan. Gemeinsam wird nun der Motorsegler betrieben. Der Oldtimer RF5 wurde dazu verkauft. Der Flugsportverein, der einer der größten Luftsportvereine in Baden-Württemberg ist, benötigt jedoch weiterhin Geld für neue Fluggeräte, für die Erneuerung von gesetzlich vorgeschriebenen Funkgeräten, für Navigationsgeräte, Fallschirme und vieles mehr.

Hier konnte die BBBank unkompliziert Mittel aus dem Gewinnsparsparverein Baden zur Verfügung stellen und so schnell und einfach den Flugunterricht und die Flugpraxis sichern.

„Die Unterstützung von Vereinen und Verbänden, die mit hohem ehrenamtlichem Engagement eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft wahrnehmen und insbesondere Jugendliche und junge Menschen auf ihrem Weg in das Erwachsenenleben begleiten, sehen wir als eine große Aufgabe und Herausforderung auch für unsere Bank. Die BBBank möchte mit ihren Mitteln das Engagement von gemeinnützigen Einrichtungen unterstützen und damit einen Teil der gesellschaftlichen Verantwortung mittragen“, sagte Professor Dr. Wolfgang Müller bei der Übergabe.

Der Gründungsgeist der BBBank drückt sich neben dem nach wie vor gelebten genossenschaftlichen Selbsthilfedanken auch im sozialen Engagement des Hauses aus. Deshalb steht die BBBank auch der Förderung gemeinnütziger Aktivitäten und Institutionen traditionell sehr nahe. Mit Spenden- und Sponsoringmaßnahmen werden Projekte aus den Bereichen Soziales, Sport, Kultur und Wissenschaft von der BBBank gefördert.

Ein Rundflug im Motorsegler und Segelflugzeug wird aus Wettergründen im Frühjahr 2022 nachgeholt.

Text: Roland Helfer  
Foto: FSV 1910 Karlsruhe



**Roland Helfer, der Erste Vorsitzende des FSV 1910 Karlsruhe (links), nahm den symbolischen Scheck von Professor Dr. Wolfgang Müller von der BBBank entgegen**

# HERZENSWUNSCH ERFÜLLT

Kürzlich konnte das Team des Malteser Hilfsdienstes in der Metropolregion Rhein-Neckar wieder einen Herzenswunsch erfüllen: Bärbel Kiefer war einst eine begeisterte Fliegerin und wollte noch einmal einen Rundflug über ihre Heimat machen. Das Team des „Herzenswunsch-Krankenwagens“ mit Jörg Reichenbächer und Harald Dettenborn holte die ältere Dame vom Hospiz Louise in Heidelberg ab und fuhr mit ihr zum Flugplatz ins nahegelegene Walldorf.

Pilot Günther Hausmann hatte sich sofort zu dem Rundflug mit der clubeigenen Maschine des Aero-Clubs Walldorf, einer Katana DA20, bereit erklärt, als der Her-

zenswunsch an ihn herangetragen worden war. Bärbel Kiefer saß alsbald im Flugzeug, und ab ging es ein letztes Mal in die Lüfte. Selbstverständlich wurden auf der Fahrt und im Flugzeug Fachgespräche geführt und Erinnerungen ausgetauscht.

Die Seniorin war überglücklich, dass man ihr diesen Herzenswunsch noch erfüllt hatte. Wohlbehalten konnte das Malteser-Team sie wieder ins Hospiz Louise zurückbringen. Danke an alle Beteiligten, die kurzfristig diese Aktion ermöglicht haben!

Text: Malteser Hilfsdienst/red.  
Foto: Malteser Hilfsdienst



Pilot Günther Hausmann nahm Bärbel Kiefer in der Katana des Aero-Clubs Walldorf auf einen Rundflug über ihre Heimat mit

## Region 5 – Oberschwaben-Bodensee

# JUBILÄUM BEIM BERMUDATREFFEN



Die Teilnehmer des zehnten Bermudatreffens

**Helge Loschan, fliegerisches „Urgestein“ aus dem Südwesten, hatte am 3. Oktober zum zehnten Mal zum sogenannten Bermudatreffen eingeladen. Damit feierte das beliebte Treffen sozusagen ein kleines Jubiläum.**

Was aber verbirgt sich hinter dem Bermuda-Treffen? Denn hier ist natürlich nicht jenes berühmte Seegebiet im Atlantik gemeint. Vielmehr war es Helge Loschan, seit vielen Jahren als Fluglehrer und -prüfer im Land unterwegs, schon immer ein Anliegen, die Vereine einer Region näher zusammenzubringen.

Helges hauptsächlicher Wirkkreis, gelegen zwischen Konstanz, Herten und dem Klippeneck, bildet nahezu ein Dreieck auf der Luftfahrerkarte. Sein Wunsch: Bei den Piloten ein Interesse am meist wenig bekannten Nachbarverein zu wecken, und einen Anlass zu geben, diesen einmal mit dem Flugzeug zu besuchen. So entstand die Idee zum Bermudatreffen, mit den darin (und darum) liegenden 13 Luftsportvereinen.

Das erste Treffen fand 2011 in Reiselfingen statt, mit bescheidenen zwölf Gastflugzeugen. Von Jahr zu Jahr wurden es

mehr, und es pendelt sich aktuell bei etwa 40 Maschinen aller Couleur ein. Neben den altvertrauten Persönlichkeiten der Fliegerszene erschienen im Lauf der Jahre erfreulicherweise viele neue Gesichter. Beim diesjährigen Treffen auf dem Klippeneck fanden sich etwa 60 Flieger zusammen.

Auf das Treffen in Reiselfingen 2011 folgte 2012 der Bohlhof, dann Blumberg, Binningen und 2015 Hütten-Hotzenwald. Konstanz, Müllheim, Radolfzell-Stahringen und Singen-Hilzingen (2019) waren die nächsten Ziele. 2020 war das Klippeneck geplant, fiel aber der zwischenzeitlich allgegenwärtigen Pandemie zum Opfer.

