

**ALLGEMEINES** SEITE 6

## STARKE GEMEINSCHAFT

SEIT JAHRESBEGINN IST DER BWLV MITGLIED DER SPORTBÜNDE IM LAND. DAS BRINGT VIELE VORTEILE FÜR DIE VEREINE MIT SICH

**UMWELT** SEITE 12

## ZUKUNFTSFÄHIG FLIEGEN

WIE GEHT DER LUFTSPORT MIT EMISSIONEN UM UND WIE KANN ER ZU UMWELTFREUNDLICHEREN LÖSUNGEN BEITRAGEN?



**TITELTHEMA** SEITE 4

## DIALOG DER GENERATIONEN

EIN BWLV-WORKSHOP SOLL VEREINE DABEI UNTERSTÜTZEN, ALLE ALTERSKLASSEN BESSER EINZUBINDEN UND VERANTWORTUNG ZU TEILEN





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

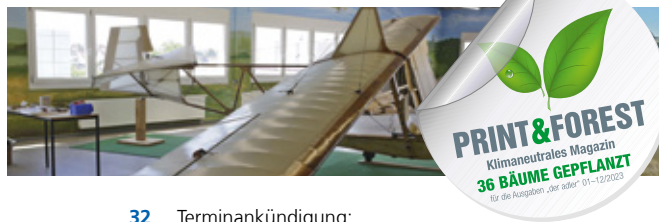


Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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

Alles darüber, was Vereine bei der Öffentlichkeitsarbeit beachten sollten und wie sie für sich werben können.  
**Termin: Samstag und Sonntag, 28. und 29. Januar 2023** auf dem Klippeneck. Die Anmeldung erfolgt über [vereinsflieger.de](http://vereinsflieger.de), alle Infos gibt es auf Seite 11 dieser Ausgabe oder online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de). Anmeldeschluss ist am 18. Januar – also schnell mitmachen, es sind noch Plätze frei!



## EDITORIAL

- 3 Dialog zwischen den Generationen

## ALLGEMEINES

- 4 Verantwortung übernehmen – Verantwortung übergeben: BWLV-Workshop „Generation Z geht in Führung“
- 5 Bitte teilnehmen: Bezirkstagungen finden wieder statt!
- 6 Mitgliedschaft in den Sportbünden seit 1. Januar 2023: Die Vorteile einer starken Gemeinschaft
- 8 Aus Liebe zur Fliegerei: Unterwegs als „Airtramper“
- 9 Herzlichen Dank für die Weihnachtsgrüße
- 10 Achtung! Abgabefrist endet demnächst! Abgabe des Ausbildungsberichts 2022

## PR-ARBEIT

- 11 Noch Plätze frei: BWLV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“

## AK SEKTOREN

- 11 Luftraum-Infoabend 2023

## UMWELT

- 12 Zukunftsfähiges Fliegen: CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftsport

## MODELLFLUG

- 16 Bitte beachten: Neue Regelungen für Modellflieger
- 19 Treffen: Freiflieger-Frühschoppen
- 19 Modellbaubörse in Dettingen/Teck: Alles, was das Modeller-Herz begehrt
- 20 Ergebnisse: Baden-Württembergische Freiflugmeisterschaft 2022
- 20 Naturschutz im Modellflug: Neue Broschüre liegt vor

## MOTORFLUG/UL

- 21 Theoriekurse BWLV-Motorflugschule 2023
- 21 Bitte vormerken: Deutschlandflug 2023
- 22 Impressionen: Zaubhafte Ausblicke
- 23 Jahresbericht 2022: Das Luftsportgeräte-Büro zieht Bilanz
- 24 Kurz-Ausflug nach Jindřichův Hradec (Neuhaus): Ab nach Tschechien!
- 26 FI(A)- und CRI(A)-Ausbildung: Noch Plätze frei!

## SEGELFLUG

- 27 Slingsby T38: Wer weiß etwas zu der Grasshopper?
- 28 Jetzt anmelden! BWLV-Segelkunstfluglehrgang in Leibertingen
- 29 Deutsche Meisterschaft: LSG Bayreuth richtet DM 2023 aus
- 30 Segelkunstflug-Lehrgang 2022 in Hayingen: Antriebslos, aber hoch motiviert
- 31 Regelbuch Segelfliegen: Übersetzung für den Teil „Betriebliche Regelungen“ liegt vor

- 32 Terminankündigung: Jahreshauptversammlung Förderverein Segelkunstflug im BWLV
- 32 Besondere Auszeichnung: Conny Schach ist IGC-Champion Pilot des Jahres 2022
- 33 Multiplikatoren-Lehrgang für Segelflugehrer: 35. Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung
- 34 Erfahrungsbericht: Mit dem BW4 auf dem Hahnweide-Segelflugwettbewerb

## LUFTSPORTLERINNEN

- 36 Neue Vorsitzende: Staffübergabe im Bundesausschuss Frauen und Familie

## REGIONEN

- 37 Region 1: Auf Schusters Rappen unterwegs
- 38 Region 7: Siegerehrung beim Markgräfler Luftsportverein Müllheim

## GRATULATION

- 38 Hochzeit: Die Fliegergruppe Ellwangen gratuliert von Herzen zur Ehe!

## FLUGSICHERHEIT

- 39 Serie Flugsicherheit (2): Smartphones im Flugbetrieb
- 40 Bitte beachten! Meldungen im Luftraum Ramstein
- 41 Saft- und kraftlos Richtung Boden: Wenn der Sprit nicht reicht
- 43 Neues Video: Das innere Team beim Fliegen

## TECHNIK

- 44 150. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck: Jubiläums-Lehrgang mit besonderer Ehrung

## BÜCHER

- 46 Ratgeber: Tipps zur Berufsfindung in der Luft

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen März 2023 (online)
- 47 BWLV-Terminservice 2022/23

## ABSCHIED

- 47 Eberhard Artl

## ICON-LEGENDE

= Zusatzinformationen

## ZUM TITELBILD

Das Foto zeigt die BRM Aero Bristol D-MLAW der Fliegergruppe Lahr-Ettenheim. Seit dem Frühjahr 2022 ist die Maschine am Sonderlandeplatz Altdorf-Wallburg im Einsatz, und sie hat sich längst bewährt – sei es nun beim F-Schlepp oder auf Reisen.

Foto: Martin Bildstein



Bernd Heuberger, Referent Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport im BWLV

## DIALOG ZWISCHEN DEN GENERATIONEN

### Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

die Zukunftsfähigkeit eines Vereines hängt entscheidend davon ab, ob es der Vereinsführung gelingt, die Verantwortung erfolgreich an die nachfolgende(n) Generation(en) zu übertragen – vor dem Hintergrund des demografischen Wandels eine Herkulesaufgabe. Die Auswirkungen der Veränderungen in der Bevölkerungszusammensetzung spüren wir im Alltag immer deutlicher: Jede zweite Person in Deutschland ist heute älter als 45 und jede fünfte Person älter als 66 Jahre. Die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 60er-Jahre, die sogenannten Babyboomer (etwa ein Drittel der heutigen Bevölkerung in Deutschland) gehen gegenwärtig in Rente. In Deutschland werden dem Arbeitsmarkt bis 2036 insgesamt 12,9 Millionen Menschen verlorengehen. Dies entspricht knapp 30 Prozent (!) der Erwerbstätigen des Jahres 2021.

Wir müssen uns also auf große Veränderungen einstellen – das betrifft auch die Freizeit- und Vereinswelt. Im BWLV sind derzeit rund 200 Luftsportvereine gemeldet. Die notwendigen Funktionen in den jeweiligen Vereinsführungen, in Ausbildung, Werkstatt, Technik und Infrastruktur, werden traditionell von Vereinsmitgliedern getragen. Die zugewiesenen Aufgaben verteilen sich auf die Vertreter der verschiedenen Generationen. Diese werden wie folgt von der Wissenschaft definiert: die Traditionalisten (1922–1945), die Babyboomer (1946–1964), die Generation X (1965–1979) sowie die Generation Y (1980–1994). Die Generation Z (1995–2010) hat natürlich auch bereits Aufgaben im Verein, meistens handelt es sich hier um Flugschüler, die gerade dabei sind, in ihrem fliegerischen Umfeld Fuß zu fassen.

Diese Gruppe hat zunächst – und verständlicherweise – das persönliche Ziel, den Lizenzerwerb, im Fokus. Den vorgenannten Gruppen wird durch Demografen eine bestimmte Haltung zur Arbeit und zur Bereitschaft, sich für die Allgemeinheit einzusetzen, zugewiesen. Die Generationen Y und Z, die Vertreter der sogenannten „Digital Natives“ werden hingegen in Verbindung damit gebracht, die Selbstverwirklichung und die persönlichen Ziele in den Vordergrund zu stellen. Teamgeist, wie er im Luftsport dringend benötigt wird, findet man in dieser Gruppe weniger stark ausgeprägt.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Bereitschaft, sich für die Allgemeinheit einzusetzen, auch bei den anderen Generationen teils spürbar abgenommen hat. Daran müssen wir alle gemeinsam und auf Augenhöhe arbeiten. Eine Alternative gibt es nicht, wenn wir weiter Luftsport im gewohnten Preisgefüge betreiben wollen.

Fakt ist: Junge Menschen fehlen, nicht nur im Verein. Aber welche Wege gibt es, um Abhilfe zu schaffen? Wir brauchen Veränderungen in der Bewerbung des Luftsports, des eigenen Vereines. Sind unsere Regelungen im Verein noch auf der Höhe der Zeit? Wie lässt sich Einsatzfreude immer wieder neu generieren? Könnten Aufgaben anders verteilt werden? Die zu tragende Verantwortung und die Arbeit bleibt in den Vereinen bestehen, sie wird künftig nicht weniger werden.

Dr. Steffen Wagner (PH Karlsruhe) hat mit seinem Beitrag „Wie tickt die Generation Z?“ bei den jüngsten BWLV-Fluglehrerfortbildungen großes Interesse an dem Thema geweckt und die gegenwärtige Lage exakt beschrieben. Der BWLV will dies vertiefen und eine Unterstützung anbieten, den Generationenwechsel in den Vereinen möglichst optimal zu meistern. Deswegen macht der Verband seinen Mitgliedern nun ein besonderes Fortbildungsangebot: Der BWLV veranstaltet in Zusammenarbeit mit Dr. Steffen Wagner einen generationenübergreifenden Workshop. Der Titel lautet: „Generation Z geht in Führung“.

Dabei geht der BWLV völlig neue Wege. Denn zum ungewöhnlichen Konzept des eintägigen Workshops gehört, dass sich je ein Tandem aus „Babyboomer“ und „Gen Z“ aus demselben Verein auf dem Klippeneck einfindet. Das Duo erarbeitet gemeinsam Lösungen, wie Verantwortung im eigenen Verein abgeben bzw. angenommen werden kann. Alle weiteren Infos zu dem Workshop, zu dem ich Sie recht herzlich einlade, finden Sie auf Seite 4 dieser Ausgabe. Also warum nicht mal gemeinsam über die Zukunft des Vereins nachdenken? Melden Sie sich an – ich bin sicher, es lohnt sich!

Ihnen allen wünsche ich viel Erfolg und Freude beim Einsatz in Ihrem Luftsportverein. Möge es Ihnen gelingen, generationenübergreifend die Aufgaben zu verteilen, damit sie im Sinne des Gesetzgebers, der Flugsicherheit und unseres Sportes zuverlässig erledigt werden – am besten gemeinsam von allen Generationen!

Ihr

# VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN – VERANTWORTUNG ÜBERGEBEN

## BWLV-WORKSHOP

### „GENERATION Z GEHT IN FÜHRUNG“



Wie schaffen es Vereine, dass alle Generationen am Flugplatz gleichermaßen Verantwortung übernehmen? Dabei soll der BWLV-Workshop helfen

**Die Welt ist im Wandel, und mitunter ist es schwierig, die verschiedenen Generationen dazu zu bringen, gut und sinnvoll zusammenzuarbeiten. Wie können Luftsportvereine es schaffen, dass Alt und Jung gleichermaßen eingebunden werden, um die notwendigen Aufgaben zu erledigen? Damit beschäftigt sich der Workshop „Generation Z geht in Führung“, den der BWLV am 25. März anbietet.**

Die Demografie ist die Wissenschaft von der Bevölkerungszusammensetzung. Demografen forschen nach den grundlegenden Zahlen zur Geburtenrate, zum Zuzug oder der Abwanderung. Sie suchen nach Zahlen zur Berufstätigkeit, zur Ausbildung, aber auch zur altersmäßigen Zusammensetzung der Gesellschaft.

Gerade die statistischen Zahlen zum letztgenannten Punkt sind für viele Bereiche unseres gesellschaftlichen Lebens alarmierend. So scheiden in den nächsten Jahren doppelt so viele ältere Menschen aus dem Berufsleben aus, wie junge Menschen in die Arbeitswelt nachrücken. Was den Personalverantwortlichen in Industrie, dem Handwerk und der allgemeinen Wirtschaft die Sorgenfalten auf die Stirn treibt, das bringt auch Vereine

in große Schwierigkeiten – junge Menschen fehlen.

Einzelne Flugsportvereine überaltern in ihrer Altersstruktur, ehrenamtliches Engagement muss zunehmend auf weniger Schultern verteilt werden und die Themen und Konzepte, die dort behandelt und bearbeitet werden, verlieren langsam den Anschluss an die Bedürfnisse einer digitalen, schnellen und komplexeren Welt. Sei es die Planung von Zukunftsprojekten oder die Darstellung und die Bewerbung des Flugsports und des eigenen Vereins in der Öffentlichkeit – die Strategien und Methoden sind häufig nicht mehr auf der Höhe der Zeit und verfehlen ihre intendierte Wirkung und ihr Ziel.

Die Funktionsträger in den Vereinen klagen unter einer latenten Überlastung und finden selten die gewünschte Unterstützung durch die Basis. Der Grund ist oft, dass die Basis selbst schon in die Jahre gekommen und mit der eigenen Lebensgestaltung ausgelastet ist.

Für einige dieser Vereine könnten junge Menschen die (letzte) Lösung sein. Sie erreicht man aber nicht mehr über Briefe oder einen Bericht im kommunalen Mit-

teilungsblatt – und oft auch nicht über eine E-Mail. Sollte dennoch ein Mitglied der Generation Z (Gen Z) den Weg auf den Flugplatz finden, dann ist seine Vorstellung oft nicht kompatibel mit dem Geist und den Strukturen, die es dort vorfindet.

Dort im Vereinsheim trifft sie/er auf Menschen, die mit Maximen wie „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“ oder „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“ aufgewachsen sind und die durch diese Leitsätze zeitlebens geprägt wurden. Für die heute Zwölf- bis 25-Jährigen sind solche Einstellungen und Haltungen der Babyboomer-Generation ein Grund, auf dem Absatz kehrt zu machen. Sie sind gut ausgebildet, haben in der Schule gelernt zu diskutieren und nach Gründen zu fragen. Sie hatten seit ihrer frühesten Kindheit die Möglichkeit, mitzusprechen und mitzuentcheiden, sie akzeptieren ein „So ist es schon immer gewesen“ nur schwer.

Die Gen Z will über sich selbst bestimmen, ernst genommen werden und auf Augenhöhe angesprochen werden. Gerade das ist es jedoch, was vielen etablierten Funktionären in den Flugsportvereinen schwerfällt. Verantwortung abzuge-

ben, muss ebenso gelernt werden, wie Verantwortung zu übernehmen.

Mit dem neuen, eintägigen Fortbildungsangebot „Generation Z geht in Führung“ will der BWLV seinen Vereinen Unterstützung beim Generationswechsel anbieten. Tandems aus Babyboomern und der Gen Z treten in ein aktives Programm ein und versuchen gemeinsam, einen Zukunftsweg in das digitale Vereinszeitalter zu finden. Im Rahmen des Workshops arbeiten dabei jeweils ein junger Angehöriger der Gen Z (16 bis 25 Jahre) und ein Boomer (55 bis 65 Jahre) desselben Vereins zusammen. Sie lernen einander besser zu verstehen, sich gegenseitig ernst zu nehmen und sich auf Augenhöhe zu begegnen. Nur so können sie dann in der Zukunft die Geschicke des Vereins zusammen und gemeinsam leiten. Folge-treffen sind geplant.

**Termin:**

**Samstag, 25. März 2023,  
9 bis 17 Uhr**

**Ort: Jugend- und Weiterbildungs-  
stätte Klippeneck, Denkingen**

**Leitung: Dr. Steffen Wagner**

Mindestanzahl an Teilnehmern:

vier mal zwei = vier Tandems =  
acht Personen (bei weniger Teilnehmern  
entfällt die Veranstaltung)

Maximale Teilnehmerzahl:

zehn mal zwei = zehn Tandems =  
20 Personen

**Die Anmeldung erfolgt über  
Vereinsflieger.de (VF):**

Das Seminkürzel lautet: **TRAI-0006.**

Selektieren Sie nach dem Seminkürzel.

Nutzen Sie Ihre persönlichen Zugangsda-

ten für den VF. Unter „Mein Profil“ finden

Sie den Punkt „Seminarangebote“ (ganz

links, ganz unten). Ein Klick auf die „Se-

minarangebote“ öffnet alle verfügbaren Angebote. Klicken Sie nun auf den blau unterlegten Bereich "Bezeichnung". Es öffnet sich ein kleines Dialogfenster. Rechts neben dem Filtersymbol können Sie ganz oder teilweise ein bekanntes Seminkürzel oder einen Begriff/Bezeichnung eingeben. Mit „OK“ startet ein Suchvorgang. Ist die gesuchte Veranstaltung dabei, klicken Sie auf das ganz links befindliche Augensymbol. Nun befinden Sie sich in der Anmeldemaske. Wichtig: Scrollen Sie ganz nach unten, und nachdem Sie alle erforderlichen Angaben gemacht haben, klicken Sie auf das blaue Feld „Anmeldung absenden“. Ihre Anmeldung wird dann an den BWLV übertragen.

Der BWLV freut sich auf viele Teilnehmer!

Text: Dr. Steffen Wagner/red.

Fotos: BWLV-Archiv

**BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.**



BITTE TEILNEHMEN:

## **BEZIRKSTAGUNGEN FINDEN WIEDER STATT!**

Nach längerer Corona-Pause gibt es in diesem Jahr wieder die Bezirkstagungen für die badischen und die württembergischen Vereine. Diese sind wichtige Dialogforen – hierbei informiert der BWLV über neueste Entwicklungen sowie über Interessantes und Wissenswertes im Luftsport.

Die Termine stehen bereits fest, bitte vormerken (weitere Informationen werden noch veröffentlicht).

### **Bezirkstagung für die württembergischen Vereine:**

**Samstag, 11. März 2023,**

Vereinsheim des Aero-Clubs Stuttgart  
(Heßbrühlstraße 40, 70565 Stuttgart-Vaihingen)

### **Bezirkstagung für die badischen Vereine:**

**Samstag, 18. März 2023,**

in der Begegnungsstätte Grötzingen  
(Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe)

**Beginn ist jeweils um 10 Uhr.**

Es wird Neues zur Arbeit im BWLV und im Dachverband DAeC geben. Auch zur Technik, zum ATO-Ausbildungsbetrieb und zur Lizenzierung, zu den Aktivitäten unserer Luftsportjugend und zu Themen wie Umwelt und Windenergie erfahren die Teilnehmer alles, was für sie und ihren Verein von Belang ist. Somit werden alle relevanten Informationen, die für Luftsportler überaus wichtig sind, gebündelt und übersichtlich an den Mann gebracht.

Der BWLV bittet um rege Teilnahme. Insbesondere die Vereinsvorsitzenden sind gefragt. Wenn diese nicht selbst kommen können, sind auch andere Vereinsvertreter herzlich willkommen.

Text: red.

MITGLIEDSCHAFT IN DEN SPORTBÜNDEN SEIT 1. JANUAR 2023

# DIE VORTEILE EINER STARKEN GEMEINSCHAFT



Gemeinsam geht alles besser: Im Sportbund sind der BWLV und seine Mitgliedsvereine gut aufgehoben

**Der BWLV ist seit dem 1. Januar 2023 Mitglied im Württembergischen Landessportbund (WLSB) sowie im Badischen Sportbund Nord (BSB Nord). Dies bringt einige Verpflichtungen, vor allem aber sehr viele Vorteile für die BWLV-Vereine mit sich. Was dies bedeutet, zeigt folgende Übersicht.**

Wichtigste Voraussetzung, um an den Vorteilen der Sportbündenanbindung teilhaben zu können, ist, dass alle BWLV-Mitgliedsvereine in Württemberg und Nordbaden die Mitgliedschaft in den Sportbünden beantragen und erwerben müssen.

Die Vorteile überwiegen ganz klar. Dazu gehören unter anderem folgende Leistungen der Sportbünde:

- Zuschüsse im investiven Bereich (Neubau und Sanierung der Vereinsinfrastruktur, zum Beispiel Flugzeughallen, Vorfelder, Landebahn), in der Regel 30 Prozent der förderfähigen Kosten
- Zuschüsse für Luftsportgeräte, zum Beispiel Neuanschaffung Segelflugzeug, Motoren oder Propeller, in der Regel 30 Prozent der förderfähigen Kosten
- Zuschüsse für Übungsleiter: Jeder aktive Fluglehrer ist Kraft seiner Fluglehrerlizenz automatisch im Status eines C-Lizenz-Inhabers! Maximal 500 Euro je Fluglehrer und Jahr
- Teilnahme an umfangreichen Seminaren/Weiterbildungsangeboten, darunter auch in den Sportschulen der Sportbünde. Sehr übersichtlich

gestaltet finden sich alle Weiterbildungsangebote sowie der Aufbau der Sportbünde auf den jeweiligen Internetseiten bzw. im Jahresprogramm ([www.wlsb.de](http://www.wlsb.de) und [www.badischer-sportbund.de](http://www.badischer-sportbund.de)). Es lohnt sich, einen Blick darauf zu werfen!

- Ergänzende Versicherungsleistungen

**Die gute Nachricht: Die BWLV-Vereine, die bereits Mitglied in den Sportbünden sind, können alle diese Förderungen sofort in Anspruch nehmen!**

Der BWLV konnte in den Verhandlungen mit den Sportbünden nämlich erwirken, dass die normalerweise einzuhaltende dreijährige Wartefrist für investive Bau-



In großen Organisationen wie den Sportbünden helfen und unterstützen sich die Mitglieder gegenseitig

kostenzuschüsse nicht zur Anwendung kommt. Das bedeutet, dass die Förderung nahtlos an das bisherige Förderverfahren des BWLV anschließt.

**Allen Vereinen in Württemberg und Nordbaden, welche Stand heute die satzungsrechtlichen Voraussetzungen sowie den Aufnahmeantrag noch nicht gestellt haben, wird dringend geraten, diese schnellstmöglich vorzunehmen.**

**Das funktioniert wie folgt:**

- Zunächst ist die Vereinssatzung um den Paragraphen der Sportbündmitgliedschaft zu ergänzen.
- Im Anschluss daran kann der Aufnahmeantrag beim WLSB oder

BSB Nord mit den entsprechenden Nachweisen/Dokumenten gestellt werden (siehe auch hier die Internetseiten [www.wlsb.de](http://www.wlsb.de) und [www.badischer-sportbund.de](http://www.badischer-sportbund.de)).

**Wichtig:** Ab dem Jahr 2023 können Fördermittel für investive Baumaßnahmen, Luftsportgeräte oder Übungsleiter nur noch über die Sportbundorganisation erhalten werden! Die Leistungen der Sportbundorganisation stellen dabei einen signifikanten Mehrwert für alle BWLV-Vereine in Württemberg und Nordbaden dar.

**Vereine, welche nach einer Übergangszeit den Aufnahmeantrag immer noch nicht gestellt haben, laufen Gefahr, aus dem BWLV ausgeschlossen werden zu müssen. Dies hätte**

**auch den Verlust aller BWLV-Leistungen zur Folge. Der BWLV möchte dies verhindern und appelliert nochmals dringend an alle Vereine, umgehend die Aufnahmeanträge bei den Sportbünden zu stellen.**

Für Rückfragen zum Aufnahmeverfahren steht Ihnen der Leiter des Referats Haushalt und Finanzen, Martin Bayer (E-Mail: [bayer@bwlv.de](mailto:bayer@bwlv.de), Telefon: 0711/22762-21 gerne zur Verfügung. Detaillierte Rückfragen zu den Zuschuss- und Fördermodalitäten sowie den Antragsfristen erteilen gerne die Mitarbeiter des WLSB und BSB Nord.

Text: Martin Bayer/red.  
Fotos: Pixabay

AUS LIEBE ZUR FLIEGEREI

## UNTERWEGS ALS „AIRTRAMPER“



Mit der ETA über dem Kloster Heiligkreuztal



Schöne Flugimpressionen wie diese zu erleben, ist Hermann Lauffers Leidenschaft

Dass der Enthusiasmus für die Fliegerei auch im fortgeschrittenen Alter nicht nachlässt, beweist Hermann Lauffer aus Reutlingen auf eindrucksvolle Weise: Der ältere Herr genießt es, sich von verschiedenen Piloten in ihren Flugzeugen mitnehmen zu lassen.

Schon als Junge und danach fast sein ganzes Leben lang träumte Hermann Lauffer davon, selbst in Segelflugzeugen Platz zu nehmen. Doch Beruf, Familie und anderweitige Verpflichtungen ließen dies nie zu. Erst als seine Frau vor einigen Jahren nach über 55 gemeinsamen Ehejahren starb, fasste Lauffer den Entschluss, sich seinen Traum doch noch zu erfüllen.

Und so kommt es, dass der heute 83-Jährige inzwischen regelmäßig zu Gast an verschiedenen Flugplätzen im Land ist. „Ich bin ein „Airtramper“ geworden“, erklärt er – das bedeutet, dass er zwar nicht selbst als Pilot aktiv ist, sich aber oft und gerne in Flugzeugen mitnehmen lässt. Sogar ein eigenes Flugbuch hat Hermann Lauffer, in dem er seine Mit-

Schon als Junge war Hermann Lauffer vom Fliegen begeistert, wie diese Aufnahme von 1952 zeigt





flüge dokumentiert und das seine Starts von den Flugplätzen in Müllheim über Poltringen bis hin zum Wächtersberg oder der Hahnweide auflistet.

### **Kameradschaft unter Fliegern gefällt ihm**

Seine Abenteuer in der Luft will Lauffer nicht missen – selbst eine Krebserkrankung mit mehreren Operationen und anschließender Reha konnten ihn bislang nicht davon abhalten, immer wieder ins Flugzeug zu steigen. Besonders gut gefällt ihm der Zusammenhalt unter den Fliegern. „Ich habe als Airtramper immer wieder liebenswerte, flugbegeisterte Kameraden kennengelernt“, erzählt der Senior.

Auch von den Flügen selbst ist er begeistert: Besondere Erlebnisse seien zum Beispiel Flüge mit Uli Schwenk am 11. August 2022 in der ETA und am 4. September 2022 mit Luca Martini im Arcus gewesen. Sehr schöne Bilder seien zudem kürzlich entstanden, als er mit Phillip Burger vom Übersberg aus nach Kempten-Durach und wieder zurück flog.

### **Große Begeisterung**

Auch künftig will Hermann Lauffer sein mittlerweile liebstes Hobby nicht missen und weiterhin als „Airtramper“ unterwegs sein. Schließlich hält er es ganz mit Uli Schwenk, der ihm bei seinem Mitflug Folgendes gesagt habe: „S’isch oifach schee, wenn mer wieder naufkommd!“

Text: Simone Bürkle

Fotos: Hermann Lauffer, Philipp Burger

Hermann Lauffer in der ETA vor dem Start mit Uli Schwenk in Hayingen



Zum Kaffeetrinken in Kempten-Durach



## **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 2022

The screenshot shows the 'Ausbildungsbericht' (Training Report) form for the year 2022. The form is titled 'Ausbildungsbericht für das Jahr: 2022 gemäß § 31 Abs. 2 LuftPersV'. It contains several tables for data entry:

	SPL/APL/SL	PPL/APL/AL	BPL	FIQ	CFI	Sonstige	UL	Summe
Erfolgreich beendete Ausbildungen	0	0	0	0	0	0	0	0
Unterrichtete Theoriestunden								
Unterrichtete Flugstunden	Segelflug	Straßenflug	Motorflug	Ballon	UL			
Schulstart	0	0	0	0	0			
Anzahl Schulungs-LFZ	0	0	0	0	0			
Anzahl Fluglehrer								
Anzahl Theorielehrer								
Bemerkungen	[Empty text area]							

Buttons at the bottom: 'Speichern', 'Speichern + an Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. Übertragen'. A footer note states: 'Hinweis zur automatischen Ermittlung der Flugzeiten: Es werden alle Schulfüge herangezogen, die im aktuellen Jahr durchgeführt wurden (ausgenommen Befähigungsüberprüfung und Auffrischungsschulung).'

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 2023 den Ausbildungsbericht für das Jahr 2022 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 funktio-

niert folgendermaßen: Im Vereinsflieger berichtsbericht anwählen (Vgl. Grafik). **Wichtig:** Das entsprechende Jahr wählen, hier: 2022. 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 Ver-

einsflieger.de unter „Dokumente Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. ATO-BWL“ mit dem Dateinamen „Beschreibung BWLV-Ausbildungsbericht“ zu finden.

Für Vereine, die **zusätzlich eine UL-Ausbildung** durchführen, **entfällt** die bisherige zusätzliche Meldung mit entsprechendem Formular über Fax an die ATO des BWLV und das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (LSG-B)! Die notwendige Meldung wird ab sofort mit dem Ausbildungsbericht des Vereinsfliegers generiert. Wichtig für die Vereine ist aber, dass im Vereinsflieger die **UL-Fluglehrer und die UL-Schulungsflugzeuge geführt** werden. Dies erspart den Vereinen zusätzliche Arbeit durch Rückfragen des LSG-B. Hier hat es der BWLV in Verhandlungen mit dem LSG-B geschafft, für die Vereine eine einfache Lösung zur Abgabe der jährlichen Ausbildungsberichte zu erreichen.

**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

NOCH PLÄTZE FREI:

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

Für das BWLV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“ sind noch Plätze frei. Es richtet sich an diejenigen in den Vereinen, die für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zuständig sind – also Schriftführer, Presseverantwortliche, aber auch Vorsitzende und andere Interessierte.

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

**Termin: Samstag und Sonntag, 28. und 29. Januar 2023**

in der BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck

**Kursgebühr:**

120 Euro für BWLV-Mitglieder

150 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Die Anmeldung erfolgt über das Online-Verwaltungssystem Vereinsflieger.de. Dort ist das Seminar unter dem Kürzel **GSS-0008 (Presseseminar)** zu finden (über „Mein Profil“ und „Seminarangebote“). Es gelten die Stornorichtlinien des BWLV.

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

Alle Infos gibt es im Dezember-adler 2022 sowie online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de).

Also jetzt noch schnell anmelden!

Text: red.

**AK SEKTOREN**

**Arbeitskreis Sektoren**  
im BWLV

**LUFTRAUM-INFOABEND 2023**

**MIT DER DFS UND DEM AK SEKTOREN FÜR ALLE VEREINE IM BWLV**

**Freitag, 10. Februar 2023, Beginn bereits 19 Uhr!\***

**Schloßberghalle, Teckstraße 35, 73265 Dettingen unter Teck**

\*Termin wurde aus organisatorischen Gründen von ursprünglich 19.30 Uhr auf 19 Uhr vorverlegt – bitte beachten!

**Tagesordnung:**

- **AK Sektoren: Begrüßung, Rückblick 2022, Ausblick 2023**  
Referent: Kurt Sautter, AK Sektoren
- **DFS: Sektorenregelung aus Sicht des Radarlotsen**  
Referent: Johannes Conrad, DFS, Referent Luftraum und Verfahren
- **Anflug auf den Flughafen Stuttgart (EDDS) als segelfliegender Airlinerpilot**  
Referent: Markus Völlm, Akaflieg Tübingen
- **Richtiger Fallschirmabsprung im Notfall**  
Referenten: Jupp Thomas, Firma Paratec, und Michael Eisele
- **Red Bull X-Alps: Insights zum härtesten Gleitschirm-Adventure-Race**  
Referent: Markus Anders, Teilnehmer und Mitglied beim Delta- und Gleitschirmclub (DGCW) Neidlingen

Ende gegen 22.30 Uhr

Organisation und Bewirtung durch die Fliegergruppe Dettingen/Teck

Nach drei Jahren findet der Infoabend erstmals wieder statt. Auf zahlreiche Teilnehmer freut sich der Arbeitskreis Sektoren im BWLV.

Text: Kurt Sautter/red



Die niederländische Flugschule E-Flight Academy setzt bereits voll auf alternative Antriebe: Ihre vier Pipistrel Velis werden mit erneuerbarer Energie versorgt



Die viersitzige HY4 des Entwicklers H2FLY hat bereits gezeigt, dass wasserstoffelektrische Antriebslösungen in der Luftfahrt durchaus zum Einsatz kommen können

## ZUKUNFTSFÄHIGES FLIEGEN

# CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IM LUFTSPORT

**Wie schädlich ist das Fliegen, was können und sollten Luftsportler tun, um dem zu begegnen? Um alle Optionen und Perspektiven zukunftsfähigen Fliegens zu beleuchten, reichen die folgenden Überlegungen von Mara Linn Becher nicht annähernd aus. Vielleicht helfen sie trotzdem bei Meinungsbildung und ersten Schritten.**

### Darf ich das?

In aktuellen Zeiten CO<sub>2</sub> zu emittieren wirft bei uns selbst und anderen die Frage auf: Darf man das? Darf ich zum Beispiel eher ein Pferd als ein Flugzeug halten, auch wenn die jährlichen Emissionen vielleicht gleich hoch sind? Welcher Zweck legitimiert eigentlich eine Handlung und die resultierenden Emissionen?

Kolbengetriebene Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt machen geschätzt 0,13 % der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Wir müssen trotzdem reden.

Der Umwelt ist es egal, wodurch Treibhausgase entstehen. Sie ächzt unter der Last absoluter Zahlen. Statt Fakten zu reflektieren, ziehen wir im Alltag häufig eine moralische, subjektive Bewertung des Verhaltens anderer vor. Unsere Gedanken über Fernreisen, SUV und Fleischkonsum anderer verselbstständigen sich. Durch die emotionale Einordnung von guten und schlechten Emissionen stressen wir uns selbst und andere. Dass es ungemütlich wird, ist eine wichtige Komponente, um Wandel zu beschleunigen. Nachsicht mit uns selbst und anderen aber auch.

Eine faktenbasierte Debatte hilft, sich auf das gemeinsame Ziel zu konzentrieren: unseren Planeten langfristig zu bewohnen und zu bewirtschaften. Oder sogar – wie die Natur es uns seit Millionen Jahren vorlebt – einen Ort besser zu hinterlassen, als wir ihn vorgefunden haben.

### Eine Welt ohne moralische Emissions-Diskussionen

Gut wäre vielleicht ein Emissions-Budget, also eine gewisse Menge an CO<sub>2</sub>, die jeder Mensch in Deutschland jährlich emittieren darf. Ein Budget, das auf dem Weg zwischen dem, was wir jetzt emittieren, und den zwei Tonnen pro Kopf liegt, die wünschenswert wären. Es könnte sich im Gleichschritt mit

Innovationen zur Reduzierung aller Emissionen nach und nach reduzieren. Von der Quietsche-Ente bis zur Energieversorgung – so wäre jeder in der Lage, sein Budget einkommensunabhängig für die Dinge auszugeben, die ihm oder ihr wichtig sind. Ganz ohne schlechtes Gewissen und mit immensem Effekt. So weit sind wir noch nicht, also geht's erstmal weiter mit der nächsten Überlegung.

### Wie sieht's überhaupt vor meinem eigenen Hallentor aus? Der Blick auf den fliegerischen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck

Den größten Batzen der Emissionen stellt das Bewegen des Flugzeugs dar. Durch genaue Aufzeichnungen der getankten Mengen und Flugzeiten haben wir schon das Allerwichtigste zur Bilanzierung zur Hand: die Datengrundlage.