### Rund 40 Flugzeuge waren vor Ort

Am 3. Oktober 2021, exakt zehn Jahre nach Reiselfingen, war es aber wieder möglich, das Treffen durchzuführen. Passend dazu strahlte die Sonne, und pünktlich ab 14.30 Uhr landeten fast 40 Flugzeuge aller Art auf dem wunderbar gelegenen Klippeneck – höchstgelegener Flugplatz Deutschlands und Sitz der BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte, mit spektakulärer Lage am Albtrauf.

Nach der Landung waren die vielen Flugzeuge schnell in Reih und Glied aufgestellt, freudig bekannte Gesichter begrüßt,



Rund 60 Piloten mit etwa 40 Flugzeugen waren aufs Klippeneck gekommen



Herrliche Aussichten waren den teilnehmenden Piloten vergönnt

und schon war der Duft von Kaffee und Kuchen in der Luft des Hangars zu vernehmen, in dem die Spaichinger Kollegen bestens organisiert eine leckere Gourmet-Theke anboten.

### Großer Dank an die ARGE Klippeneck

Die Teilnehmer bedanken sich in aller Form bei der ARGE Klippeneck, bei den vielen Helfern der Klippenecker Flieger, insbesondere bei Gerold Hermle und Hans-Peter Grimm (Botte), die dieses Treffen möglich gemacht haben. Das Bermudatreffen bildet für viele der Teilnehmer ein schönes und meist abschließendes Highlight im laufenden Fliegerjahr. Die Möglichkeit, einmal auf einem Flugplatz zu landen, der sonst wegen fehlender Genehmigung nicht angefliegen werden darf, birgt einen zusätzlichen Reiz.

Für viele Teilnehmer dürfte es das erste Mal gewesen sein, dass sie mit einem

Motorflugzeug, TMG oder UL auf dem Klippeneck gelandet sind. Dank guter Zusammenarbeit mit der Landesluftfahrtbehörde kann für einen solchen Anlass eine Ausnahmeerlaubnis angefordert werden.

### Weitere Treffen sind geplant

Das Projekt Bermudatreffen ist aber noch drei Treffen (oder drei Jahre) von seiner Erfüllung entfernt. Schwarzwald Baar (EDTD), Herten-Rheinfeld (EDTR) und 2024 dann abschließend Bremgarten (EDTG) versprechen, weitere schöne Fliegertreffen zu werden. Laut Helge Loschan hat das Wetter bisher immer mitgemacht, und alle gastgebenden Vereine zeigten sich von ihrer Sonnenseite – dies nicht nur in kulinarischen Fragen.

Nach leider viel zu kurzer gemeinsamer Zeit folgte der übliche Aufruf zum Gruppenfoto. Doch davor wurde Helge Loschan als Gründervater des Treffens

noch mit einem kleinen Pokal, einer bewegenden Ansprache seitens einiger Teilnehmer und Standing Ovationen verabschiedet. Und dann ging alles ganz schnell: Aufziehendes Regenwetter im Westen verhieß nicht Gutes für die Piloten, die zurück ins Rheintal mussten. Bald zogen die ersten Flugzeuge über das Gelände, es gab freundliche Funkgespräche voller Dank, und jeder nahm schöne Erinnerungen an neue und alte Bekannte mit. So ist in Erfüllung gegangen, was der Grundgedanke dieses besonderen Treffens war und ist: Die Kreise unter den Vereinen immer mehr zu schließen.

Helge lässt grüßen mit dem Wunsch: Bleibt gesund und am Himmel, bis wir uns wiedersehen, 2022 in Donaueschingen.

Text: Bernd Heuberger, BWLV-Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport  
Fotos: Gustl Raußen, Dr. Rainer Pflaum

## Region 6 – Westalb-Hochrhein

# ERSTER ALLEINFLUG UND PILOT DER VIERTEN GENERATION



Die ganze Familie feierte Nils Zellers (3. v. r.) erfolgreichen ersten Alleinflug – dieser ist nun Pilot in vierter Generation

Am letzten Oktoberwochenende war zum Saisonabschluss nochmals reger Flugbetrieb auf dem Flugplatz Wächtersberg. Der krönende Abschluss war jedoch am Montag der erste Alleinflug von Nils Zeller, der an diesem Tag zugleich seinen 14. Geburtstag feierte.

Dies wäre an sich nichts Außergewöhnliches – wäre Nils in seiner Familie nicht schon

Flieger in vierter Generation. Nils saß bereits mit eineinhalb Jahren, beim Flug mit dem Vereins-Ultraleichtflugzeug, das erste Mal mit seinem Vater Tim Zeller in einem Flugzeug. Es folgten mehrere Flüge auf dem Schoß von Onkel Jan. Vier Jahre später absolvierte er den ersten Segelflug im Vereinsdoppelsitzer Twin Acro. Es wurde Tradition, jedes Jahr an seinem Geburtstag zu fliegen. Mit sieben Jahren war er erstmalig bei einem auswärtigen Fluglager des Vereins in Leibertingen dabei. Bereits seit ein paar Jahren verbrachte er viele Wochenenden auf dem Flugplatz und unterstützte beim Flugbetrieb, wodurch er auch regelmäßig in den Genuss eines Mitflugs kam.



**Nils Zellers erster Flug als kleiner Bub, zusammen mit seinem Vater Tim**

### Die Leidenschaft fürs Fliegen vererbt

So wunderte es keinen, dass Nils im April 2021 mit der Flugausbildung begann. Sicher wäre er schon früher bereit gewesen für einen ersten Alleinflug, er musste aber bis zu seinem 14. Geburtstag warten. So durfte er diesmal seinen traditionellen Geburtstagsflug selbst alleine im Flugzeug sitzend steuern. Er war damit an diesem Tag der jüngste Pilot Deutschlands (in Ausbildung, mit der A-Prüfung). Den letzten Checkflug mit Fluglehrer vor seinem Alleinflug führte er mit seinem Großonkel durch.

Nils ist nun ein Pilot in der vierten Generation, denn sein Urgroßvater Herbert Goller hat seine Leidenschaft für das Fliegen neben seinen beiden Söhnen Jochen und Bernd auch den Enkeln Jan, Jonas und Tim sowie seinem Urenkel Nils vererbt.

### Urgroßvater Herbert war 62 Jahre lang Vereinsmitglied

Erst im September nahmen die Mitglieder der Flugsportvereinigung Wächtersberg Abschied von Herbert. Er war 62 Jahre lang Mitglied im Flugsportverein. 1959 begann er als 23-Jähriger seine Segelflugausbildung auf dem alten Wächtersberg. Erste Erfahrungen sammelte er als Windenfahrer, noch bevor er mit seiner Flugausbildung begann. Seine Kenntnisse über Motoren und Fahrzeuge waren damals hochwillkommen.

Anfang 1969 machte er seinen ersten Flug mit dem Motorsegler RF5 auf dem Kengel. Er war einer der Mitbegründer der neuen Sparte Motorsegler. Deren Heimat war der Kengel, wo Herbert wesentliche Beiträge zum Aufbau von Halle

und Gelände leistete. Nach dem Brand der Segelflughalle auf dem alten Wächtersberg 1971 musste übergangsweise der gesamte Vereinsbetrieb auf den Kengel verlegt werden, während ein neues Fluggelände auf dem heutigen Wächtersberg aufgebaut wurde. Auch dort wäre es ohne Herbert nicht gegangen. Wochenlang saß er auf der Planierraupe, um das neue Gelände betriebsbereit zu machen. Unvergessen sind seine Arbeiten an verschiedenen Schleppwinden, die er zusammen mit Erwin Röhm gebaut und betreut hat.

### Große Verdienste um die FSV Wächtersberg

Herbert war auch ein sehr aktiver Flieger. Zu seinen fliegerischen Höhepunkten zählte 1961 der erste Fünf-Stunden-Dauerflug auf dem Wächtersberg, der rein in der Thermik geflogen wurde, und nicht, wie damals üblich, im Hangaufwind. Viele Fluglager führten ihn mit Familie und Vereinskameraden nach Südfrankreich. Dort gelang ihm mit dem

Nimbus II seines Vereinskameraden Jörg Schumacher ein Rekordflug: Er stieg mit Sauerstoffunterstützung in einer Leewelle bis an den Rand der Atmosphäre auf über 8.000 Meter. Das brachte ihm den Höhendiamanten zum damaligen Goldenen Leistungsabzeichen. Von diesem Flug hat er immer leidenschaftlich berichtet.

Herbert hat sich immer zuerst für die Belange des Vereins eingebracht. Die Erweiterung vom reinen Segelflugverein zum Motorflug und der Aufbau der Fluggelände Kengel und Hub waren im Wesentlichen sein Verdienst. Dafür erhielt er 2009 die Silberne Ehrennadel des BWLV. 2019 wurde er bei der Mitgliederversammlung der FSV Wächtersberg für 60 Jahre Mitgliedschaft geehrt. Seinen letzten selbstgesteuerten Flug machte er im Dezember 2015. Und nun setzt sein Urenkel Nils die Fliegertradition in der Familie fort.

Text: Armin Klos

Fotos: Alfred Hartmann, Patrick Hagel, Bernd Goller



**Nils' Urgroßvater Herbert, der erst kürzlich verstorben ist, lebte den Kindern, Enkeln und dem Urenkel die Begeisterung am Fliegen vor**

# EINLADUNG ZUM BILDERVORTRAG VON WERNER KRAMER

**21. Januar 2022, 19 Uhr,**  
**Stadthalle Wehr (Großer Saal),**  
Hauptstr. 14, 79664 Wehr/Baden

Werner Kramer, ausgewiesener Kenner des historischen Segelflugs, lädt zu seinem Bildvortrag mit dem Titel „Die Geschichte des Segelfluges in Gersbach, Wehr und auf dem Hotzenwald mit historischen Fotos“ ein.

Der erste Teil des reich bebilderten Vortrags handelt von der Geschichte einiger flugbegeisterter junger Männer aus Haagen bei Lörrach. Sie waren in den Jahren 1929 bis 1933 die Pioniere des Segelflugs im Dreiländereck.



**Der Schollenhopper konnte nur mit Pferdekraft am Gummiseil in die Luft gebracht werden**

Der zweite Teil trägt den Titel „Vom Schollenhopper zur badischen Rhön in Gersbach“ und hat die Geschichte der Segelfliegergemeinschaft Gersbach als Thema.



**Die Schulgleiter wurden bis zu 60 Mal am Tag mühsam den Hang hinaufgezogen. Das Flugvergnügen dauerte aber nur eine knappe Minute**

Im dritten Teil „Im Hangaufwind am Hotzenwald“ wird die Geschichte des Hotzenwälder Segelflugs von 1935 bis 1945 be-

handelt. Damals gab es noch keinen Flugplatz, nur den Gummiseil-Startplatz an der Hangkante. Man landete dort, wo man gerade herunterkam.



**Der Westhang des Hotzenwaldes lädt zum stundenlangen Fliegen im Hangaufwind ein, mit herrlicher Aussicht über den Rhein und den Schweizer Jura**

Im letzten Teil erzählt Werner Kramer von der Gründung der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald 1950, vom Bau der Flugzeughalle 1955 sowie von der Entstehung des Fluggeländes, das seit 1959 im Besitz der Segelflieger ist und 1962 geplant wurde. Meilensteine waren die Flugtage seit 1956 und der Hotzenwald-Segelflug-Wettbewerb seit 1963.



**Der tiefe Überflug einer französischen F84 aus Bremgarten am Flugtag 1958 war eine Sensation**

Seine Dokumenten- und Fotosammlung hat Werner Kramer als Jugendleiter, Leiter des Flugbetriebs und Präsident der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald in über 30 Vorstandsjahren gesammelt. Er war viele Jahre Vorstand der Segelfluggruppe Wehr, Vizepräsident des Badischen Luftfahrtverbands und Präsidialrat im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband für Südbaden und fliegt seit 1958 bis heute am Hotzenwald.