So kann die vereinfachte Bilanzierung pro Flugzeug aussehen:

$$\emptyset \text{ Verbrauch Kraftstoff in l/h} \times \text{CO}_2/\text{l je Kraftstoffart} = \text{CO}_2\text{-Emissionen/h}$$

Kraftstoff	kg CO <sub>2</sub> /l	verbleit
Mogas	2,37	
Avgas	2,2	x
Diesel	2,65	

Die Ergebnisse lassen sich für die individuelle Bilanz nutzen. Sie können zusammen mit Mitgliedszahlen, Betriebsstunden und Anzahl der Flugzeuge eine Möglichkeit für Vereine darstellen, verschiedene Kennzahlen zu etablieren. So ließe sich ein Fortschritt gut nachvollziehen. Auf der Website von Diamond Earthrounding gibt es einen Rechner für Jet A-1 und Avgas, den man direkt mit Flugdauer und Verbrauch füttern kann.

Beispielhafte Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Flug ohne Berücksichtigung von Roll- und Steigphase

Muster	Kraftstoff	Reiseflug Verbrauch l/h	CO <sub>2</sub> -Emissionen/h
Cessna 172R	Avgas	36	79,2 kg
Aquila A210	Mogas	22	52,14 kg
Diamond DA40 NG	Diesel	19,5	51,68 kg
C42	Mogas	14	33,18 kg

Ligeia Paletti vom Royal Netherlands Aerospace Center sagt: „Die vereinfachte Kalkulation der Emissionen ist weit von einer umfassenden Herangehensweise entfernt, die man anwenden müsste, um den gesamten CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu berechnen. Doch sie versetzt Pilot:innen in die Lage, sich auf unkomplizierte Weise einen ersten Überblick über den größten Teil der entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verschaffen.“

Im Rahmen einer Ökobilanz würden Herstellung und Entsorgung des Flugzeugs, aber auch die Fahrt zum Flugplatz sowie die Instandhaltung einkalkuliert. Es gibt noch keine all-gemeingültigen Systemgrenzen (also: was wird mit einberechnet, was nicht?), um CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt zu berechnen.

### Wie geht es weiter?

Die Hierarchie der Dekarbonisierung lautet „**Vermeiden** vor **Reduzieren** vor **Kompensieren** (neben **Kommunizieren**)“. Sie hilft dabei, nicht den letzten vor dem ersten Schritt zu machen und Greenwashing-Fettnäpfchen zu umgehen.

## VERMEIDEN

Hobbys dienen der mentalen Gesundheit und dem gesellschaftlichen Zusammenhalt. Ein Leben ohne Freude ist keine Option. Ob die Suche nach einer neuen Freizeitbeschäftigung mit geringeren Emissionen ein Weg wäre, muss jede:r für sich entscheiden. Wichtig ist, genau hinzuschauen. Statt zu fliegen, kann man auch jedes Wochenende mit dem Auto 100 Kilometer zum Wandern fahren, was je nach Flugzeug und Entfernung zum Flugplatz aufs Gleiche hinauslaufen kann.

## REDUZIEREN

### Fliegerische Anpassung

Flugstunden zu reduzieren, ist nicht nur in wenigen Fällen sinnvoll, sondern vielmehr gefährlich. Einige Pilot:innen sitzen eher zu wenig als zu viel im Cockpit, um eine sichere Flugpraxis zu bewahren. Welches Flugzeug wir dann fliegen, macht jedoch einen Unterschied: UL und Segelflugzeug sind hervorragende Emissionsminderer. Optimierungen an bestehenden Flotten sind eigentlich nur noch durch verantwortungsvolles Fliegen und das wichtige Thema Leanen (bis zu 20 Prozent Einsparung) möglich.

### Alternative Antriebssysteme

Der Luftsport ist an dieser Stelle in komfortabler Position. Die batterieelektrische Zukunft der Luftfahrt wird an anderer Stelle als nicht skalierbar eingeschätzt. Neue Antriebslösungen werden häufig erst an kleineren Flugzeugen erprobt, um irgendwann für die Großen weiterentwickelt zu werden. Ob die Allgemeine Luftfahrt das große Rennen um die Klimaneutralität wohl so gewinnt? Positiv beeinflussen können wir Entwicklungen insgesamt durch unser Interesse und viele unbequeme Fragen.

Vielversprechend sind die angestellten Berechnungen der Leibniz Universität Hannover. Diese zeigen wirtschaftliche und auf CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogene Einsparpotenziale einer Umstellung auf elektrischen Flugbetrieb. Bisher sind Auswahl und Verfügbarkeit von E-Flugzeugen stark begrenzt, doch der herausgegebene Leitfaden zeigt anschaulich, wie der (zukünftige) Wandel gelingen kann.

Elektrowinden und Elektro-Heimkehrhilfen machen die saubere Sparte Segelflug aus ökologischer Sicht jetzt schon noch attraktiver. Für alle elektrischen Optionen gilt, dass sie nur sinnvoll sind, wenn zukünftig gesamtwirtschaftlich eine ausreichende Versorgung mit Strom aus regenerativen Quellen sichergestellt wird.

Nicht lange gefackelt wurde bei der niederländischen Flugschule E-Flight Academy: Die vier Pipistrel Velis werden mit erneuerbarer Energie versorgt. Durch ein Netzwerk aus Flugplätzen mit Ladestationen im Umfeld muss nach 45 Minuten Flugzeit nicht der eigene Flugplatz angefliegen werden. Die Tatsache, dass auch am Simulator trainiert wird, lässt Mineral-

Ölkonzernen endgültig das Blut in den Adern gefrieren. Seit Gründung sind 18 Monate, 1.200 Flugstunden und 5.000 Landungen problemlos vergangen.

#### *Alternative Kraftstoffe*

Für Gasturbinen wird aktiv nach Alternativen wie SAF (Sustainable Aviation Fuel) und die Direkteinspritzung von Wasserstoff geforscht. Für Kolbenmotoren sieht es an dieser Stelle nicht so gut aus. Momentan ist es (wenn überhaupt) Bleifreiheit, die Nutzer aufgrund der kommenden Einschränkung bewegt. Abweichende Anforderungen an den Kraftstoff lassen die Nutzung von E10 nicht zu.

#### *Modernisierung*

Cessna 172R raus, Diamond DA40 NG rein: Dieser Tausch spart ein Drittel CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betrieb. So ist es nicht unbedingt notwendig, auf technische Entwicklungen der nächsten Jahre zu warten. Nicht jeder Verein ist finanziell in der Lage, die gesamte Flotte auszutauschen, doch eine Kalkulation kann sich lohnen. Die hohen Einsparpotenziale bei Emissionen sind vielleicht auch eine Motivation für die Politik, dieses Thema anzugehen und Fördertöpfe zu schaffen. Denn wo Fluggesellschaften und Hersteller um jedes Prozent Energieeffizienz ringen, können Vereine und Flugschulen kurzfristig drastisch CO<sub>2</sub>-Emissionen senken und durch Diesel- und Mogas-taugliche Motoren verbleites Avgas verdrängen, welches auch schon in geringen Mengen neurotoxisch wirken kann. So weit die veraltete Motorentchnik mit viel Hubraum und vergleichsweise wenig Leistung verbreitet ist, so wenig zukunftsfähig ist sie. Aufgrund des schlechten Wirkungsgrades bleibt sie das auch, selbst wenn eine nachhaltige Alternative zu fossilem Brennstoff gefunden wird.

#### *Einsparungen Infrastruktur*

Auch wenn die meisten Emissionen im Flug und auf dem Weg zum Flugplatz entstehen, gibt es weitere Optionen für Einsparungen. Auf der Website des Deutschen Olympischen Sportbunds finden sich hierzu Tipps („Klimaschutz im Sport“). Unkompliziert und oft kostenneutral ist die Umstellung vom Strommix auf einen Ökostromtarif.

## KOMPENSIEREN

Wir haben unseren fliegerischen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck oder den unseres Vereins berechnet, diskutiert, abgewogen, motiviert Ideen umgesetzt und fragen uns: Wollen wir die verbleibenden Emissionen kompensieren? Ist das sinnvoll, helfen wir damit dem Klima und der Gesellschaft oder wird uns am Ende noch geworfen, uns eine weiße Weste erkauf zu haben?

Wer sich dafür entscheidet, kann sogenannte Emissionsminderungszertifikate kaufen, mit denen Klimaschutzprojekte finanziert werden. Emissionen werden so an anderer Stelle durch den Bau von Windkraftanlagen oder die Aufforstung von Wäldern vermieden oder eingebunden. Völlig unerheblich ist der Standort der Projekte, Veränderungen des Klimas spielen sich global ab. Die Qualität dagegen ist wesentlich. Wer tiefer in das Thema einsteigen möchte, dem hilft der Ratgeber „Freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation“ des Umweltbundesamts.

Eine Tonne CO<sub>2</sub> kann mit unterschiedlichem sozialem und ökologischem Nutzen kompensiert werden – oder gar keinem. Die

wertvollen Nebeneffekte sind für die ausführende Organisationen mit unterschiedlich hohem Aufwand verbunden. Entsprechend bewegen sich die Preise für den Erwerb hochwertiger Zertifikate zwischen 10 und 30 Euro pro Tonne. 30 Stunden C42 fliegen entsprechen zum Beispiel ca. einer Tonne CO<sub>2</sub>, sodass die Kompensation pro Stunde fliegen 1 Euro bei einem Zertifikatspreis von 30 Euro kostet. Übrigens: Autofahren mit einer Kilometerleistung von 10.000 Kilometer pro Jahr schlägt durchschnittlich mit 1,5 Tonnen CO<sub>2</sub> zu Buche, einen Hund zu halten mit 0,6 Tonnen CO<sub>2</sub>, unser Leben in Deutschland insgesamt mit durchschnittlich 12,5 Tonnen pro Jahr. Warum eine Kompensation aller Emissionen nicht die Lösung ist, erklärt der Deutschlandfunk anschaulich.

#### **Wie erkenne ich hochwertige Projekte?**

- Der Anbieter stellt Informationen über Projekte sowie zur Verwendung der Gelder zur Verfügung. (Hier hilft zur Orientierung das DZI-Spendensiegel.)
- Das Projekt entspricht einem der führenden internationalen Standards wie Gold Standard oder Verified Carbon Standard (VCS).
- Das Projekt erfüllt das Kriterium der Zusätzlichkeit, die Einbindung von CO<sub>2</sub> hätte sonst nicht stattgefunden. Maßnahmen, die bereits aus sich heraus wirtschaftlich sind und deshalb ohnehin durchgeführt worden wären, kommen daher zur Kompensation nicht in Betracht.
- Es handelt sich um „Ex-Post-Zertifikate“, welche erst nach der tatsächlichen Minderung ausgegeben und nach dem Verkauf nachweislich stillgelegt wurden.

## (KOMMUNIZIEREN)

Emissionen zu reduzieren ist nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern fördert auch regional die Akzeptanz unseres Sports. Vorurteile können gegebenenfalls ausgeräumt werden, wenn medial und auf Veranstaltungen informiert wird und es zu einem Austausch mit Anwohner:innen und Gemeinden kommt. Falls

Der Einsatz von Elektro-Antrieben sorgt für deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen



nicht, kann frühzeitig im Diskurs nach Lösungen gesucht werden, auch wenn die Standpunkte manchmal weit voneinander entfernt zu liegen scheinen.

### **Keine Ahnung, wie wir das alles allein umsetzen sollen**

- Deutscher Aero-Club (DAeC): Die Bundesgeschäftsstelle unterstützt bei Fragen rund um eine nachhaltige Entwicklung. Ansprechpartner für Umwelt und Natur ist Karsten Schröder (k.schroeder@daec.de, 0531/23540-40). Bei Interesse zur Anwendung des Leitfadens „Umstellung von Luftsportvereinen auf elektrischen Flugbetrieb“ sowie bei Maßnahmen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen stellt der DAeC gerne Kontakt zum herausgebenden Institut für Elektrische Energiesysteme (IfES) der Leibniz Universität her.
- Erfahrungen mit der Modernisierung der Flotte hat zum Beispiel der Badisch-Pfälzische Flugsportverein (BPFV).
- Umweltbundesamt: Klimaneutral leben im Alltag? und „Freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation“
- WWF-Klimarechner: Berechnung des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks
- Deutscher Olympischer Sportbund: „Klimaschutz im Sport“

Das Angebot ist noch überschaubar. Vereinen werden aktuell noch Höchstleistungen in Bezug auf Motivation und Eigenleistung abverlangt. So lässt sich der Spagat zwischen Tradition und Umbruch vielleicht angehen:

- **Darüber sprechen:** Das Thema zukunftsfähiges Fliegen auf die Tagesordnung von Versammlungen nehmen und Interessierte/Botschafter:innen finden und benennen.
- **Sich des eigenen Weges bewusst werden:** Themen im Hier und Jetzt besprechen, aber auch ein übergeordnetes Ziel für den Verein festlegen, um Klarheit für alle zu schaffen: Machen wir weiter wie bisher oder wollen wir etwas ändern?
- **Netzwerken:** Arbeitsgruppen bilden und Interesse in Richtung Verbänden signalisieren, um Wissen aufzubauen und mittelfristig mehr Unterstützung zu bekommen.
- **Umsetzen:** Was jetzt wahrscheinlich noch schwammig wirkt, kann in ein paar Monaten schon Form angenommen

haben: zum Beispiel Wechsel des Stromanbieters, die Staffelung von Mitgliedsbeiträgen ab Segelflug aufwärts, das klimafreundliche Reinvestieren der Erlöse.

Häufig wirken Anreize wesentlich besser als Verbote. Die Entscheidung selbst in der Hand zu haben und das Fliegen von morgen aktiv zu steuern, beflügelt im Zweifel viel mehr, als darauf zu hoffen, dass niemand merkt, dass wir noch fliegen.

### **Eine Zwischenbilanz**

Den Status quo können wir mittelfristig nicht mehr rechtfertigen. Was wir aber sehr gut können, ist die Zukunft durch unsere Handlungen zu gestalten. Die Fliegerei vereint Menschen mit den unterschiedlichsten Hintergründen und einem unglaublichen Know-how. Richtig eingesetzt ist es möglich, eine umweltfreundliche Fliegerei zu etablieren, die einen Mehrwert schafft, statt zu polarisieren. Wir sind technikaffine, erfinderische, oft bodenständige Menschen, fast immer stolz auf das, was wir tun. Es wäre toll, wenn wir es gemeinsam schaffen würden, dass die Zukunft des Luftsports nicht von Flugscham, sondern von Lösungen geprägt ist und Vorbild für andere Bereiche des Lebens wird. Wir haben die besten Voraussetzungen.

Text: Maria Linn Becher  
Fotos: H2FLY/E-Flight Academy

Mit freundlicher Genehmigung des  
Magazins LuftSport, NRW-Ausgabe Oktober/November 2022

**Über die Autorin:** Mara Linn Becher begann 2014 mit dem Segelfliegen und stieg zwei Jahre später beruflich in das Thema Nachhaltigkeit ein. Wirtschaftsethik, Dekarbonisierung und Kommunikation gehören zu ihren Schwerpunkten. Neben dem Job studierte sie Responsible Management in Berlin. Aktuell ist sie bei H2FLY, einem Entwickler für wasserstoffelektrische Flugzeugantriebe, beschäftigt und hält seit verganginem Jahr eine Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge.



BITTE BEACHTEN:

## NEUE REGELUNGEN FÜR MODELLFLIEGER



Die Voraussetzungen dafür, wann ein Flugleiter im Modellflug eingesetzt werden muss, haben sich verändert

Der Modellflug in Deutschland braucht ab dem 1. Januar 2023 wegen neuer europäischer Regelungen eine Betriebs-erlaubnis, um im Rahmen der Verbände wie bisher weiterhin ausgeübt werden zu können. In Abstimmung mit der Bundeskommission Modellflug im Deutschen Aero Club (DAeC) wurde dem Modellflugsportverband Deutschland (MFSD) als Mitgliedsverband des Deutschen Aero Clubs (DAeC) am 06.07.2022 die Verbandsbetriebs-erlaubnis erteilt. Welche Regeln das für die Modellflugsportler mit sich bringt, lesen Sie hier in unserer Übersicht.

**„Schon wieder was Neues für die Modellflieger, und wieder was von der EU. Wir müssen neue Regeln lernen und neue Prüfungen machen.“**

Ja, es gibt Neues, aber alles halb so wild. Und es bringt uns einige Vorteile. Manche Vorschriften konnten gelockert werden und vor allem liegt nun viel mehr als bisher in unseren Händen, sprich in der Verantwortung unseres Verbands, dem DAeC. Und bei der Zulassung von Modellflugge-

länden wird die Kompetenz im Verband gebündelt.

Wie kam das Ganze zustande? Die Europäische Union hat das Luftrecht geändert (DVO (EU) 2019/947), betroffen davon sind Modellflugzeuge und Multicopter/Drohnen. Deutschland hat deshalb die Luftverkehrsordnung angepasst (LuftVO §21) und auf Antrag den Verbänden DAeC/MFSD und DMFV je eine **Verbandsbetriebs-erlaubnis (VBE)** erteilt. Diese ermöglicht Abweichungen vom europäischen Regelwerk für unbemannte Luftfahrtsysteme und bietet dem Modellflug damit Möglichkeiten, die deutlich über den europäischen Regelungsrahmen der Open Category hinausgehen, und privilegiert ihn.

In der VBE ist festgehalten, wie der Verband den Flugbetrieb zu regeln hat und dass der Verband dies nun in eigener Verantwortung tut. Die VBE von DAeC/MFSD und DMFV unterscheiden sich übrigens. Für den DAeC hat dies das DAeC-Mitglied MFSD (Modellflugsport-Verband Deutschland) übernommen und die Mitglieder der DAeC-Landesverbände über

Kooperationsverträge eingeschlossen. Für die DAeC-Mitglieder gelten damit die „Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF)“ – so wurden bei uns die neuen Regeln benannt. Aber keine Angst, niemand muss die StRfF auswendig lernen: Niemand lernt ja auch die Straßenverkehrsordnung auswendig – trotzdem fährt er Auto.

Und nun zur Praxis. Was müssen wir tun, was brauchen wir, wenn wir modellfliegen wollen? Wir sprechen hier immer von Modellflug zu Sport- und Freizeitzwecken, nicht von professionellem Einsatz, nicht von Multicoptern/Drohnen.