**Text: Dr. Manfred Reiber/red.**  
**Fotos: Archiv Werner Kramer**



## VERLEIHUNG IN NÜRNBERG

**BUNDESVERDIENSTKREUZ FÜR REINER ROSE**

„Sie waren maßgeblich daran beteiligt, dass die Segelflug-Weltmeisterschaften 1999 an Bayreuth vergeben wurden. Seit 1999 sind sie der Initiator und Organisator des größten dezentralen Segelflugwettbewerbs, dem sogenannten Online-Contest, der weltweit für Luftsportler eine Plattform zum Leistungsvergleich bietet“. Diese Worte schickte Bayerns Innenminister Joachim Herrmann, der auch für den Sport zuständig ist, der Überreichung des Bundesverdienstkreuzes am Bande an Reiner Rose voraus.

Bundespräsident Walter Steinmeier hatte die hohe Auszeichnung schon im August ausgesprochen. Eine entscheidende Rolle war dafür, so Staatsminister Herrmann während der Feierstunde am 18. November im Sophiensaal Nürnberg: „Der durch Sie ins Leben gerufene Online-Contest ist zwischenzeitlich der größte dezentrale Segelflugwettbewerb weltweit. 2017 hatten knapp 15.000 Teilnehmer mehr als 123.000 Flüge im motorlosen Segelflug mit mehr als 32 Millionen Kilometern Flugstrecke angemeldet. Elf Länder nutzen derzeit den OLC für ihre nationalen, dezentralen Wettbewerbe.“



Für seine Verdienste um den Segelflug hat Reiner Rose (links) – hier mit Bayerns Minister Innenminister Joachim Herrmann bei der Verleihung – das Bundesverdienstkreuz erhalten

Der Staatsminister in seiner Laudatio an Reiner Rose weiter: „In mehr als fünf Jahrzehnten ehrenamtlichen Wirkens haben Sie sich unbestritten den Ruf des „Mister Segelflugsport“, erworben. Sie haben früh Ihre Passion zum Lebensinhalt gemacht und sich mit beispielhaf-

tem Engagement für den Segelflugsport eingesetzt. Mit Ihrem vorausschauenden Wirken haben Sie Generationen an jüngeren Menschen inspiriert und nachhaltig geprägt.“

Text und Foto: Gerhard Marzinzik

## TECHNIK

## MOTORENWARBLEHRGANG M1 AUF DEM KLIPPENECK

**VIEL WISSEN UND ERFAHRUNG VERMITTELT**

**Nach einigen coronabedingten Terminverschiebungen und Absagen konnte der M1-Motorenwart-Lehrgang vom 6. bis 9. Oktober auf dem Klippeneck dann doch stattfinden. Frank Jankowiak war dabei und berichtet von seinen Erfahrungen.**

Nachdem alle 19 Teilnehmer in der BWLV-eigenen Jugend- und Weiterbildungsstätte eingeklickt hatten, wurden wir von den beiden sehr sympathischen und erfahrenen Ausbildern begrüßt und

Beim Unterrichts in der Jugend- und Weiterbildungsstätte lernten die Teilnehmer die Theorie





Gemeinsam schraubten die Teilnehmer an den Motoren

in den Schulungsplan sowie in den allgemeinen Ablauf des Kurses eingeführt.

In angenehmer Atmosphäre und bei guter Stimmung ging es am ersten Tag auch schon zum theoretischen Unterricht, der kurzweilig, interessant und informativ zugleich war. Viele Themen wurden anschaulich erläutert, technische Abläufe genau erklärt, und somit konnten uns Teilnehmern viel Wissen und Erfahrungen vermittelt werden.

## Ab in die Werkstatt

Am nächsten Tag ging es nach einer kleinen Theoriestunde in die Werkstatt, wo sauber vorbereitet Gleichdruckvergaser, Flugmotoren und Zündmagnete auf die in drei Gruppen aufgeteilten Aspiranten warteten. Jetzt hieß es schrauben, schauen, fühlen und verstehen. Wie funktioniert ein Schwimmer? Wie und wo entsteht der Zündfunke? Wie arbeitet ein Viertaktmotor? Welche Wege nimmt das Öl? Alle diese Fragen wurden geklärt.

Jeder von uns konnte an jedem Projekt direkt teilnehmen, praktisch und praxisgerecht an den Aggregaten und den Komponenten Hand anlegen und so erste eigene Erfahrungen sammeln. Auch bei Fragen oder Fehlern stand das Team der BWLV-Motorenwartausbilder gerne freundlich und unermüdlich parat, um uns in jeder Lage Hilfeleistung zu leisten. So konnten wir, denke ich, alle davon profitieren, und der Lernerfolg stellte sich quasi automatisch ein.

## Auch das Zwischenmenschliche kam nicht zu kurz

Neben all dem Lernen und Schrauben blieb aber auch noch genug Zeit, um zu fachsimpeln, über das Fliegen zu sprechen und sich um das leibliche Wohl zu kümmern. Leckere Mittagessen in naher Lokalität gaben immer genügend Kraft für die zweite Tagesrunde, in der auch nochmal und ohne Unterlass an Motoren geschraubt, Ventile eingestellt und an Propellern gedreht wurde.

Am letzten Tag, nach einer Flut an Informationen, Wissen und Erfahrungen, ging es ans Eingemachte: Eine echte 100-Stunden-Kontrolle. Dabei musste der vereinseigene Motorsegler mit Rotax-Motor erhalten, der unter stetiger Aufsicht – natürlich streng nach einer Wartungsliste – gewartet wurde.

Hierbei zeigte sich auch, dass eine Wartung an einem tatsächlichen Flugzeug mit einem eingebauten Motor doch etwas mehr Fingerfertigkeit erfordert, als ein sauber ausgebaute Motor, der immer und überall bequem zugänglich ist. Aber auch diese Hürde haben wir mit Bravour gemeistert und so ging es dann schlussendlich nach einer kleinen Mittagspause und herrlichem Sonnenschein an die Abschlussprüfung.