### **Betreiberregistrierung (e-ID)**

Die Anforderung für eine e-ID gibt es schon zwei Jahre. Registrieren muss sich jeder Halter, der ein Modellflugzeug mit einer Höchstabflugmasse von 250 Gramm oder mehr betreibt oder wenn das Modell mit einer Kamera oder einem Mikrofon ausgerüstet ist. Diese Nummer muss auf dem Modell stehen, dies kann auch als QR-Code sein. Halter und Pilot müssen nicht identisch sein. Man kann also ohne weiteres mit einem Modell eines Anderen



fliegen. Die e-ID gilt in der ganzen EU. Nicht EU-Ausländer müssen sich in dem EU-Land, in dem sie als erstes zu fliegen beabsichtigen, registrieren. Das berühmte feuerfeste Schild ist nicht mehr erforderlich.

Und woher bekommt man nun diese e-ID? Direkt vom Luftfahrtbundesamt LBA für 20 Euro, die meisten Verbände verlangen 5 Euro für die Registrierung, für BWLV-Mitglieder übernimmt unser Verband die Kosten. Wenn im „Vereinsflieger“ (unserem Mitglieder-Verwaltungstool) alle Daten enthalten sind (einschließlich E-Mail-Adresse und Telefon) und als Haupt- oder Nebensparte „Modellflug“ eingetragen ist, ist nichts weiter zu tun, bis vom LBA eine E-Mail kommt.

### Halterhaftpflicht-Versicherung

Diese gesetzliche Vorschrift (Luftverkehrsgesetz §43) gibt es schon ganz lange. Hier haben es die BWLV-Mitglieder gut: Alle BWLV-Mitglieder sind ohne weitere Kosten versichert für Flugmodelle bis maximal 150 Kilogramm. Dies gilt (ausgenommen USA) innerhalb und außerhalb des Vereinsrahmens mit einer Versicherungssumme von 5 Millionen Euro pauschal für Personen- und Sachschäden je Schadensereignis. So steht es übrigens auch auf der Rückseite jedes BWLV-Mitgliedsausweises.

### Schulungsnachweis

Aus dem Kenntnissnachweis wird der Schulungsnachweis. Die Wissensvermittlung und die Prüfung werden online abgelegt auf der Webseite <https://schulungsnachweis-modellflug.de>. Der hier erwor-

bene Schulungsnachweis befähigt zum Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse über zwei Kilogramm und/oder zum Betrieb von Flugmodellen höher als 120 Meter (ausgenommen Multicopter) über Grund (in der Regel im Luftraum G, d. h. bis 762 Meter, falls die Grenze nicht örtlich abgesenkt ist) im Rahmen der Regeln des DAeC (StRfF). Der Schulungsnachweis kostet 25 Euro plus MwSt – das ist gesetzlich vorgeben. Spätestens ab dem 1. Januar 2023 ist der neue Schulungsnachweis zum Fliegen erforderlich, denn dann endet die Übergangsfrist für die Nutzung des alten Rechts.

Anders als in der „alten“ Regelung in §21a LuftVO ist beim Modellflugbetrieb im Verbandsrahmen über zwei Kilogramm oder über 120 Meter Flughöhe in jedem Fall ein Schulungsnachweis erforderlich, auch auf Modellfluggeländen und auch mit Flugleiter.

Im Gegensatz zur Vergangenheit ersetzen Fluglizenzen nicht den Schulungsnachweis. DAeC/MFSD und DMFV erkennen die von ihnen ausgestellten Schulungsnachweise gegenseitig an. Die europäischen A1/A2/A3-Kompetenznachweise können nicht als Schulungsnachweis für das Fliegen innerhalb der Verbandsbetriebserlaubnis des DAeC gelten. Sie berechtigen lediglich zum europaweiten Flugbetrieb in der Open Category (z. B. bis 120 Meter Flughöhe).

Piloten ohne Schulungsnachweis dürfen den Flugbetrieb nur unter unmittelbarer Aufsicht und in der Verantwortung eines Schulungsnachweisinhabers aufnehmen.

### Alter

Das Alter des Piloten bestimmt, wie schwer sein Modell sein darf.  
bis 250 g: keine Altersgrenze  
250 g bis 2 kg: ab 7 Jahre (unter einer mindestens 18-jährigen Aufsicht auch unter 14 Jahren bis 25 kg)  
2 kg bis 25 kg: ab 14 Jahre  
25 kg bis 150 kg: ab 16 Jahre

### Pilot

Der Fernpilot (so heißt der Modellflieger in den Verordnungen) muss sich natürlich seiner Aufgabe gewachsen fühlen und – kein Alkohol! Im Übrigen gilt, was auch bisher schon zu beachten war: Den Flug/das Flugmodell sorgfältig vorbereiten, nur dort fliegen, wo man auch darf, die notwendige Vorsicht walten lassen, usw.

### Modellfluggelände

Grüne Wiese oder Modellfluggelände? Egal, immer gelten die StRfF, wobei es in der Praxis schon Unterschiede gibt.

### Geländeanzeige

Modellfluggelände, auf denen lediglich Modellflugzeuge mit einem Abfluggewicht bis zu zwölf Kilogramm betrieben werden, müssen lediglich beim DAeC/MFSD angezeigt werden und benötigen keine Ausweisung. Das Verfahren der Geländeanzeige beschränkt sich auf die einfache Bekanntmachung per Onlinetool beim MFSD. Ein Ausweisungsverfahren unter Beteiligung der Behörde ist nicht erforderlich. Sofern Verbrennungsmotoren in einem Abstand unter 1,5 Kilometer zu Wohnbebauung betrieben werden sollen, wird in jedem Fall eine Geländeausweisung benötigt.

Die Neuregelungen klingen kompliziert, bringen aber faktisch auch einige Vereinfachungen mit sich



## Geländeausweisung

Im Rahmen des Anwendungsbereiches der StRfF wird es in Zukunft keine durch die Landesluftfahrtbehörden erteilten Aufstiegserlaubnisse in der bisherigen Form mehr geben. Diese werden ersetzt durch eine Ausweisung von Modellfluggeländen durch den DAeC/MFSD unter Aufsicht und in Abstimmung mit den Landesluftfahrtbehörden. Diese Ausweisungen werden mit den lokalen Vereinen abgestimmt. Dieses Verfahren hat den großen Vorteil, dass der lokale Verein vom bürokratischen Aufwand der Behandlung seiner Genehmigung befreit wird, es eine zentrale Stelle gibt, die für Geländeausweisungen zuständig ist und das Verfahren bundesweit vereinheitlicht werden kann.

## Übergang von alt nach neu

Sobald wie möglich ist die Geländeanzeige zu empfehlen, weil dies mit Blick auf die europarechtlichen Ungültigkeitsregelungen per 1. Januar 2023 das Sicherste ist. Eine Geländeanzeige führt dazu, dass die alte, aktuell gültige Betriebserlaubnis (Aufstiegsgenehmigung) für das Modellfluggelände sofort als neue Erlaubnis gem. § 21f Abs. 3–6 LuftVO (neue Fassung) gilt.

Aktuell wird seitens des Ministeriums, der Behörden überlegt, per Allgemeinverfügung zu bestimmen, dass alte Betriebserlaubnisse in neue Erlaubnisse nach § 21f Abs. 3–6 LuftVO überführt werden. Das wäre perfekt und würde insoweit die oben empfohlene Geländeanzeige wegen des „Ungültigkeitsthemas“ unnötig machen.

## Flugleiter

Bisher war ab drei Modellen in der Luft ein Flugleiter erforderlich. Nun klingt es kompliziert, die Anforderungen wurden aber gesenkt:

**Modelle:** Über drei Modellen ist kein Flugleiter erforderlich, wenn die Kommunikation der Piloten untereinander sichergestellt ist. Über acht Modellen ist immer ein Flugleiter erforderlich.

**Zuschauer:** Befinden sich mehr als zwölf Zuschauer näher als 50 Meter zur Start-/Landezone, ist ein Flugleiter erforderlich – es sei denn, ein Sicherheitszaun ist vorhanden.

**Flugbuch/Flugleiter:** Ein Flugleiterwechsel muss ins Flugbuch eingetragen werden, ein fliegender Wechsel zweier Flugleiter ist möglich.

## Bestehende Aufstiegserlaubnisse

Bestehende Aufstiegserlaubnisse gelten zunächst automatisch für mindestens zwei Jahre nach dem „Inkrafttreten der StRfF“ als Geländeausweisungen im Sinne der StRfF, also konkret bis mindestens zum 6. Juli 2024. Innerhalb dieser zwei Jahre können bestehende Aufstiegserlaubnisse beim DAeC/MFSD zur Überprüfung/Umstellung eingereicht werden. Der DAeC/MFSD erstellt sodann in enger Abstimmung mit dem lokalen Verein auf der Basis der bisherigen Aufstiegserlaubnis eine Geländeausweisung, die an den neuen Rechtsrahmen angepasst ist. Sofern rechtlich nötig und auch vom lokalen Verein gewünscht, stimmt der MFSD die neue Geländeausweisung mit den zuständigen Behörden ab. Ebenso erfolgt eine Abstimmung mit dem BWLV, sofern dies vom Luftsportverein gewünscht ist.

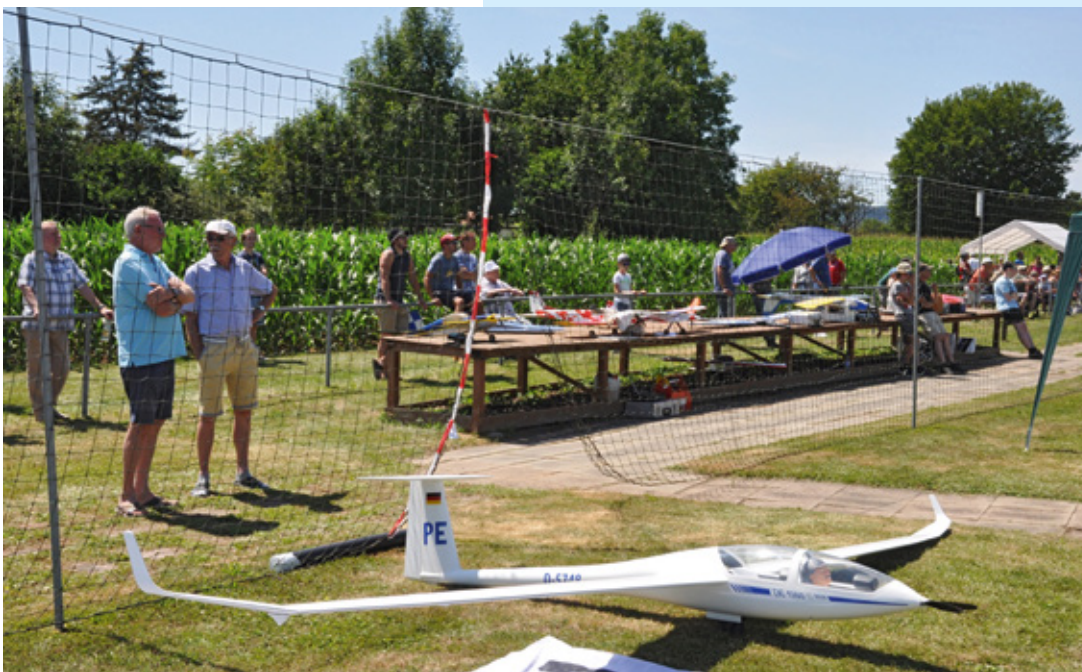
Bestehende Aufstiegserlaubnisse werden so nahtlos in aktualisierte Geländeausweisungen überführt, ohne dass der lokale Verein damit besonderen Aufwand hat. Inhaber der Geländeausweisung und auch der ggf. behördlich erforderlichen Zustimmungen ist stets der lokale Verein, während der DAeC/MFSD dafür den organisatorischen Rahmen mittels seiner Verbandsbetriebserlaubnis zentral vorhält.

## „Gemischter Betrieb“

Wird auf einem Gelände nach den Regeln des DAeC geflogen, können sich DMFV-Mitglieder einmalig beim MFSD per Onlineformular anmelden, und fliegen auf dem besagten Gelände ebenfalls nach den Regeln des MFSD. Vor Aufnahme des Flugbetriebs muss außerdem eine kurze Einweisung in die einschlägigen Flugregeln durch einen Piloten mit MFSD-Schulungsnachweis erfolgen. Auf der „grünen Wiese“ gelten für diese Piloten weiterhin die verbandsinternen Verfahren des DMFV.

## Grüne Wiese

Hier dürfen die Modelle maximal zwölf Kilogramm wiegen. Veranstaltung auf der „Grünen Wiese“ unter der VBE des Veranstalters: Auch Mitglieder anderer Verbände oder Gastflieger aus dem Ausland dürfen an Veranstaltungen teilnehmen, die im Rahmen der VBE des DAeC/MFSD stattfinden. Für sie gelten die gleichen Regelungen wie für alle anderen Teilnehmer der Veranstaltung. Voraussetzung ist, dass sie sich beim MFSD als Gastflieger anmelden. DMFV-Mitglieder müssen sich nur einmalig anmelden. Modellflieger aus dem Ausland oder ohne



Auch für die Regelungen zu Schutzzäunen gibt es neue Auslegungen

Verbandszugehörigkeit in einem nationalen Verband können sich zweimal im Jahr mit einer Gültigkeit von drei Monaten anmelden.

#### **Noch ein paar Vorteile der neuen Regelung:**

- Im Gegensatz zu bisher bedeutet ein Naturschutzgebiet nicht automatisch ein Flugverbot. Dieses muss begründet werden und eine Zustimmung zum Modellflug ist möglich.

- Ein Sicherheitszaun ist nicht mehr immer erforderlich, nur nach Abwägung.
- Wettbewerbe werden nach den StRfF durchgeführt. Sollten Bestimmungen der FAI-Rules oder der BeMod von den Regeln der StRfF abweichen, kommen die FAI-Rules oder BeMod-Regeln zur Anwendung.
- Auch wenn in den Regeln meist von ferngesteuerten Modellen die Rede ist, die StRfF behandeln und erlauben weiterhin auch den Frei- und Fesselflug.



Der Bericht ist auch auf der BWLV-Webseite unter „Modellflug“ zu finden. In der Web-Version sind viele Links integriert, über die man sich weiter informieren kann. Dort werden dann (hoffentlich) alle Fragen beantwortet. Bei Bedarf wird die Version im Web angepasst und ergänzt.

Text: Bernhard Schwendemann/red.  
Fotos: Bernhard Schwendemann

## TREFFEN

### FREIFLIEGER-FRÜHSCHOPPEN

Das jährliche Treffen der baden-württembergischen Freiflieger findet am **Sonntag, 15. Januar 2023**, ab 10 Uhr in UHINGEN-DIEGELSBERG statt. Auf dem Programm stehen technische Beiträge, Siegerehrung der Landesmeisterschaft 2022, Planung für 2023 und allgemeiner Erfahrungsaustausch. Näheres gibt es unter [www.thermiksense.de/news](http://www.thermiksense.de/news).

Text: Bernhard Schwendemann/red.

## MODELLBAUBÖRSE IN DETTINGEN/TECK

# ALLES, WAS DAS MODELLER-HERZ BEGEHRT

Nach der letzten Modellbaubörse im Februar 2020 möchte die Modellfluggruppe Dettingen/Teck an die früheren Veranstaltungen wieder anknüpfen und veranstaltet am **Sonntag, 5. Februar 2023**, erneut eine Modellbaubörse. Diese findet von 9 bis 15 Uhr in der Schloßberghalle, Teckstraße 35, in 73265 Dettingen/Teck statt.

Neben dem Verkauf von neuen und gebrauchten Dingen aus den Bereichen Boot-, Auto- und Flugmodellbau wird auch für das leibliche Wohl bestens gesorgt sein. Zusätzlich zu Kaffee und Kuchen werden auch Maultaschen mit Kartoffelsalat und Getränke angeboten.

Die Halle wird für Verkäufer ab 7 Uhr geöffnet. Tische können per E-Mail unter [Boerse@mfg-dettingen.de](mailto:Boerse@mfg-dettingen.de) zum Preis von je 10 Euro reserviert werden.

Für Besucher beginnt der Einlass um 9 Uhr; der Eintritt kostet für sie 1 Euro, Kinder bis zwölf Jahre werden kostenlos eingelassen.



Weitere Infos gibt es unter [www.mfg-dettingen.de](http://www.mfg-dettingen.de) – oder direkt über den QR-Code



Text und Foto: Modellfluggruppe Dettingen/Teck



Mehr als 100 Verkaufstische gab es bei der letzten Modellbaubörse 2020 in Dettingen/Teck. Wegen der großen Nachfrage wird die Veranstaltung nun am 5. Februar 2023 wiederholt

## ERGEBNISSE

# BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE FREIFLUGMEISTERSCHAFT 2022

Mit dem Schorndorfer Saalflug-Wettbewerb am 20. November fand die Baden-Württembergische Freiflug-Meisterschaft ihren Abschluss. Die Wettbewerbe im Freien litten dieses Jahr unter dem Wetter – ausfallen mussten der Frühjahrs-Wettbewerb in Osterhofen, der Wettbewerb in Ammerbuch und die beiden F1E-Wettbewerbe am Himmelberg.

So blieben in der Ebene nur der Sunrise-Wettbewerb in Schorndorf/Welzheim, der Herbstwettbewerb in Osterhofen und zwei Wettbewerbe in Manching/BY, bei denen Teilnehmer aus ganz Deutschland am Start waren.

Ähnlich erging es den Hangfliegern, hier kam nur die Deutsche Meisterschaft am Hesselberg/BY in die Wertung. Insgesamt waren leider nur fünf Junioren am Start. In F1A erreichten drei Piloten die maximale Punktzahl, hier musste die Platzziffer entscheiden. Und in F1E blieben die besten Plätze in der Familie Winker: Mutter Kristin, Vater Alexander und Sohn Christian.