## Alle Teilnehmer bestanden die Abschlussprüfung

75 Fragen aus der gelernten Bandbreite und den Themen der vorherigen Tage stellten dann auch keine große Hürde dar. Alle 19 Teilnehmer bestanden sicher und souverän und freuen sich nun auf den verdienten technischen Ausweis zum Motorenwart M1.

Mir bleibt nur, ein herzliches Dankeschön an die Schulungsleiter zu sagen, die uns mit viel Herzblut und Leidenschaft, ihrer langjährigen Erfahrung und Know-how so viel Wissen vermitteln konnten.

Text und Fotos: Frank Jankowiak



Das BWLV-Team der Ausbilder leitete die angehenden Motorenwarte sachkundig an

## 145. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

# ANLEITUNG MIT VIEL GEDULD UND FREUDE

Kürzlich trafen sich einige Pilotinnen und Piloten zum Lehrgang für Holz-, Gemischt- und FVK-Bauweise auf dem Klippeneck. Die Teilnehmer Sophie Hartmann, Ute Junger und Hans-Reiner Finke berichten von der inzwischen 145. Auflage des Zellenwart-Lehrgangs.

Nach fast zwei Jahren coronabedingter Pause konnte der Lehrbetrieb am Klippeneck erfreulicherweise wieder aufgenommen werden. Vom 19. bis zum 25. September 2021 hatten wir das Vergnügen, am Zellenwartlehrgang teilzunehmen. 14 Pilotinnen und Piloten trafen sich am Montag um 8 Uhr im Schulungsraum.

Der Flugplatz samt Unterkunft und Ausbildungswerkstatt liegt etwas abgeschieden, auf einer Anhöhe von stattlichen fast 1.000 Metern über MSL. Die Lage ermöglicht bei guter Sicht einen Blick bis zum Schwarzwald und den Alpen.

Die erst drei Jahre alte Werkstatt besticht unter anderem durch eine Fußbodenheizung, große Fenster und eine Ausstattung, die einzig den Wunsch nach einer Lackierkabine offenlässt.

### **Etliche Reparaturen durchgeführt**

Die Lehrgangleiter Hans Hörber und Willy Nuoffer vermittelten mit viel Erfahrung, Geduld und Freude handwerkliche Grundlagen sowie Fertigkeiten für Fortgeschrittene bei der Wartung und Reparatur von Holz- und Kunststoffflugzeugen. Tagsüber wurde etwa acht Stunden in der Werkstatt gearbeitet. Wir erstellten Wartungsberichte an einem Geier 2 und an einem Cirrus, behoben Beschädigungen am Lack und tauschten elektrisches Gerät aus.

In den nachfolgenden Tagen wurden Reparaturen an Zellen von Flächen und Höhenleitwerken von Flugzeugen in Holz- und Faserverbundbauweise durchgeführt. Wir schlifften und polierten tiefe Kratzer aus einer Plexiglashaube heraus, lernten, wie verschiedene Schrauben mit Draht und Splinten gesichert werden, und staunten bei Bruchtests über die Festigkeit des Materials. Die Aufzählung der vielen Dinge, die wir lernten, würde diesen Rahmen sprengen.

### **Theorieunterricht am Abend**

Als ob die Arbeit in der Werkstatt nicht schon anstrengend genug wäre, fanden jeden Abend einige Stunden Theorieunterricht statt. Hans und Willi waren da nicht zu bremsen. Es ging um gesetzliche Rahmenbedingungen, die Wartung und Instandhaltung an der Winde oder darum, die Werkstofftechnik besser kennenzulernen.

Am Samstag stand noch eine zweistündige schriftliche Prüfung an, die alle Teilnehmer bestanden.

Wegen des notwendigen Hygienekonzeptes trugen alle Beteiligten durchgehend Masken. Darüber hinaus stand der Gemeinschaftsraum abends leider nicht zur Verfügung, sodass der gesellige Teil ausfiel. Das hat uns allen sehr gefehlt. Unter den Lehrgangsteilnehmern waren alle Altersgruppen vertreten. Ebenso unterschiedlich war die Wissensbasis der Teilnehmer.



Die Teilnehmer der inzwischen 145. Auflage des Zellenwart-Lehrgangs am Klippeneck

### **Einmaliges Lehrrangebot**

Unser Fazit ist: Wir können neugierige Flieger nur dazu ermutigen, diesen Lehrgang zu besuchen. Das Lehrrangebot ist einmalig und wird nur durch das Wahrnehmen dieser Möglichkeit erhalten. Der BWLV ist einer der wenigen Verbände deutschlandweit, der solche Kurse überhaupt anbietet. Nutzt die Chance zu lernen, solange es sie gibt!

Text: Sophie Hartmann, Ute Junger und Hans-Reiner Finke/red.  
Foto: Matthias Birkhold

– Anzeige –

AKADEMISCHE  
FLIEGERGRUPPE  
STUTTGART e.V.

## KALIBRIER AKTION

01.01. - 31.03.2022

Mehrere Logger  
gleichzeitig einschicken  
und bis zu **20%** sparen!

1-2 Logger:	je 40 €
3-4 Logger:	je 36 €
ab 5 Logger:	je 32 €

Beachten Sie auch unseren Express-Service sowie weitere Dienstleistungen und Infos unter  
[www.akaflieg-stuttgart.de](http://www.akaflieg-stuttgart.de)



## LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC RUND UM DIE BEAUFTRAGUNG VON LUFTSPORTVERBÄNDEN

Das Luftsportgeräte-Büro im DAeC nimmt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums zahlreiche wichtige Aufgaben für die Luftsportler wahr

**Was genau hat es eigentlich mit der Beauftragung der Luftsportverbände von Seiten des Bundes auf sich? Frank Einführer vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC erläutert, was diese Beauftragung beinhaltet und warum sie für die Luftsportler so wichtig ist.**

Der DAeC und damit das Luftsportgeräte-Büro haben kürzlich das Vertrauen des Bundesministeriums für Verkehr mit einem verlängerten Vertrag in Sachen Beauftragung ausgesprochen bekommen. Wir dürfen diese wertvolle Beauftragung nicht einfach als gegeben betrachten – wissen wir doch selbst, wieviel Verantwortung, Arbeit und Herzblut darin steckt.

Die durch das Luftverkehrsgesetz ermächtigte Beauftragung von Luftsportverbänden gibt es seit 1993, damit seit fast 30 Jahren für alle Luftsportgeräte und seit 2001 auch für zulassungspflichtige Großmodelle. Dafür existieren sogenannte Doppelbeauftragungen, die bedeuten, dass für die Gerätearten im Luftsport jeweils immer zwei Verbände gleichberechtigt zuständig sind. Somit können sich Piloten, Springer, Halter, Steuerer, Hersteller, die zahlreichen Flug- oder Sprungschulen und die Ausbildungsvereine aussuchen, an welche beauftragte Stelle sie sich wenden.

Ausgenommen hiervon sind die Hängegleiter, da ist der Deutsche Hängegleiterverband alleine zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr beauftragt mit einem Einwilligungsvertrag mit den Luftsportverbänden immer über einen befristeten Zeitraum von fünf Jahren. Der letzte Vertrag lief bis zum 31. Oktober 2021 und stand zur Verlängerung an. Diese hatten wir im Juni beim Verkehrsministerium beantragt.

Der DAeC hat für die Beauftragung von Beginn an das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) ins Leben gerufen, damit die öffentlichen Aufgaben im Zusammenhang mit der Benutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte unabhängig von den übrigen Vereins- und Verbandsaufgaben erfolgen kann. Organisatorisch ist das LSG-B direkt dem Vorstand zugeordnet – unter der im Einwilligungsvertrag festgelegten, strikten Beachtung der Richtlinien des Bundesministeriums und den Weisungen der Aufsichtsbehörde, dem Luftfahrt-Bundesamt, von dem wir auch regelmäßig auditiert werden. Beiden lege ich zusätzlich meine jährlichen Geschäftsberichte vor. Diese Berichte über unsere Tätigkeiten und Statistiken sind für jeden nachlesbar auf unserer Internetseite veröffentlicht.

Im Rahmen der übertragenen Aufgaben sind wir verpflichtet, unter Beachtung

der Kostenverordnung für Luftfahrtverwaltung, diese sparsam und kostendeckend wahrzunehmen. Klingt einfach, ist es aber nicht. Die Luftsportgeräteverwaltung muss sich demnach komplett selbst finanzieren. Über diese Kostenverordnung hinaus werden keine Mittel, Beihilfen oder gar Beiträge gewährt.

Die Mittel aus den Gebühren „reichen“ im DAeC für sieben angestellte Mitarbeiter: Leitung, Lizenzwesen, Ausbildung, Flugschulen, Lehrgänge, Technik inklusive deren Verwaltung, Musterprüfung, Rechnungswesen in den Bereichen für alle UL bis 600 Kilogramm, einschließlich der 120-Kilogramm-UL, der Sprungfallschirme und Großmodellflugzeuge.

Die durch das Ministerium übertragenen hoheitlichen Aufgaben werden von den Mitarbeitern zentral im LSG-B wahrgenommen und organisiert. Mit Organisieren ist die Beauftragung, Aus- und Fortbildung und Verwaltung der über 300 Prüfer in der Technik und über 100 Prüfer im Lizenzwesen gemeint.

Alle mit gleicher Aufgabe beauftragten Verbände sind verpflichtet, sich untereinander abzustimmen. Das klappt nunmehr seit vielen Jahren bis auf manchmal vorkommende kleinere Ausnahmen so gut, dass dieser Aufwand auf ein Mindestmaß reduziert und für alle von Vorteil ist.

Die Beauftragung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wurde im September für alle beteiligten Luftsportverbände bis zum 31. Dezember 2026 verlängert. Das LSG-B ist mit mehreren Aufgabenbereichen sowie vielfältigen und unterschiedlichen Luftsportgeräteearten dabei. Das gesamte Team des Luftsportgeräte-Büros bedankt sich für das wiederholte Vertrauen innerhalb und außerhalb des DAeC!

Text und Foto: Frank Einführer, Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAeC

### Die Beauftragung für den Deutschen Aero Club umfasst:

- motorgetriebene, aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge
- schwerkraftgesteuerte Ultraleicht-Flugzeuge
- Ultraleicht-Flugzeuge der Bauart Drehflügelflugzeuge (Tragschrauber)
- Ultraleichtschrauber
- motorisierte Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 Kilogramm
- nicht motorisierte, aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte mit einer höchstzulässigen Leermasse bis 120 Kilogramm
- Benutzung des Luftraums durch Sprungfallschirme
- Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 25 Kilogramm und bis zu 150 Kilogramm

## FÜR WETTBEWERBSPILOTEN FAI-SPORTLIZENZEN 2022 JETZT BESTELLEN

Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten oder Rekordversuche planen, brauchen eine FAI-Sportlizenz. Dieser Nachweis kann auf der DAeC-Website online oder mit dem aktuellen Formular per Post beantragt werden. Die Lizenzen sind seit Antragstellung 1. Oktober bis zum 31. Dezember 2022 gültig. Die Nachweise werden an Luftsportler in DAeC-Verbänden abgegeben. Die Gebühr beträgt 18 Euro. Wer online bestellt und bezahlt und auf den Ausdruck verzichtet, wird für 10 Euro in die FAI-Datenbank eingetragen. Die FAI-Sportlizenzen ersetzen nicht die gesetzlich verlangten Berechtigungen. Informationen gibt es online unter [www.daec.de/service/fai-sportlizenz](http://www.daec.de/service/fai-sportlizenz).

Text: DAeC

## BWLV-MITTEILUNGEN

### (B) AUFFRISCHUNGSSCHULUNG FÜR LEHRBERECHTIGTE IM ONLINE-FORMAT NÄCHSTE AUFFRISCHUNGSSCHULUNG STEHT AN!

Bitte schon jetzt vormerken: Die nächste Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte im März bietet der BWLV erneut im Online-Format an. Nachfolgend noch einmal die wichtigsten Punkte zur Organisation der kommenden Online-Auffrischungsschulung.