### Seglerklasse F1A (9 Teilnehmer)

1. Bajorat, Volker	LSV Metzingen	300%
2. Reuss, Steffen	LSV Metzingen	300%
3. Adametz, Frank	LSV Metzingen	300%

### Seglerklasse F1A-Junioren (2 T.)

1. Rumpp, Fabian	FG Blaubeuren	241%
2. Adametz, Jonas	LSV Metzingen	40%

### Gummimotorklasse F1B (2 T.)

1. Schwendemann, B.	FG Schorndorf	300%
1. Jugend: Wiesiolek, J.	FSV Herrenberg	273%

### Verbrenner F1C (1 T.)

1. Meißnest, Dittmar	MFG Backnang	200%
----------------------	--------------	------

### Kleine Seglerklasse F1H (6 T.)

1. Seifert, André	FMSV Frankfurt	100%
2. Zimmermann, N.	Renningen	96%
3. Vogt, Andreas	Böbingen	92%
1. Jugend: Adametz, F.	Metzingen	52%

### Elektroantrieb F1Q (3 T.)

1. Wiesiolek, Thomas	FSV Herrenberg	300%
2. Gerlach, Wolfgang	AeC Stuttgart	219%
3. Sauter, Dietrich	LSV Metzingen	100%

### Hangflug F1E (7 T.)

1. Winker, Kristin	MFSJ Spaichingen	94%
2. Winker, Alexander	MFSJ Spaichingen	90%
3. Winker, Christian	MFSJ Spaichingen	81%

### Saalflug F1M-L (7 T.)

1. Bundesen, Uwe	FG Offenburg	18:38 min
2. Offterdinger, Harald	Hildrizhausen	16:52 min
3. Platz, Günther	FG Schorndorf	15:39 min
1. Jugend: Rosenkranz J.	FG Offenburg	11:35 min

### Saalflug TH30 (7 T.)

1. Platz, Günther	FG Schorndorf	10:50 min
2. Bundesen, Uwe	FG Offenburg	10:13 min
3. Schwendemann, B.	FG Schorndorf	8:20 min

Text: Bernhard Schwendemann

## NATURSCHUTZ IM MODELLFLUG

# NEUE BROSCHÜRE LIEGT VOR

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat eine Broschüre herausgebracht, die den Modellflug in Zusammenhang mit dem Naturschutz beleuchtet. Das 16-seitige Werk, geschrieben von Herbert Gründler, Umweltperte im DAeC, richtet sich in erster Linie an Naturschutz- und Luftfahrtbehörden und räumt mit einigen heutzutage unbegründeten Vorurteilen gegenüber dem Modellflug auf. Es ordnet die Auswirkungen des Modellfluges unter Berücksichtigung der aktuellen technischen und rechtlichen Entwicklungen auf die Natur neu ein. Vor allem der (positive) Einfluss von Modellfluggeländen auf den effektiven Artenschutz wird beleuchtet.



Die Broschüre mit dem Titel „Modellflug und Natur – (k)ein Widerspruch?!“ steht unter [www.mfsd.de](http://www.mfsd.de) (unter der Rubrik „News“) zum Download zur Verfügung – oder direkt über den QR-Code:



Text und Foto: DAeC/red.





# THEORIEKURSE BWLV-MOTORFLUGSCHULE 2023

Kurse	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurse (13 Tage siehe Kursplan)	PPL (A) Teil FCL Wochenendkurs (13 Tage siehe Kursplan)	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR (Aufbaukurs für BZF II- Scheininhaber)	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR (Aufbaukurs für BZF I- Scheininhaber)
Termine	25.02. bis 09.03.23 29.07. bis 10.08.23	16.09. bis 25.11.23	Sa. 11.03.23 Sa. 01.07.23 Sa. 14.10.23	Sa. 22.04.23 Sa. 11.11.23	Sa. 25.03.23 Sa. 02.12.23
Uhrzeit	Täglich 9 bis 16.30 Uhr	Samstag u. Sonntag 9 bis 16.30 Uhr	Ein Kursvormittag 9 bis 12 Uhr zzgl. zwei Sprechtermine	Ein Kursvormittag 9 bis 11 Uhr zzgl. drei Sprechtermine	Ein Kurstag 9 bis 16.30 Uhr zzgl. vier Sprechtermine
Kursgebühr	974 Euro	974 Euro	264 Euro	264 Euro	297 Euro

**Vollzeit- und Wochenendkurse** sind reine Theorieblöcke.

**Theorieprüfungen** finden im Regierungspräsidium Stuttgart statt.

**Sprechfunkkurse** sind reine Theorieblöcke. Die Sprechübungen werden in Gruppen (maximal sechs Teilnehmer) i. d. R. abends von 19 bis 22 Uhr durchgeführt. Die Sprechübungsabende werden innerhalb der Gruppe vereinbart und sind im Preis enthalten.

**Sprechfunkprüfungen** werden bei der Bundesnetzagentur Reutlingen und im Regierungspräsidium in Freiburg abgelegt.

**Für alle Kurse gilt** eine Mindestteilnehmerzahl von fünf Personen.

Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

**Unterrichtsort:** Alle Kurse finden in den Räumlichkeiten der Motorflugschule,  
Klaus-Holighaus-Str. 62, 73230 Kirchheim/Teck statt.

#### Weitere Kursangebote:

BWLV-Motorflugschule  
Klaus-Holighaus-Str. 62 | 73230 Kirchheim/Teck:  
07021-54051 | Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr und 13 bis 16 Uhr  
[www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info)

#### BITTE VORMERKEN:

### DEUTSCHLANDFLUG 2023

In diesem Jahr wird es wieder einen Deutschlandflug geben: **Vom 31. Mai bis zum 4. Juni 2023** wird die Traditionsveranstaltung stattfinden, mit deren Planung die Bundeskommission Motorflug bereits begonnen hat. Fest steht bislang, dass der Start in Eisenach und das Ziel in Wels (Österreich) sein wird. Weitere Informationen folgen in Kürze.



Die aktuellsten Infos zum Deutschlandflug gibt es unter  
<https://navigationsflug.de/events/df2023/>

Text: Bundeskommission Motorflug im DAeC



IMPRESSIONEN

## ZAUBERHAFTES AUSBLICKE


**In der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm wird nicht nur gerne geflogen, sondern auch mit Freude fotografiert. Gleich zwei sehr schöne Eindrücke von Ausflügen der LSG sind nun in der adler-Redaktion gelandet.**

Zum einen hat Patrick Lacarak im September 2022 kurz nach dem Start in Eutingen (EDTE) mit der DR 400, dem Vereinsflugzeug der LSG Hanns Klemm, ein wunderbares Foto vom Neckartal im Nebelbett gemacht.


Zum anderen ist Elias Banani kürzlich ein tolles Bild gelungen: Bei einem Flug im November 2022 hat er aus dem UL FK9 seines Vereins den Blick von der Schwäbischen Alb auf die Schweizer Alpen in der Herbstsonne eingefangen.

Die adler-Redaktion sagt herzlichen Dank für diese schönen Impressionen!

Text: red.



Herrliche Aussicht bis zu den Schweizer Alpen  
Foto: Elias Banani



Blick aufs Neckartal, das ganz im Nebel versunken liegt  
Foto: Patrick Lacarak

# DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO ZIEHT BILANZ

**Im vergangenen Jahr hatte das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) wieder alle Hände voll zu tun. Der Leiter Frank Einführer berichtet von den vielfältigen Tätigkeiten des LSG-B.**

Viele der uns übertragenen und stetig mehr werdenden Aufgaben haben wir bewältigt und werden sie auch im kommenden Jahr weiterhin mit Augenmaß angehen. Erfreulich sind auch diesmal wieder die hohen Zahlen an Ausbildungsmeldungen und Lizenzen sowie die steigenden Zulassungszahlen im UL-Bereich.

Wenn alle Ergebnisse endgültig vorliegen und ausgewertet sind, wird Ende Januar wie gewohnt der Jahresbericht des Luftsportgeräte-Büros (LSG-B) veröffentlicht. Alle Statistiken werden in den Jahresberichten auf der Internetseite des DAeC im Internet publiziert ([www.daec.de](http://www.daec.de) → Luftsportgeräte-Büro → Service).

Aufgrund der guten Zahlen werden wir nach jetzigem Stand die Gebührensätze halten können und für den Lizenz- und Zulassungsbereich nicht erhöhen. Das beauftragte LSG-B finanziert sich bekanntlich ausschließlich aus den Gebühren der Luftfahrtverwaltung – ohne jegliche Mitgliedsbeiträge aus dem Verband, Zuschüsse oder Förderungen. Wir stehen und fallen also mit den Einnahmen und Ausgaben in allen Bereichen unserer gebührenpflichtigen Aufgaben.

Die nun eingeplante Preisstabilität für das kommende Jahr ist in diesen Zeiten nicht selbstverständlich, wenn nicht sogar ein Novum heutzutage. Unser Auftrag aus dem Einwilligungsvertrag mit dem Bundesministerium für Verkehr ist, die hoheitlichen Aufgaben mit den Grundsätzen der **Sparsamkeit und Neutralität** wahrzunehmen. Dieser Vertrag wurde im September 2021 für weitere fünf Jahre verlängert, wir berichteten bereits darüber.

Im März 2022 konnten wir mit Stephanie Ullrich eine neue Mitarbeiterin gewinnen. Schnell hat sie sich im Team etabliert und kümmert sich im gesamten Lizenzwesen vorrangig um die Fallschirmspringer, führt **LSVplus** (Vereinsflieger)

im LSG-B ein und wird nach und nach weitere Aufgaben übernehmen.

Waren wir im April zur AERO (meines Erachtens zu Recht) noch vorsichtig, konnten wir im Sommer wieder mit der **Teilnahme an und Durchführung von Veranstaltungen** starten. Das begrenzte Personal des LSG-B als Lizenz- und Zulassungsstelle zwingt mich als Leiter der Abteilung, auch mal unpopulär einen Messeauftritt abzusagen, um bei einer vorhandenen Ansteckungsgefahr Ausfälle im Bürobetrieb abzuwenden. Gut, dass der Verband, unsere Kunden und die meisten Mitglieder das respektiert und sogar unterstützt haben.

Die Einladungen zu den UL-Info- und Fliegertagen in Nordrhein-Westfalen im August und einen Monat später in Rheinland-Pfalz konnte ich dann selbst gern wahrnehmen und hoffe, die meisten Fragen der Vereine und Piloten zur Zufriedenheit beantwortet zu haben. Meine Mitarbeiter organisierten im September zusätzlich zwei Prüferfortbildungen und über das ganze Jahr eine sehr ordentliche Anzahl von Fluglehrerlehrgängen. Im November waren meine Mitarbeiterinnen am DAeC-Stand zum DFS-Pilotentag in Langen anzutreffen. Kurzum, wir waren 2022 also wieder außerhalb des Büros unterwegs und auch wieder in der Luft.

Von unserer Kundschaft fast unbemerkt haben wir im August nebenbei noch Büromöbel hin und hergeschoben, Computer und Telefone in andere Büros „umverkauft“. Grund dafür waren Fußboden- und Renovierungsarbeiten in der gesamten Geschäftsstelle inklusive des LSG-B.

Nicht geschafft haben wir die massive Anzahl an Bewerbungen zur Ausbildung und **Prüfung zum Prüfer Klasse 5** für Ultraleichtflugzeuge. Konnten wir im März noch zehn Bewerber theoretisch und praktisch in Braunschweig prüfen, musste ich aufgrund des großen Arbeitsaufwandes und anderer Prioritäten Mitte des Jahres bereits die Hände heben. Erfreulich, dass mich mit Karsten Schröder ein neuer Kollege aus dem Referat Luftfahrttechnik bei der Auswahl und Koordinierung nunmehr unterstützt und wir die Aufgabe nächstes Jahr wieder angehen können.

Für die laufenden Bearbeitungen der **Anträge für Muster- und Einzelzulassungen** sollte jedem Beteiligten in und außerhalb des DAeC bewusst sein, dass die Prüfstelle des LSG-B mit nur einem Diplomingenieur besetzt ist. Weitere Stellen gibt der Haushalt des LSG-B nicht her. Unser Ingenieur wird, soweit möglich und verfügbar, mit Honorarkräften aus der Wirtschaft unterstützt. Die Fäden müssen jedoch bei unserem hauptamtlichen Mitarbeiter des LSG-B zusammenlaufen, eine Subdelegation von Musterprüfungen ist im Einwilligungsvertrag zwischen dem DAeC und Verkehrsministerium ausgeschlossen. Einzelstückprüfungen landen somit leider weiter vorwiegend auf der Warteliste, da die Herstelleranträge für die Musterzulassungen mit den erhöhten Abflugmassen noch nicht allumfassend abgearbeitet sind. Einige werden jetzt meinen, ich wiederhole mich. Dem ist auch (bewusst) so und in dem Sinne bedankt sich das gesamte Siebener-Team des Luftsportgeräte-Büros bei allen Kunden, Auftraggebern und -nehmern und freut sich auf weitere gute Zusammenarbeit und Zusammenhalt!

Text: Frank Einführer/red.

– Anzeige –



1951-2022 FRIEBE FLUGBEDARF

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)



Blick auf Frymburk



Durch Jindřichův Hradec führt der 15. Meridian

## KURZ-AUSFLUG NACH JINDŘICHŮV HRADEC (NEUHAUS) **AB NACH TSCHECHIEN!**

**Martina und Johann Schuler vom Sport- und Segelfliegerclub Bad Waldsee waren vom 30. Oktober bis 1. November 2022 mit ihrer C42 A in Tschechien. Sie berichten von ihrer Reise und geben Tipps für die Vorbereitung.**

Wir sind begeisterte UL-Flieger, seit sieben Jahren sind wir im Besitz einer C42 A. Wann immer es das Wetter und die Freizeit zulassen, fliegen wir kreuz und quer durch Europa. Im vergangenen Jahr waren wir zum Beispiel auf Elba, in Rom, Mailand und Paris, um nur ein paar Ziele zu nennen. In diesem Reisebericht möchten wir nützliche Tipps und Links zum Fliegen in Tschechien geben.

Bei unserer Flugvorbereitung stellten wir fest, dass Flugplätze und Anflugkarten zwar in Profi-Navigationssystemen durchaus vorhanden sind. Allerdings reicht das unserer Ansicht nach nicht für eine optimale Flugvorbereitung aus. Wir suchen unsere Landeplätze so aus, dass wir tanken können und gut zu Übernachtungsmöglichkeiten kommen.

Nach einem Blick in den Wetterbericht war schnell entschieden, wohin unser Kurz-Ausflug von Bad Waldsee (seit Oktober 2022 mit dem ICAO-Code EDMZ) aus gehen sollte: nach Jindřichův Hradec (LKJH) in Tschechien. Vor ein paar Monaten waren wir schon einmal in Tschechien gewesen, nur ganz kurz in Budweis (LKCS), wo wir erste Flugerfahrungen in Tschechien gesammelt hatten.

### **Flugvorbereitung**

Für die Flugvorbereitung nutzten wir verschiedene Quellen. Die angegebenen Links sind einzeln nummeriert und in einer Info-Box zu unserem Video übers Fliegen in Tschechien mit QR-Code

bei YouTube entsprechend abrufbar. Der QR-Code ist am Ende des Berichts abgedruckt.

### **Flugplan**

Auf der Internetseite des DAeC (Link 1) erfuhren wir, dass für den VFR-Einflug nach Tschechien kein Flugplan notwendig ist.

### **Übersicht über alle tschechischen Flugplätze**

In Tschechien gibt es eine große Anzahl an Flugplätzen. Um einen groben Überblick zu bekommen, schaut man am besten auf [mappy.cz](https://mappy.cz). Der DULV hat die Karte mit (UL-) Plätzen, Kartenfunktion und Details zum Anflug verlinkt (Link 2).

Auf [www.eddh.de](https://www.eddh.de) (Link 3) fanden wir eine lange Liste von Plätzen mit Erfahrungen und Tipps von Piloten für Piloten (PIREPs), alphabetisch geordnet nach Ländern. Czech steht für Tschechien und ist deshalb schon relativ weit oben zu finden. Wir lasen die verschiedenen Anmerkungen quer durch und landeten so auf dem Flugplatz Karlovy Vary (Karlsbad, LKKV). Hier wollten wir uns nur mal die Anflugkarte (AIP) anzeigen lassen.

### **Anflugkarten (AIP)**

Wir hatten eruiert, dass es die Anflugkarten bei <https://aim.rlp.cz> (Link 4) gibt, dem Aeronautical Information Management von Tschechien. Man findet unter AIP – AD – AD2 eine Liste der großen Verkehrsflughäfen, aber eben nicht alle Flugplätze.

Eine weitere gute Infoquelle bietet die App RunwayMap, wo man in der Rubrik Entdecken/Suchen viele wichtige Informationen zu den einzelnen Flugplätzen (auch international) findet.





Über dem Lipno-Stausee

Über diese App gelangten wir auf die Seite des AIM zum besagten Flugplatz LKKV (Link 5). Hier kann man sich die Anflugkarten mit Details zum Flugplatz anschauen und als PDF ausdrucken. Auf einer kleinen Übersicht links unten ist angezeigt, wo genau sich der Flugplatz in Tschechien befindet. Das ist eine gute Orientierungshilfe. Unter dem Reiter „i“ findet man Informationen über den Platz (Service, Öffnungszeiten, Hotels, Busanbindungen...). Mogas heißt in Tschechien Natural 95. Klickt man auf die Menüleiste oben links, erhält man die ganze Liste mit Plätzen mit und ohne ICAO-Kennung sowie Heliports, also weit mehr als zuvor genannt (mit dem Handy). Verwendet man einen PC, müsste die Liste gleich links erscheinen.

### Militärgebiete

Auf unserer Route lagen direkt keine Militärgebiete. Trotzdem erhielten wir über die FIS Informationen zur Aktivität von Gebieten querab unserer Flugroute. So war das auch bei unserem ersten Flug nach Budweis.

### Wetter

Mithilfe der Windy-App verschafften wir uns einen genauen Überblick über die Wetterlage in Tschechien. Außerdem machten wir uns für den deutschen Teil über den Deutschen Flugwetterdienst kundig.

### Notams

Über den VFR-eBulletin der Deutschen Flugsicherung [www.dfs-ais.de](http://www.dfs-ais.de) gaben wir nach der Anmeldung in dem Formular die geplante Flugroute ein und erhielten auf der Kartenansicht die Notam-relevanten Gebiete angezeigt. Durch Klicken auf einen der Mittelpunkte erhielten wir die detaillierte Information und ersparten uns den umfangreichen Abruf der Notams in Textform. So waren wir gut vorbereitet.