Folgender Termin ist festgelegt (Freitag/Samstag):  
**11./12. März 2022**

#### Wie kann ich mich zu einer BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte anmelden?

Auf der BWLV-Homepage findet sich unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Aus- und Weiterbildung → Fluglehreraus- und weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte) eine ausführliche Anleitung zur Anmeldung. Diese beinhaltet:

- Beschreibung der Auffrischungsschulung (Motor- bzw. Segelflug, Ballon, UL)
- Kurzanleitung für die Anmeldung im Vereinsflieger bzw. Anmeldeformular
- Teilnahmevoraussetzungen und technische Angaben
- Beschreibung für den Ablauf der Veranstaltung

**Bitte unbedingt beachten:** Der BWLV unterscheidet bei der Anmeldung in Personen mit Zugang zum Online-Verwaltungsprogramm [Vereinsflieger.de](http://Vereinsflieger.de) und Personen, die diesen Zugang nicht haben.



#### Im März gibt es wieder eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte des BWLV im Online-Format

Wie schon die bisherigen Auffrischungsschulungen fällt selbstverständlich auch das Online-Format unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten! Alle Infos hierzu gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter“ Bildungsurlaub).

Text und Foto: Bernd Heuberger, BWLV-Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport

# BWLV-TERMINSERVICE 2022

(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!

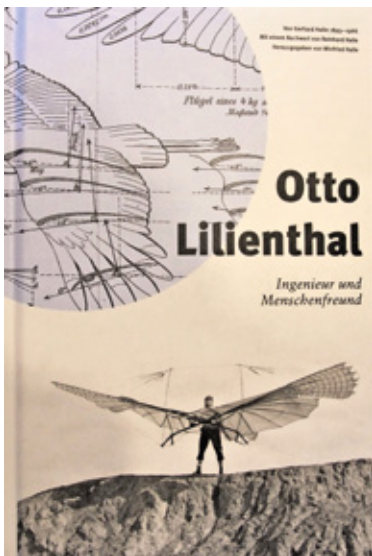
von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
24.12.21	02.01.22	A	Schließzeit BWLV-Geschäftsstelle	BWLV-Geschäftsstelle Stuttgart
09.01.22		MD	Freifliegertreffen, 10 Uhr – Info: beschwende@t-online.de	Uhingen-Diegelsberg
14.01.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
15.01.22		A	Späteste Frist Abgabe Ausbildungsbericht 2021 – Info: heuberger@bwlv.de	online
17.01.22	22.01.22	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
21.01.22		A	Bildervortrag von Werner Kramer in Wehr, 19 Uhr	Stadthalle Wehr
31.01.22	05.02.22	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
05.02.22		LJ	Volleyballturnier der BWLV-Luftsportjugend – Info: www.flg-grabenstetten.de	Grabenstetten
11.02.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
11.02.22	13.02.22	SF	BWLV-Streckenflugseminar – Info: charlie.bauder@t-online.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.02.22		SF	Hauptversammlung Förderverein f. Segelkunstflug, 14 Uhr – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Blumberg
12.02.22		LS	Baden-württembergisches Treffen der Luftsportlerinnen, 10 Uhr – Info: rein@bwlv.de	Rheinstetten
18.02.22		A	Lufttraum-Infoabend DFS und AK Sektoren für Vereine rund um Stuttgart; 19.30 Uhr	Schlossberghalle, Dettingen/Teck
18.02.22	20.02.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Pädagogik-Wochenende) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.02.22	20.03.22	MF	(B) BWLV-CRI-Lehrgang (1 verlängertes Theoriewochenende) – Info: www.bwlv.de	N.N.
18.02.22	20.03.22	MF	(B) BWLV-FIA-Lehrgang (4 verlängerte Theoriewochenenden) – Info: www.bwlv.de	N.N.
28.02.22	05.03.22	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.03.22		T	Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung – Info: birkhold@bwlv.de	Fellbach
11.03.22	12.03.22	A	(B) BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
11.03.22	13.03.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Fachwissen-Wochenende) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.03.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
06.04.22	09.04.22	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.04.22	30.04.22	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: aero-expo.com	Messe Friedrichshafen
02.05.22	04.05.22	MF	(B) BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: www.bwlv.de	SLP Walldorf (EDGX)
06.05.22	08.05.22	A	Motorworld Classics Bodensee Messe – Info: www.motorworld-classics-bodensee.de	Messe Friedrichshafen
06.05.22	15.05.22	MF	(B) BWLV-FIA-Lehrgang (Praxisteil) – Info: www.bwlv.de	N.N.
07.05.22	20.05.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Praxisteil) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
26.05.22	29.05.22	MF	DM Ultraleichtflug – Info: www.daec.de – neuer Termin!	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
06.06.22	17.06.22	SF	Segelflug-DM Zwickau (Club-, Standard-, 15m-Klasse) – Info: www.daec.de	Zwickau
13.06.22	24.06.22	SF	Breitensportkurs Einführung Gebirgssegelflug – Info: http://segelflug.ch	Flugplatz Samedan/Schweiz

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 buerkle@bwlv.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.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „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!

## BÜCHER

### INTERESSANTES ÜBER DEN FLUGPIONIER OTTO LILIENTHAL

# VERSCHOLLENES MANUSKRIFT NEU AUFGELEGT



Winfried Halle hat das in einer Erbschaft aufgetauchte Manuskript über seinen Urgroßvater Otto Lilienthal aufbereitet und herausgegeben

Es gibt ein neues Buch über Otto Lilienthal, das eigentlich schon alt ist – denn es ist aufgelegt nach einem 75 Jahre alten Manuskript: „Otto Lilienthal, der Ingenieur und Menschenfreund“. Geschrieben hatte es einst Gerhard Halle (1893–1966) – dieser war der Schwiegersohn von Otto Lilienthals jüngerem Bruder Gustav Lilienthal und Ehemann von Otto Lilienthals Nichte Olga.