### Funken

Wir funkten mit der FIS Praha Information 126,100 in Englisch. Die Verständigung war gut, waren doch recht wenig Funkkon-

takte zu hören, ganz anders als zuvor in Deutschland. Wir bekamen das QNH von Prag, jedoch keinen Squawk.

Nach 230 Nautischen Meilen und drei Stunden und 20 Minuten Flugzeit erreichten wir unseren Ziel-Flugplatz LKJH. Wir hatten uns für diesen entschieden, weil er verkehrsgünstig gelegen ist. Da kein Türmer per Funk erreichbar war, gaben wir unsere Positionsmeldungen blind ab und landeten auf der asphaltierten Piste 25 R. Wir hatten Glück, dass noch ein paar Leute am Platz waren, die uns freundlicherweise gleich beim Tanken behilflich waren. Dort konnten wir ganz unkompliziert den Sprit und die moderate Landegebühr von 100 Kronen mit EC-Karte begleichen.

Wir sicherten unser Flugzeug und marschierten über einen romantischen Weg durch eine Allee mit altem Baumbestand vorbei an einem Teich in die nahe gelegene Stadt (ca. 25 Minuten). Unser Hotel direkt in der Altstadt hatten wir über [booking.com](http://booking.com) gefunden, wo wir auch gute böhmische Küche serviert bekamen. Gute Unterstützung leistete uns beim Lesen der tschechischen Speisekarte der Google-Übersetzer.

In der Tourist-Information am Platz besorgten wir uns tags darauf Material über die Stadt und Umgebung. Da es Montag war, hatten die Museen leider alle zu, und davon gibt es einige in Neuhaus! Besonders hervorzuheben ist der Schloss- und Burgkomplex, übrigens der drittgrößte in Tschechien nach Prag, und Welterbe Krumlau, die größte mechanische Volkskrippe der Welt und die weltberühmten Werkstätten für Tapissereien. In der Hochsaison kann man mit der historischen Schmalspurbahn reizende Orte des „Böhmischen Kanadas“ besuchen. Durch Neuhaus führt auch der 15. Meridian und man kann sagen, dass die Einwohner von Neuhaus sicher die Antwort auf die absolut pünktliche MEZ haben!

Nach einem ausgiebigen Stadtrundgang durch die denkmalgeschützte Altstadt fuhren wir mit dem Bus nach Horny Pena in



Die Kleinstadt Třebon von oben



Wolken über dem „Böhmischen Kanada“



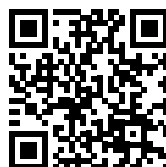
Die beiden Autoren Martina und Johann Schuler

den Zoo. Das ist vergleichsweise günstig und eine gute Alternative zum Taxi. Die Fahrpläne findet man im Internet. Sie sind sogar auf Deutsch abrufbar (Link 6). Für das nahegelegene, größte Strauchlabyrinth Mitteleuropas reichte unsere Zeit leider nicht mehr.

Am Folgetag mussten wir schon wieder zurückfliegen. Kaum abgehoben, waren wir schon zwischen den Wolken und Seen des Böhmischen Kanadas – ein wunderschöner Abschluss unserer Kurz-Tour, die wir mit Sicherheit wiederholen werden, denn Tschechien bietet viele Möglichkeiten (große Anzahl von Flugplätzen, freundliche, hilfsbereite Leute, schönes, abwechslungsreiches Land mit Geschichte, Nähe zu Österreich und Ungarn...). Es gibt also noch viel zu entdecken!



Das Video übers Fliegen in Tschechien mit den Links ist auf unserem Kanal Smar Ti (majo Studio) unter <https://youtu.be/p-ONiMOV2W0> eingestellt – oder direkt über den QR-Code.



Text und Fotos:  
Martina und Johann Schuler

## FI(A)- UND CRI(A)-AUSBILDUNG: NOCH PLÄTZE FREI!

Für die Ausbildungslehrgänge FI(A) und CRI(A), die der BWLV 2023 anbietet, sind noch Plätze frei. Die Anmeldung ist jederzeit über [Vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) möglich:

- Fluglehrerausbildung Motorflug FI(A): AUS-0092
- Ausbildungslehrgang CRI(A): AUS-0094

Alle Infos dazu finden sich außerdem in der August-Ausgabe 2022 des adlers sowie auf der BWLV-Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Aus- und Weiterbildung → Fluglehreraus- und Weiterbildung).

Text: red.

SLINGSBY T38

# WER WEISS ETWAS ZU DER GRASSHOPPER?



Zu der Slingsby T38 Grasshopper TX1, die im Fliegenden Museum Hahnweide „gelandet“ ist, gibt es nur wenig Informationen

**Dem Fliegenden Museum Hahnweide (FMH) ist im Sommer ein englisches Schulflugzeug „zugelaufen“, das aus einem ehemaligen Museum in Reudern stammt: Eine Slingsby T38 Grasshopper. Die Identität und die genaue Herkunft des Flugzeugs sind leider nicht bekannt. Daher versucht das Museum, auf diesem Weg an Informationen zu kommen. Martin Konermann vom FMH bittet um Mithilfe.**

Unsere Slingsby T21 hat in diesem Sommer auf der Hahnweide englische Gesellschaft bekommen: Aus dem ehemaligen Privatmuseum Hahn in Reudern nahe der Hahnweide haben wir eine grundüberholte Slingsby T38 Grasshopper TX1 bekommen. Die Slingsby Grasshopper ist ein englischer Schulgleiter mit ca. zwölf Metern Spannweite, also größer als das deutsche Pendant SG 38 (siehe Dreiseitenansicht).

Von 1952 bis 1963 wurden 115 Grasshopper bei Slingsby Sailplanes gebaut. Sie wurden beim Air Training Corps der Royal Air Force von 1952 bis in die 1980er-Jahre für das sogenannte Initial Training eingesetzt. Den Unterschied zum SG 38 kann man sofort am gepfeilten Höhenleitwerk erkennen.

Der Museumsbesitzer ist leider vor rund drei Jahren gestorben. Sein Sohn hat das Museum, in dem sich Oldtimerfahrzeuge, Großflugmodelle, Flugmotoren, Modelleisenbahnen, etc. befanden, nach und nach aufgelöst und uns die Grasshopper übergeben. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle nochmals sehr herzlich bedanken.

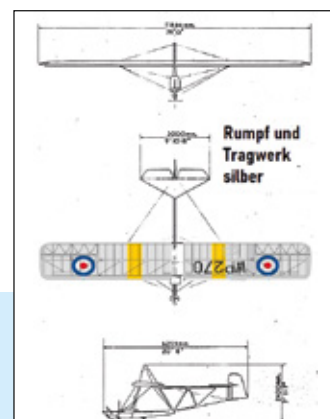
Leider hatte er keine Papiere für das Flugzeug und wusste auch nicht mehr, woher der Grasshopper genau kam. Bekannt ist nur noch, dass sein Vater das damals schon offenbar grundüberholte Flugzeug zwischen 2002 und 2004 aus einer Scheune wahrscheinlich im Raum zwischen Reutlingen und Gammertingen von dem damaligen Besitzer gekauft hat. Da das originale Farbschema (silber und gelb) mit den entsprechenden Kennzeichen nach der Grundüberholung leider nicht mehr aufgebracht wurde, ist die Identität aktuell nicht bekannt. Es gibt auch kein Typenschild oder Stempelungen mit der Werk-Nummer. In

Deutschland ist die Grasshopper sehr selten, es existieren nur die unten genannten Exemplare:

Kennzeichen	Werk-Nr.	Standort
WZ765	761	Luftfahrttechnisches Museum Rechlin
WZ780	776	D-QUAX Cologne-Bonn Airport
WZ797	793	Oppingen
XK824	1043	Deutsches Museum, Oberschleißheim
WZ779	775	Germany?

Das Gliding Heritage Center in Lasham und die British Gliding Association konnten uns bisher auch nicht weiterhelfen. Es gibt nur die Vermutung, dass es sich bei unserem Flugzeug eventuell um das in der Liste zuletzt aufgeführte Exemplar handeln könnte. Daher würden wir uns sehr über jegliche Hinweise und Infos zu dem Thema freuen. Falls jemand etwas dazu weiß, bitte Hinweise an Martin Konermann (koni.m@freenet.de).

Text: Martin Konermann  
Fotos: Fliegendes Museum Hahnweide



Das originale Farbschema (silber und gelb) wurde nach einer Grundüberholung nicht mehr aufgebracht

JETZT ANMELDEN!

# BWLV-SEGELKUNSTFLUGLEHRGANG IN LEIBERTINGEN



In Leibertingen steht die Welt kopf: Dort wird im April ein Segelkunstfluglehrgang angeboten

Der BWLV bietet die Möglichkeit zum Erwerb der Segelkunstflugberechtigung in Zusammenarbeit mit dem Förderverein für Segelkunstflug im BWLV an. Inhaber einer gültigen Segelfluglizenz können im Rahmen dieses Lehrganges Kunstflug-Basisrechte und, darauf aufbauend, Kunstflug-Fortgeschrittenenrechte im Segelflug erwerben.

Die erste Veranstaltung dieser Art wird von der Fluggemeinschaft Leibertingen-Messkirch durchgeführt. Der hier angebotene Segelkunstfluglehrgang findet im Zeitraum **vom 23. bis 29. April 2023** auf dem Segelfluggelände bei 88637 Leibertingen statt. Inhaber einer bestehenden Segelkunstflugberechtigung, sogenannte „Weiterbilder“, können dieses Angebot gleichermaßen als Trainingsmöglichkeit nutzen. Im Vordergrund des Weiterbildungslehrganges steht das Trainieren neuer Kunstflugfiguren mit erfahrenen Kunstfluglehrern, gezieltes Wettbewerbst raining mit Analyse, Programmtraining, Positionierung und Harmonie. Weiter können die verschiedenen Leistungsabzeichen im Segelkunstflug erfolgen werden.

Als Übungsflugzeuge stehen den Teilnehmern die Kunstflugzeuge des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV e.V. zur Verfügung. Eigene Flugzeuge können mitgebracht werden. Die Fluglehrer setzen sich zusammen aus dem Team des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV.

### **Anmeldung für Teilnehmer, die eine Segelkunstflugberechtigung (Basic oder Advanced) erwerben wollen:**

Die Anmeldung/Abrechnung erfolgt über [www.vereinsflieger.de](http://www.vereinsflieger.de) (VF). Gehen Sie dazu im VF über „Mein Profil“/Seminarangebote. Ein Klick auf das blaue Feld „Bezeichnung“ öffnet einen Suchfilter. Geben Sie dort das Kürzel, hier: AUS-0093 (oder Teile daraus) ein. Mit „OK“ wird der Lehrgang „Segelkunstfluglehrgang Leibertingen 2023“ angezeigt. Klicken Sie (links davon) auf das Augensymbol. Sie befinden sich nun in der Anmeldemaske. Falls die Zugriffsmöglichkeit zum VF für Sie nicht vorhanden ist, kann die Anmeldung alternativ über das Anmeldeformular (Download auf

der BWLV-Homepage) erfolgen. Dieses dann per E-Mail an Bernd Heuberger [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de) senden.

### **Anmeldung für Teilnehmer mit vorhandener Segelkunstflugberechtigung, die diesen Lehrgang als Trainingsmöglichkeit (Weiterbilder) nutzen wollen:**

Die Anmeldung/Abrechnung für die Weiterbilder erfolgt nicht über VF, sondern direkt beim Lehrgangsteiler, hier: Dirk Lohmann ([d.lohmann70@web.de](mailto:d.lohmann70@web.de)).

Für den Lehrgang gelten die Voraussetzungen nach SFCL.200 mit der Mindestanforderung von 30 Flugstunden oder 120 Starts als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, absolviert nach Erteilung der Lizenz. Eine Flugenerfahrung größer den Mindestvoraussetzungen ist wünschenswert. Die Ausbildung erfolgt im Rahmen der ATO des BWLV. Die Zahl der Lehrgangsplätze ist begrenzt, die Vergabe erfolgt nach dem zeitlichen Eingang der Anmeldung und Nachweis der Voraussetzungen.

Im Vordergrund des Weiterbildungslehrgangs steht das Trainieren neuer Kunstflugfiguren mit erfahrenen Kunstfluglehrern, gezieltes Wettbewerbsstraining mit Analyse, Programmtraining, Positionierung und Harmonie. Weiter können die verschiedenen Leistungsabzeichen im Segelkunstflug erfolgen werden.

**Die Kosten für den Grundlehrgang betragen für BWLV-Mitglieder 170 Euro. Für Teilnehmer aus anderen Landesverbänden mit einer DAeC-Mitgliedschaft werden 275 Euro berechnet.** Die Gebühren für F-Schlepps und Flugzeugcharter werden vor Ort separat berechnet.

Weitere Informationen sowie die Anmeldeformulare zu den Lehrgängen gibt es auch im Internet unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) oder [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com).

Im Einzelnen:

#### **Anfahrt**

88637 Leibertingen, Segelflugplatz ist sehr gut ausgeschildert (ein Kilometer östlich von Leibertingen). Koordinaten: 48° 2' 41" N, 9° 1' 53" O

#### **Beginn**

Sonntag, 23. April 2023, mit einem gemeinsamen Abendessen.

#### **Abreise**

Samstag, 29. April 2023, nach dem Frühstück.

#### **Übernachtung**

Campingmöglichkeiten direkt am Flugplatz sind vorhanden. Alternativ kann ein Matratzenlager im Clubheim genutzt werden. Im nahe gelegenen Ort gibt es auch private Vermieter von Ferienwohnungen.

#### **Verpflegung**

Während der gesamten Maßnahme wird eine Verpflegung angeboten. Gemeinsames Frühstück und gemeinsames Abendessen sind erwünscht. Die Abrechnung erfolgt vor Ort.

#### **Allgemein**

Falls vorhanden, gelten die jeweils aktuellen Corona-Bestimmungen von Baden-Württemberg.

Ansprechpartner vor Ort: Hubert Schilling ([hschilling56@yahoo.com](mailto:hschilling56@yahoo.com))

Text: Sabine Wellandt/  
Bernd Heuberger,  
Leiter Referat Aus- und Fortbildung,  
Flugsicherheit & Sport  
Foto: Thomas Drescher

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT

# LSG BAYREUTH RICHTET DM 2023 AUS

**Der DAeC hat die Bayreuther Luftsportgemeinschaft als Ausrichter der Deutschen Segelflugmeisterschaften der Offenen, der 18m- und der Doppelsitzerklasse ausgewählt.**

In den Pfingstferien 2023 rückt der Bayreuther Flugplatz wieder in den Fokus der Segelflugwelt. Rund 90 Piloten werden vom 29. Mai bis zum 9. Juni um die Meistertitel und die Qualifikation für Welt- und Europameisterschaft kämpfen.

Bayreuth hat am Schnittpunkt von Fichtelgebirge, Frankenwald und Fränkischer Schweiz eine sehr gute Ausgangslage für lange Flüge im Mittelgebirgsbereich. Von dort aus gehen die Strecken häufig entlang der Mittelgebirgsketten Richtung Thüringer Wald, Bayerischer Wald oder Erzgebirge.

Daher umfasst der Wettbewerbsraum fast ganz Süddeutschland und das angrenzende Tschechien: Die äußersten Wendepunkte liegen südlich von Dresden, am Ende des Bayerischen Waldes, bei Kassel, kurz vor Karlsruhe und auf der Schwäbischen Alb.

Bayreuth war zuletzt 1990 Austragungsort einer (Clubklasse-)DM, davor 1975 und 1982. 1999 gipfelte die Wettbewerbskarriere von Flugplatz und Verein



**Pilotin Manisha Große Verspohl in der Doppelsitzerklasse über dem Flugplatz Bayreuth**

in der Ausrichtung der Weltmeisterschaften. Ab 2002 wurde der Bindlacher Berg zu einem der Stamm-Austragungsorte von DM-Qualifikationswettbewerben, die jeweils zugleich auch Bayerische Meisterschaften waren.

Die insgesamt rund 90 Piloten der kommenden DM wurden 2022 in mehreren Qualifikationswettbewerben ermittelt. Gesetzt sind die bisherigen Mitglieder der Nationalmannschaft, angeführt vom

amtierenden Weltmeister der Offenen Klasse, Felipe Levin (LSV Homberg/Ohm) und seinem fünfmaligen Weltmeister-Vorgänger Michael Sommer (LSV Regensburg). 2019 war den beiden das Kunststück gelungen, punktgleich gemeinsam Deutscher Meister zu werden. Ob es in diesem Jahr wieder so eng wird?

Text: Daniel Große Verspohl/red.  
Foto: Daniel Große Verspohl

# ANTRIEBSLOS, ABER HOCH MOTIVIERT



Das Programm fest im Blick



Sorgfältige Vorbereitung gehörte beim Segelkunstflug-Lehrgang dazu

**Vom 1. bis 8. Oktober 2022 veranstaltete der LSV Hayingen zum neunten Mal einen Kunstflug-Lehrgang als Grundlehrgang zum Erlangen der Kunstflugberechtigung, aber auch zur Weiterbildung. Jürgen Benecke berichtet von der Veranstaltung.**

Der Anreisetag am Samstag blieb wettertechnisch ohne Flugbewegungen, wurde aber von Udo Markert und Werner Kugler gleich mit ausreichend Theorieunterricht ausgefüllt. Gespickt mit diversen Videos und Erfahrungsberichten, war es ein sehr guter Anfang mit Lust auf mehr.

Wir, sieben Grundschüler und sechs Weiterzubildende, konnten uns gegenseitig beschnuppern und kennenlernen. Auch die Mitglieder des Hayinger Vereins, die am Wochenende zahlreich mit Mann und Maus in die umliegenden Wohnwagen einzogen, nahmen uns alle herzlich auf. Dies sollte sich auch durch die restliche Woche ziehen – so waren die Teilnehmer am Kunstfluglehrgang sehr schnell Teil des Hayinger Vereinslebens, was für eine entspannte und gemeinschaftliche Atmosphäre sorgte.

## Sehr gute Versorgung

Dieses „Wir-Gefühl“ wurde von Anfang an durch ein hervorragendes Catering

unterstützt, bei dem „wir“ Hayinger – von Lehrgangsteilnehmern über Mitglieder und Angehörige bis zu den Hunden – alle gemeinsam versorgt wurden. Vom üppigem Frühstücksbuffet über Mittagessen (oft am Startwagen) bis zum Abendessen von einer örtlichen Gastwirtschaft, wurde alles von Petra organisiert. Sie war und ist die von allen geschätzte Autorität im Vereinsheim, mit leisen Tönen und immer mit einem Lächeln im Gesicht. Mir hat dies zwei Kilogramm Gewichtszunahme beschert, aber es hat uns allen den Kopf freigehalten und wir konnten uns auf das Fliegen konzentrieren.

Am Sonntag dann endlich Fliegen – allerdings mussten wir nach dem vierten F-Schlepp wegen Regen abbrechen, also wieder Theorie und Vorträge. Belastungsgrenzen von Flugzeugen waren uns nun bekannt, aber unsere nervliche Belastungsgrenze, endlich die Theorie in die Praxis umzusetzen, wurde nur durch die Wettervorhersage für die nächsten Tage im zulässigen Bereich gehalten.

Ab Montag war jeden Tag Fliegen angesagt. Alles lief wie geschmiert und professionell. Wolfi, die freundliche Stimme aus dem Funk, hatte den Luftraum mit den beiden angemeldeten Kunstflugboxen im Griff.

## Training mit den Fluglehrern

Udo, Werner, Uwe und Benni wechselten sich als Fluglehrer ab. Am Dienstag konnten die ersten Grundschüler schon allein ihr Prüfungsprogramm üben. Am Mittwoch dann die restlichen Grundschüler und die ersten geflogenen Prüfungen. Donnerstag wurden die restlichen Grundschüler frisch gebackene Segelkunstflugpiloten. Danach Einweisung mit den Trainern (Dennis, Fischl, Nick und Simon) und Üben für das Leistungsabzeichen in Bronze, was am Ende fast alle Grundschüler auch noch ablegen konnten. Erste Flüge zum Reinschnuppern in das Silber-Programm rundeten für uns Grundschüler die Woche ab.

Parallel zu den Grundschülern kamen die Weiterzubildenden nicht zu kurz. Diverse Übungsflüge mit oder unter Beurteilung der Trainer und erfolgte Leistungsabzeichen wurden erbracht. Einweisung in neue Flugzeugtypen waren an der Tagesordnung.

## Gute Ausstattung an Flugzeugen

Hayingen selbst stellte die SZD-54 Perkoz zur Verfügung, alle anderen Flugzeuge (zwei Mal ASK 21 „Salzlore“ und „Rollmops“, SZD59 und der „Leki“-Fox) wurden vom Förderverein Segelkunstflug im

BWLV bereitgestellt. Nur durch diese Förderung kann solch ein Kunstfluglehrgang durchgeführt werden. Alle frischen Kunstflieger wurden natürlich Mitglied beim Förderverein, wie schon viel Generationen vor ihnen.

Drei Schleppmaschinen brachten uns auf 1.250 Meter über Grund. Neben der Hayingen C42 war Henry Bohlig aus Mengen gleich mit zwei Maschinen die komplette Woche in Hayingen. Henry flog die Wilga mit augenscheinlich viel Freude und Stefan zog uns mit der Savage in den Himmel.

Aber auch bis zu drei RF4D Motorsegler waren teilweise am Platz. Drei Tages-Weiterbilder legten die Kunstflugberechtigung für TMG ab. Diese „fast“ antriebslosen Kunstflüge (unter 40 PS) reihten sich nahtlos in die F-Schlepps ein und bereicherten den Hayingen Luftraum.

#### **Gute Bilanz**

Hier auch nochmals vielen Dank an Eugen Kuhn, der seine RF4 „Kälble“ den Weiterbildern zur Verfügung stellte.

Die Gesamtbilanz der Woche kann sich sehen lassen: viele nette Leute kennengelernt, alte Freundschaften wurden aufgefrischt, neue Freunde gefunden, sieben Segelflug-Kunstflugberechtigungen, drei TMG-Kunstflugberechtigungen und einige erfolgene Acro-Leistungsabzeichen: achtmal Bronze, zweimal Silber, einmal Gold.

Wie oben schon beschrieben, verbrachten „wir Hayingen“ alle zusammen eine schöne und erfolgreiche Woche – mit bestem Dank an die beiden Organisatoren Udo Markert und Werner Kugler. Sehr gerne wieder!

Text: Jürgen Benecke, FG Kornwestheim  
Fotos: Melchior Hartmann



Die Teilnehmer des Segelkunstflug-Lehrgangs in Hayingen

## REGELBUCH SEGELFLIEGEN

# ÜBERSETZUNG FÜR DEN TEIL „BETRIEBLICHE REGELUNGEN“ LIEGT VOR

**Eine Autorengruppe unter Federführung des BWLV hat eine Übersetzung des Teils „Betriebliche Regelungen“ des „Sailplane Rulebook“ ins Deutsche erarbeitet. BWLV-Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger berichtet über den Prozess, der es im Ergebnis Segelfliegern nun ermöglicht, vieles einfach und verständlich auf Deutsch nachzulesen.**

Mit der Einführung des „Sailplane Rulebook“ hat die EASA auf ausdrücklichen Wunsch der nationalen Verbände reagiert. Es wurden alle Regelungen aus dem Bereich Segelflug zusammengefasst und in einer Publikation der EASA veröffentlicht.

Leider ist dieses „Sailplane Rulebook“ in englischer Sprache verfasst. Um auch den deutschsprachigen Luftsportlern eine nützliche Gesamtdarstellung der Regeln zur Verfügung zu stellen, hat eine Autorengruppe unter Führung des BWLV die

Aufgabe übernommen, dieses Regelwerk zu übersetzen. Dabei wurde der Text der Verordnung mit den Texten der dazugehörigen AMC und GM zusammengestellt und übersetzt. Zusätzlich wurden zu einzelnen Themen noch Hinweise der Bundeskommission Segelflug des DAeC zum besseren Verständnis eingefügt.

Obwohl die Gruppe von Fachleuten und Juristen unterstützt wurde, war es sehr schwer, passende und richtige Formulierungen zu finden. Dabei handelt es sich weder um eine amtliche noch um eine wörtliche Übersetzung. Es wurde vielmehr Wert darauf gelegt, für den größtmöglichen Nutzen des Lesers den Sinngehalt in einer verständlichen deutschen Sprache darzustellen. Deswegen muss man im Zweifelsfall immer auf den englischen Originaltext zurückgreifen.

Vor einem Jahr hatte die Gruppe den Teil „Regelbuch Segelflug – Teil Lizenzen“

veröffentlicht. Er ist sehr gut angekommen und hat die Diskussionen über die Auslegung deutlich versachlicht.

Nun legt die Gruppe den zweiten Teil des Regelbuches vor – „Regelbuch Segelflug – Teil Betriebliche Regelungen“. Hier wurde nach dem gleichen Prinzip gearbeitet. Zusätzlich mussten noch die Änderungen aus der Verordnung der EU zum Thema „Lizenzen“ eingearbeitet werden.



Das übersetzte Dokument findet sich unter [vereinsflieger.de](https://vereinsflieger.de) (→ Dokumente → Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. → Infos für Piloten → Segelflug). Dort gibt es auch weitere Informationen rund um den Segelflug.

Text: Harald Ölschläger,  
BWL-Verbandsausbildungsleiter/red.



TERMINANKÜNDIGUNG

# JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG FÖRDERVEREIN SEGELKUNSTFLUG IM BWLV

Am **Samstag, 11. Februar 2023**, findet im Fliegerheim der Fliegergruppe Sinsheim die Hauptversammlung des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV statt. **Beginn ist um 14 Uhr.**

Wie immer treffen sich Ausrichter, Lehrgangleiter und Vorstände von Vereinen,

die einen Lehrgang ausrichten wollen, bereits um 13 Uhr, um eine terminliche Vorabstimmung durchzuführen.

Weitere Informationen sind auch auf der Homepage des Fördervereins ([www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com)) zu finden. Anträge für die Vergabe der Förderver-

einsflugzeuge dürfen gerne vorab via E-Mail an [loskarntobias@gmx.net](mailto:loskarntobias@gmx.net) gestellt werden.

Text: Ralph Rainer

BESONDERE AUSZEICHNUNG:

## CONNY SCHAICH IST IGC-CHAMPION PILOT DES JAHRES 2022

**Großartige Ehrung für eine Ausnahme-Pilotin: Die FAI zeichnete Cornelia Schaich als IGC Champion Pilot of the Year 2022 aus.**

Die amtierende Weltmeisterin in der Standardklasse, Gewinnerin der FAI-Segelflug-Weltmeisterschaften 2022 in Husbands Bosworth, Großbritannien, erreichte bei dieser Weltmeisterschaft mit ihrem Sieg die höchste Punktzahl in Relation zu der maximal zu erreichenden Punktzahl. Diese Auswertung wurde für alle vergebenen Weltmeistertitel 2022 gemacht; also für die Junioren, Standard- und Clubklasse, allgemeine WM in 18m-Klasse, Offene Klasse, Doppelsitzerklasse, und bei der Frauen-WM Clubklasse, Standardklasse, 18m-Klasse. Damit hat Conny von allen Weltmeister/innen 2022 den souveränsten Titelgewinn erzielt. Mit diesem Ergebnis bewies sie ihre sportlichen Ausnahme-Qualitäten und ihre Überlegenheit gegenüber den weltbesten Segelfliegerinnen in ihrer Klasse.

Die Luft- und Raumfahrtingenieurin wuchs in einer Segelfliegerfamilie auf und begann im Alter von 17 Jahren mit dem Segelfliegen. 2003 gewann sie ihre erste Weltmeisterschaft in Jihlava (Tschechien) und erreichte zweimal den Vizeweltmeisterinnen-Titel: 2013 in Issoudun



Conny Schaich vom Sportflieger-Club Stuttgart hat von der FAI eine hohe Ehrung erhalten

(Frankreich) und 2017 in Zbraslavice (Tschechien).

In ihrem Verein, dem Sportflieger-Club Stuttgart, ist Conny Schaich als Kassenspartistin, in der Werkstatt und als Segelfluglehrerin aktiv.

Der BWLV gratuliert Conny Schaich sehr herzlich zu der hohen Ehrung und

wünscht weiterhin allzeit gute Flüge und many happy landings!



Mehr zum Thema gibt es unter [www.fai.org/news/conny-schaich-crowned-igc-champion-pilot-year-2022](http://www.fai.org/news/conny-schaich-crowned-igc-champion-pilot-year-2022)

Text: DAeC/red.  
Foto: Thomas Schaich



# MULTIPLIKATOREN-LEHRGANG FÜR SEGELFLUGLEHRER

## 35. DEUTSCH-FRANZÖSISCHE ALPENFLUGEINWEISUNG

Der Multiplikatoren-Lehrgang der DAeC-Luftsportjugend richtet sich vorrangig an Segelfluglehrer, die ein Jugendfluglager im Gebirge planen

Der nächste Multiplikatoren-Lehrgang findet vom 13. bis 26. August 2023 in St. Auban (Frankreich) statt. Er wird von der Luftsportjugend des DAeC durchgeführt und bietet eine fundierte Einweisung in den Gebirgssegelflug.

Zielgruppe dieses Lehrgangs sind insbesondere im Gebirgssegelflug unerfahrene Segelfluglehrer, welche die französischen Alpen als Ort für ein Vereinslager, eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen.

Im Vordergrund stehen das Vermitteln der Grundkenntnisse im Gebirgssegelflug in Theorie und Praxis sowie die Rolle des

betreuenden Fluglehrers bei der Organisation und Durchführung eines Fluglagers im Gebirge.

Der Lehrgang wird, wie in den vergangenen Jahren, als Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte Fl(S) bei der Behörde zur Anerkennung beantragt.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Gültige Fluglehrerberechtigung
- Streckenflugerfahrung im Segelflug
- Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM und Farbwarnmarkierung

Interessierte Teilnehmer, die ein Fluglager in den französischen Alpen planen, wer-

den bei sonst gleichen Voraussetzungen bevorzugt. Weitere Informationen zu Lehrgangsplan, Teilnehmerbeitrag, Unterkunft und Verpflegung erfolgen nach der Anmeldung.



Das Anmeldeformular gibt es online unter [www.luftsportjugend.com](http://www.luftsportjugend.com). Dieses ist bitte bis spätestens 30. April 2023 bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC einzureichen.

Text und Foto: DAeC

– Anzeige –



**NEU**

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

**ZULASSUNG ERTEILT**  
für **ROBIN, JODEL, PIPER**

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

- **OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE**  
Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.
- **WICKELBÄNDER ENTFALLEN**  
Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- **KEIN VERNÄHEN**  
Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- **MODERNES GEWEBE**  
Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.
- **OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN**  
Besser geht es aerodynamisch nicht.

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

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





Über der Burg Teck

## ERFAHRUNGSBERICHT

# MIT DEM BW4 AUF DEM HAHNWEIDE-SEGELFLUGWETTBEWERB

**Vom 21. bis 28. Mai 2022 fand der Internationale Hahnweide-Segelflugwettbewerb (HWW) in Kirchheim/Teck statt. Zu diesem Anlass hatten wir, Edouard Honoré und Nina Felicitas Heide, uns als binationales Team um den BW4 des Vereins zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs-Segelfluges in Baden-Württemberg (SBW) beworben und diesen auch bekommen.**

Den BW4 konnten wir bereits eine knappe Woche vor Wettbewerbsstart abholen. Die trilinguale (englisch-französisch-deutsche) Verständigung im Cockpit war im Rahmen einiger gemeinsamer Flüge in den Bergen Südfrankreichs schon bestens erprobt, sodass wir direkt mit der Gewöhnung an die hierzulande deutlich niedrigeren Hügel loslegen konnten.

Dazu unternahmen wir vorab einige Trainingsflüge am Segelfluggelände Rheinstetten. Am Freitag, 20. Mai, stand dann der (Straßen-)Transfer von Baden ins Schwabenland an, und wir unternahmen noch einen kleinen Trainingsflug am Freitag von der Hahnweide aus. Nachdem alle Papiere geprüft waren, machten wir zum ersten Mal Bekanntschaft mit dem etwas launischen Wetter der kommenden Tage. Innerhalb kurzer Zeit hatte sich trotz

der Vorhersage von (nur) Regen eine Hagelzelle gebildet, die einigen Piloten weniger entspannte Minuten bescherte. Zu unser aller Glück entstanden keine Schäden – von tropfnassen Piloten und Helfern mal abgesehen.

### Sehr gute Organisation des HWW

Insgesamt war der HWW wirklich toll organisiert: Von der Essensbestellung und Piloteninfo per App über Aufgaben- und Wetterbriefing in englischer Sprache für das internationale Teilnehmerfeld bis hin zu den perfekt durchgetakteten Startvorgängen in einer Kombination aus F-Schlepp und Eigenstart klappte alles wie am Schnürchen.

Mit gerade einmal vier fliegbaren Tagen bei acht möglichen Wertungstagen verwöhnte das Wetter den HWW in diesem Jahr nicht wirklich. Jedoch konnte das Wettbewerbsteam aus den Wertungstagen sehr spannende Aufgaben herausholen. Und so war bei den Wertungsflügen dafür gesorgt, dass keine Längeweile aufkam. Von tollen Steigwerten bis zu 4 m/s bis zum Parken mit 0,1 m/s Steigen am Plettenberg, um doch noch zum Chili con Carne am Schempp-Hirth-Abend nach Hause zu kommen, war alles dabei.

### Holpriger Start

Am ersten Wertungstag konnte kein Teilnehmer der Doppelsitzerklasse die Aufgabe beenden. Wir waren an diesem Tag etwas zu ungeduldig beim Abflug, und auch der Versuch des Hangfliegens an der Albkante bei sehr wenig Wind rettete uns nicht vor einem zweiten F-Schlepp. Trotz eines superschnellen Bodenservices war das kurze Wetterfenster, um auf die Schwäbische Alb hoch und zur Startlinie zu kommen, dann vorbei. So kamen wir am ersten Wertungstag nicht mal dazu, die Startlinie überhaupt zu überfliegen.

Wir lernten: Die Startlinie überfliegen ist beim HWW tatsächlich eine nicht zu unterschätzende Herausforderung, da beim Ausklinken die benötigte Gleitzahl zurück auf die Hahnweide (mit Sicherheitshöhe) schon bei ca. 20 liegt. Alles in allem nicht gerade ein professioneller Start in den Wettbewerb, aber so schnell ließen wir uns nicht entmutigen! Der Vorteil der Sache: Wir konnten uns stetig steigern.

### Sichere Außenlandung

Am zweiten Wertungstag überflogen wir die Startlinie und schafften 200 der 246 Aufgabenkilometer, sodass wir im internationalen Teilnehmerfeld auf Platz zehn



Die Schwäbische Alb zeigte sich mitunter von ihrer besten Seite

Letzte Flugvorbereitungen im Grid beim Warten auf den Abflug



von 15 vorrücken konnten. Am dritten Wertungstag fühlten wir uns an der letzten Wende schon fast zu Hause (bei Donzdorf fehlten 150 Kilometer Ankunftshöhe auf Nabern). In der Überzeugung, wie sonst häufig möglich eine gut tragende Linie zu finden, flogen wir etwas zu frech ab und von der Alb herunter. Leider fanden wir dort nur mäßig bis schlecht tragende Linien und kaum mehr Steigen, was mit dem Windversatz von der Hahnweide weg nicht half.

Somit entschieden wir uns nach mehr als 300 Kilometern, ganze 1,3 Kilometer vor der Ziellinie für die (sichere) Landung in einer Wiese, anstatt einen krampfhaft langen Endanflug auf Nabern zu versuchen. Immerhin: Am vierten Wertungs-

tag überflogen wir sowohl Start- als auch Ziellinie, was uns in der Gesamtwertung auf Rang 8 von 15 beförderte.