Geplant war, das Buch zum 100. Geburtstag Otto Lilienthals im Jahr 1948 zu veröffentlichen. Kurz nach dem Krieg aber verboten die Alliierten in Ost und West den Druck. Bis vor ein paar Jahren galt das Manuskript als verloren, nun ist es in einem Nachlass wieder aufgetaucht. Lilienthals Urenkel Winfried Halle (56) hat es jetzt herausgegeben. Es enthält Berichte und Details aus dem Leben und Wirken der Familie Lilienthal und dürfte für alle, die an den Anfängen der Fliegerei interessiert sind, einiges an Lesefutter bieten.

#### Otto Lilienthal, der Ingenieur und Menschenfreund

Winfried Halle (Hrsg.)

28,60 Euro

ISBN 978-3-86542-071-8

Bestellung unter [Buchbestellung@gustav-lilienthal.de](mailto:Buchbestellung@gustav-lilienthal.de)

Text und Buchcover: Heiner Stelter/red.

## CORONA UND DIE AUSWIRKUNGEN AUF DEN LUFTVERKEHR

# WIE GEHT ES NACH DER KRISE WEITER?

Die globale Verkehrsfluffahrt hat seit 2020 einen Einbruch historischen Ausmaßes erlebt. Ganze Flotten bleiben am Boden und werden ausgemustert, Beschäftigte wissen nicht, wie es weitergeht. Klar ist: In naher Zukunft wird die Verkehrsfliegererei ihre alten Zahlen nicht wieder erreichen. Hier liegt auch eine Chance: Die Luftfahrt muss sich neu erfinden, neue Konzepte müssen erdacht werden. Kleinere Flotten, alternative Antriebe und Treibstoffe für weniger Schadstoffausstoß und vieles mehr. Luftfahrt-Experte Andreas Spaeth liefert einen aktuellen Beitrag zu einem Thema, das die Luftfahrt noch lange beschäftigen wird.

**Andreas Spaeth**

**Zukunftsperspektiven der Verkehrsfluffahrt**

Wie es nach der Krise weitergehen kann

152 Seiten, 50 Abbildungen

Format: 170 x 240 mm

Preis: 29,90 Euro

Motorbuch Verlag Stuttgart

ISBN: 978-3-613-04387-9



Corona und die Folgen – was dies bedeutet, analysiert Andreas Spaeth in seinem aktuellen Buch

Text: red/PM

Buchcover: Motorbuch Verlag Stuttgart

## ABSCHIED

# ABSCHIED VON HEINZ KLAUSMANN

Der Aero-Club Esslingen trauert um Heinz Klausmann, der wenige Monate nach seinem 80. Geburtstag am 11. November 2021 verstarb.

Bereits im Alter von zwölf Jahren trat Heinz Klausmann 1953 in den Aero-Club Esslingen ein, um so bald wie möglich seine Ausbildung als Segelflieger zu beginnen. In den folgenden Jahrzehnten war er stets auf dem Fluggelände Jägerhaus anzutreffen und war stets zur Stelle, wenn irgendwo Hilfe benötigt wurde. Aber auch das Fliegerische kam nicht zu kurz: Segelflug in den Alpen von Zell am See aus oder die Teilnahme an den Fluglagern auf dem Klippeneck. Daneben war er viele Jahre im Vorstand des Aero-Clubs und als Kassenprüfer tätig.

Ende der 1970er-Jahre erfüllte sich Heinz Klausmann seinen Traum von einem eigenen Flugzeug: in unzähligen Arbeitsstunden baute er aus einem Rohbau seine Elfe S4, mit der er viele Jahre in der Luft war.

Auch von seiner weiteren Leidenschaft – dem Kochen – profitierte der Aero-Club. Viele gesellige Abende im Vereinsheim

bereicherte er mit seiner Kochkunst und sein Erbseneintopf beim jährlichen Fliegerfest ist legendär, da so mancher Gast erklärte, dass der Erbseneintopf der eigentliche Grund für den Besuch auf dem Jägerhaus sei.

In den fast 70 Jahren seiner Mitgliedschaft war Heinz Klausmann immer eine Stütze des Vereins. Obwohl er seine fliegerischen Aktivitäten bereits vor einigen Jahren beendet hatte, war er bis zuletzt regelmäßig auf unserem Flugplatz und konnte oft mit seinem technischen Wissen weiterhelfen. Er fehlt uns schon jetzt und wird immer seinen Platz in unseren Erinnerungen haben.



Heinz Klausmann war fast 70 Jahre lang Mitglied im Aero-Club Esslingen

Text: Michael Ultsch/Aero-Club Esslingen  
Foto: Harald Weis



# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

Referat:	Ansprechpartner	Telefon-Nr.	E-Mail-Adresse
		0711 22762- 0	
Geschäftsführung	Klaus Michael Hallmayer	- 0	hallmayer@bwlv.de
Haushalt/Finanzen	Martin Bayer	-21	bayer@bwlv.de
Ausbildung/Flugsicherheit/Sport	Bernd Heuberger	-22	heuberger@bwlv.de
Redaktion „der adler“/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Sport/Wettbewerbe	Simone Bürkle	-23	buerkle@bwlv.de
Mitgliederverwaltung	Petra März	-24	maerz@bwlv.de
Sekretariat/Verwaltung	Martina Dobrinkat	-26	dobrinkat@bwlv.de
Luftfahrttechnischer-/EASA-Betrieb	Matthias Birkhold	-30	birkhold@bwlv.de

### TOP-TERMINE IM JANUAR 2022

**ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!**

#### Treffen der Freiflieger

09.01.2022 Uhingen-Diegelsberg  
Info: beschwende@t-online.de

#### Nachtflug-Spezial

14.01.2022 Flugplatz Mengen (EDTM)  
Info: www.regio-airport-mengen.de

#### Späteste Frist Abgabe Ausbildungsbericht

15.01.2022 online  
Info: heuberger@bwlv.de

#### Bilder-Vortrag Segelflug von Werner Kramer

21.01.2022 Stadthalle Wehr  
Info: www.vhs-wehr.de

#### Volleyballturnier der BWLV-Luftsportjugend

05.02.2022 Grabenstetten  
Info: www.flg-grabenstetten.de