### Viel gelernt im Wettbewerb

An der einen oder anderen Stelle waren wir im Nachhinein zu ungeduldig. Allerdings schafft man Wettbewerbsaufgaben ja auch nicht mit dem geduldigen Warten im schwachen Steigen, wenn es an anderer Stelle viel besser geht. Meist trafen wir die strategisch richtigen Entscheidungen, die entsprechend belohnt wurden. Aber wir konnten definitiv noch Optimierungspotenzial feststellen. Das ist das Schöne am Segelfliegen: Man lernt nie aus und wird immer wieder aufs Neue herausgefordert!

Insgesamt konnten wir in diesen vier Wertungstagen im fliegerischen Vergleich viel lernen. Im Gegensatz zum Vergleich über die DMSt, WeGlide, etc. ermöglicht ein Wettbewerb den direkten Vergleich der Vor- und Nachteile von Einzelentscheidungen, zum Beispiel das östliche gegenüber dem westlichen Vorbeifliegen an einem Schauer oder die Entscheidung, doch noch zwei Kreise mehr im aktuellen Steigen zu machen im Vergleich zum Weiterfliegen in der Erwartung besseren Steigens. Wie viel Zeit ein oder zwei falsche Kreise kosten, wird im „normalen“ Überlandflug deutlich weniger offensichtlich – wohingegen diese Effekte im Wettbewerb zum Teil direkt in Punkten gemessen werden können.

– Anzeige –

## FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

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

### UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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

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

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





Der BW4 ready for Take-off

schöne und spaßige Stunden in der Luft verbringen.

### Dank für die Unterstützung

Wir möchten uns zum Abschluss daher noch mal sehr herzlich beim SBW für den BW4 sowie bei der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) für die finanzielle Unterstützung bei der Wettbewerbsteilnahme bedanken. Die Chance, ein so tolles und für Wettbewerbe vorbereitetes Flugzeug wie den BW4 für den HWW zu bekommen und dabei super unterstützt zu werden, hat uns die Teilnahme am Wettbewerb erst ermöglicht und wird uns immer sehr positiv in Erinnerung bleiben.



Alle Ergebnisse gibt es unter [www.soaringspot.com](http://www.soaringspot.com) (→ 54. Internationaler Hahnweide-Wettbewerb 2022).

Text und Fotos:  
Nina Felicitas Heide/red.

### Lohnende Erfahrung

Trotz des größeren Aufwandes für das Fliegen im Wettbewerb und der etwas geringeren Ausbeute an Flugzeit pro fliegbarem Wetter, ist die Wettbewerbsfliegerei also eine lohnende Erfahrung – auch für Piloten, die in absehbarer Zeit keine Teilnahme an internationalen Wettbewerben planen.

Dank des perfekt instrumentierten BW4, der sich auch noch sehr schön fliegt (ein Duo halt), hatten wir beste Voraussetzungen für die Teilnahme am HWW und sind sehr dankbar, dass wir den BW4 für Training und Wettbewerb nutzen durften. So hatten wir mit dem BW4 eine super Zeit als Pilotenteam, konnten unsere trilinguale Kommunikationskultur im Flug weiterentwickeln und viele lehrreiche,

## LUFTSPORTLERINNEN

# NEUE VORSITZENDE STAFFELÜBERGABE IM BUNDESAUSSCHUSS FRAUEN UND FAMILIE



Die neue und die alte BAFF-Vorsitzende:  
Dr. Sybille Krummacher (links) und Sabine Theis

**Sabine Theis hat den Vorsitz an Dr. Sybille Krummacher übergeben. Elisabeth Sophia Landsteiner übernimmt die Aufgabe als Stellvertreterin.**

Der Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF) nutzte die Gelegenheit und tagte im Anschluss an den Segelfliegertag in der Koblenzer Rhein-Mosel-Halle. Unter anderem stand die Wahl einer neuen Vorsitzenden auf dem Programm, da Sabine Theis ihr Amt wegen umfangreicher beruflicher Verpflichtungen zur Verfügung stellen musste.

Zu ihrer Nachfolgerin wurde Dr. Sybille Krummacher gewählt. Die Segelfliegerin des LV Aachen und Vorsitzende des Ausschusses für Gender und alle Fragen der Gleichstellung des Aeroclub NRW forschte als promovierte Physikerin über 20 Jahre lang im In- und Ausland. In den

1990er-Jahren baute sie am Forschungszentrum Jülich das Büro für Chancengleichheit auf und entwickelte dort Maßnahmen zur Förderung von Frauen in Naturwissenschaft und Technik.

Als Stellvertreterin von Sybille Krummacher wurde Elisabeth Sophia Landsteiner gewählt. Oberst Dipl.-Ing. Univ. Landsteiner ist Segelflug- und Motorsegler-Pilotin sowie Fluglehrerin im LSV Regensburg. Für ihr Amt bringt sie langjährige Erfahrungen als militärische Gleichstellungsbeauftragte des Ausbildungskommandos Leipzig und des LSV Sachsen mit.



Mehr zum Thema gibt es unter [www.daec.de](http://www.daec.de).

Text: DAeC  
Foto: Ruth Haliti

## Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

**AUF SCHUSTERS RAPPEN UNTERWEGS**

Die Wanderer der Fliegergruppen Freudenstadt und Renchtal

**Anfang November gingen die Mitglieder der Fliegergruppen Freudenstadt und Renchtal miteinander auf eine Wanderung. Sie erlebten einen schönen und entspannten Tag.**

Die abwechslungsreichen Strecken hatte der Vorsitzende der Fliegergruppe Renchtal, Klemens Schmiederer, mit einer Wanderapp zusammengestellt. Dank der App wusste man genau, wo man jeweils war und wie es weiterging, berichtete der Zweite Vorsitzende der FG Freudenstadt, Karl Pfau. Er hatte seine Fliegerkameraden motiviert, den Nordschwarzwald auch einmal aus der Bodensicht zu genießen. Zuvor hatte er die Wanderstrecke schon getestet, um sich einen Einblick zu verschaffen.

**Fast 13 Kilometer bewältigt**

Insgesamt 28 Teilnehmer machten sich mit dem Freizeitbus oder Fahrgemeinschaften von Freudenstadt oder Oberkirch auf den Weg. Auch das Wetter besserte sich: Noch rechtzeitig vor der Wanderung ließ der Regen nach. Trockenem Fußes machte man sich vom Startpunkt „Zuflucht“ auf den Weg. In den ersten drei Stunden ging es von der Zuflucht zum Buhlbachsee, Lotharpfad, Buckkopfturm und weiter zur Renchtalhütte.

Danach hatte man 12,9 Kilometer geschafft. 300 Höhenmeter war es bergauf gegangen, noch mehr spürte man die 500 Meter bergab. „Es war teilweise eine anspruchsvolle Strecke auf schmalen, steilen Pfaden, insgesamt aber sehr schön“, waren sich die Flieger einig.

**Ausklang beim Vesper**

Einige Teilnehmer gingen nur die rund 4,5 Kilometer von der Zuflucht zur idyllischen Renchtalhütte. Dabei konnten sie anfangs einen wundervollen Ausblick übers Rheintal bis hinüber nach Straßburg genießen. Bei der Einkehr in der Renchtalhütte

genoss man ein stärkendes Vesper. In gemütlicher Runde gab es nicht nur Fliegerlatein, auch die Angehörigen kamen auf ihre Kosten. Fliegen verbindet – da waren sich die Wandersleute sicher. Jung und Alt hat die Wanderung viel Freude bereitet.


Zufrieden ging man den Heimweg an. Karl Pfau und Klemens Schmiederer dankten allen Mitwanderern für einen gelungenen, gemeinsamen Tag. Einig war man sich, auch im kommenden Jahr neue Wanderstrecken im Nationalpark Schwarzwald anzugehen. Zuvor möchten die Flieger jedoch im Sommer wieder die starken Aufwinde über dem Naturparadies ausfliegen und dabei unvergleichliche Ausblicke erleben.

Text Lothar Schwark  
Foto: FG Freudenstadt

– Anzeige –

## KALIBRIER AKTION

01.01.-31.03.2023



AKADEMISCHE  
FLIEGERGRUPPE  
STUTTGART e.V.

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: [akaflieg-stuttgart.de/kalibrierstelle](https://akaflieg-stuttgart.de/kalibrierstelle)

# SIEGEREHRUNG BEIM MARKGRÄFLER LUFTSPORTVEREIN MÜLLHEIM



Die Gewinner des Ballonwettbewerbs in Müllheim

Kürzlich hat die Siegerehrung eines Ballon-Wettbewerbs stattgefunden, der beim Müllheimer Flugplatzfest durchgeführt worden war. Wie in jedem Jahr wurden die Teilnehmer mit den zehn am weitesten geflogenen Ballonen zu einer netten Kaffeerunde eingeladen, um die Gewinne (diverse Rundflug-Gutscheine) in Empfang zu nehmen.

Der Markgräfler Luftsportverein Müllheim lädt dazu die Familien zu Kaffee und Kuchen ein. Da bei dem Wettbewerb typischerweise kleine Kinder mitmachen, kommen in der Regel die Eltern ebenfalls zur Siegerehrung an den Flugplatz, so dass Jung und Alt gemeinsam dort entspannt feiern. Die Veranstaltung war gelungen und alle Beteiligten gingen anschließend glücklich nach Hause.

Text: Arno Breitenfeld/red.  
Foto: Alwin Güntert

## GRATULATION

HOCHZEIT

# DIE FLIEGERGRUPPE ELLWANGEN GRATULIERT VON HERZEN ZUR EHE!



Christian Lutz von der Fliegergruppe Ellwangen hat am 25. Juni 2022 seine Nina geheiratet. Die Fliegergruppe Ellwangen stand nach der kirchlichen Trauung Spalier und überbrachte dem Brautpaar die besten Wünsche für seine gemeinsame Zukunft.

Text und Foto: Fliegergruppe Ellwangen

Die Fliegerkameraden begleiteten das Brautpaar beim großen Tag samt Segelflugzeug

## SERIE FLUGSICHERHEIT (2)

# SMARTPHONES IM FLUGBETRIEB



**Ablenkung mit tödlichem Ausgang:** Dieses Bild der SUST zeigt, dass der Pilot durch das Hantieren mit dem Handy sowie der durch den Instrumentenpils verdeckten Sicht nicht erkannte, wie nahe er schon am Grat war und dass er viel zu langsam unterwegs war

**Matthias Jungkurth war als Flugbetriebsreferent viele Jahre für die Frühjahrsbriefings im LSV Backnang-Heinigen verantwortlich. Im Rahmen einer adler-Serie stellt er einige Überlegungen und Hinweise vor. Im zweiten Teil geht es darum, ob und wie Smartphones am Flugplatz und in der Luft genutzt werden können – oder im Sinne der Flugsicherheit eben auch nicht.**

Flugvorbereitung, Navigation, mal eben noch ein Wetterupdate eingeholt, Startstrecke frisch berechnet oder auf der Winde angerufen, weil der Akku vom Startbustelefon leer ist. Über den Tag noch ein paar schöne Fotos geschossen, abends am Lagerfeuer mit den anderen ausgetauscht, in den sozialen Medien geteilt und vielleicht sogar was Gutes für die PR und Nachwuchswerbung getan: Smarte Geräte aller Art bieten uns eine Fülle an nützlichen Funktionen, die die Fliegerei sicherer, einfacher, schöner machen.

Die neu geschaffene E-Learning-Plattform des DAeC/BWLV für unseren segelfliegenden Nachwuchs unterstreicht die Nützlichkeit ganz aktuell und verdeutlicht auch den Trend bei der Bedeutung von smarten Helferlein im Alltag und Flugbetrieb. Es ist davon auszugehen, dass Quantität sowie Qualität der Geräte und Funktionen zukünftig weiter zunehmen.

## Nützlichkeit steht der Ablenkung gegenüber

Das ist gut und richtig so, doch dieser Trend wird uns auch fordern: Trotz oder gerade wegen ihrer Nützlichkeit bergen die unterschiedlichen Geräte starkes Ablenkungspotenzial und wir alle wissen, dass eine Unachtsamkeit im falschen Moment fatale Konsequenzen haben kann.

Die Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) veröffentlichte vergangenes Jahr einen zur Lektüre empfohlenen Bericht über den tödlichen Absturz eines erfahrenen Segelfliegers. Der verunglückte Pilot war durch die Bedienung seiner Handykamera derart abgelenkt, dass er die Annäherung an ei-

nen Berggrat nicht bemerkte und mit diesem kollidierte. Hier ein Auszug aus dem Schlussbericht Nr. 2327 der SUST über den Unfall des Segelflugzeuges DG-800 S, HB-3358 vom 6. Juli 2016 Mittagshore, Lenk/BE:

### „2.2 Menschliche und betriebliche Aspekte

*Der Pilot wollte mit diesem Flug seine tausendste Flugstunde erreichen. Während des Fluges verblieb er im Gleitbereich zum Flugfeld Saanen (LSGK). Bis zum Start der Videoaufnahme verlief der Segelflug ereignislos.*

*Der Pilot startete eine Minute und 26 Sekunden vor der Geländeberührung die Videoaufnahme mit seinem Mobiltelefon. Dieses führte er mit der rechten Hand, während er mit der linken Hand das Flugzeug steuerte. Es kann davon ausgegangen werden, dass er als Rechtshänder nicht die gleiche Routine im Steuern mit der linken Hand hatte. Die angezeigte Fluggeschwindigkeit betrug sechs Sekunden vor dem Unfall 80 km/h. Diese Geschwindigkeit ist in Geländenähe zu gering.*

*Damit bestanden keine Sicherheitsreserven mehr. Wie die Kameraführung zeigt, war der Pilot an Stellen, bei denen er die drohende Bodenberührung und die zu geringe Geschwindigkeit hätte erkennen können, mit der Videoaufnahme beschäftigt. Die Kameraführung lenkte den Piloten offensichtlich vom Fliegen ab.“*

Bei dem Unfall wurde das Segelflugzeug zerstört und der Pilot tödlich verletzt. Sicher ein Extrembeispiel. Aber wenn wir in uns gehen, fallen uns garantiert zahlreiche weitere Beispiele im luftsportlichen Kontext ein, in denen eine Ablenkung im falschen Moment ebenfalls Katastrophenpotenzial bieten würde.

## Kann ein Handyverbot die Lösung sein?

Mancherorts werden Handyverbote in Vereinen und Flugschulen diskutiert. Fraglich, ob das mit Blick auf die vielen, größtenteils auch flugsicherheitsfördernden Funktionen der Geräte der einzig wahre Weg sein muss. Das Thema ist kontrovers und die

Frage, wie ein vernünftiger Kompromiss aussehen kann, ist ebenso schwierig zu beantworten, wie die Frage, ob es überhaupt extra Regelungen in den Vereinen braucht.

So oder so, das Rad muss nicht immer neu erfunden werden. In der vergangenen adler-Ausgabe habe ich geschrieben, dass Flugsicherheit eine Gemeinschaftsaufgabe sei – das gilt auch in diesem Fall. Gerade dieses Thema betreffend, gibt es in den BWLV-Mitgliedsvereinen stellenweise schon Erfahrungswerte und Konzepte, die das Ganze mehr oder weniger umfangreich regeln – oder eben gerade nicht regeln.

Ein paar Ideen seien hier beispielhalber genannt:

- Komplettes Handyverbot im Flugbetrieb?
- Gar keine starre Regelung treffen, sondern regelmäßig sensibilisieren, aufeinander achtgeben und Eigenverantwortung fördern?
- Handyverbot nur für Flugschüler?
- Für Segelflugschüler: Sammeln der Smartphones am Startbus, Nutzung nur dort? Vor dem ersten Alleinflug: gar kein Handy am/im Flugzeug? Flugschüler nach dem ersten Alleinflug: nur sicher verstaut und ohne Zugriffsmöglichkeit während des Fluges?
- Handys grundsätzlich erlauben, aber Selbstverpflichtung zum Abschalten der meisten Send- und Empfangsfunktionen (zum Beispiel Fotografieren und Navigieren bleiben erlaubt)?
- Handys bleiben verstaut, solange man sich in Bewegung befindet (egal ob zu Fuß, im Auto (Lepo) oder im Flugzeug)?

Einige dieser Ideen werden mancherorts schon praktiziert, sind aber bewusst mit einem Fragezeichen versehen. Sie alle haben Vor- und Nachteile. Außerdem: Was in einem Verein gut funktioniert, kann an anderer Stelle das Ziel der Flugsicherheit schon wieder verfehlen. Andererseits gibt es vielleicht im Nachbarverein ein Konzept, das auch für den eigenen Flugplatz gut passen würde. Welche Lösung „die richtige“ ist, hängt von vielen Faktoren ab: Wie sind die örtlichen Gegebenheiten, welche Luftsportarten werden betrieben, wie setzen sich die Flugbetriebsteilnehmer zusammen, usw.

### Offener Austausch ist wichtig

Sich diesbezüglich offen auszutauschen, bietet das Potenzial von Erkenntnisgewinnen für jeden einzelnen, aber insbesondere auch für die Gemeinschaft. Wir haben die Chance, die Herausforderung eines sicherheitsbewussten Umgangs mit smarten Geräten im Flugbetrieb proaktiv anzugehen und Ideen zu entwickeln, bevor etwas passiert. Agieren statt reagieren sollte hier das Motto sein, und ich könnte mir – wie bereits im vergangenen adler erwähnt – vorstellen, dass die Lösung dieser Gemeinschaftsaufgabe sogar Spaß machen kann!



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

Text: Matthias Jungkurth

Foto: Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST)

BITTE BEACHTEN!

## MELDUNGEN IM LUFTRAUM RAMSTEIN



Abbildung der ICAO-Karte mit freundlicher Genehmigung der DFS. Nicht für navigatorische Zwecke geeignet!

**Verstärktes Verkehrsaufkommen wegen der Ukraine-Krise erhöht die Dringlichkeit, das abgestimmte Procedere gemäß der „Ramstein Card“ unbedingt einzuhalten.**

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz weist darauf hin, dass das bekannte Procedere gemäß der „Ramstein Card“ im An- und Abflugbereich der Airbase Ramstein unbedingt umzusetzen ist. Wer Probleme mit der englischen Sprache hat, findet auf der Kar-

te, die in jedem Cockpit der Umgebung liegen sollte, hilfreiche Beispiele. Die Meldungen sind an GCA 124,280 MHz oder, wenn nicht kontaktierbar, an Ramstein Tower 133,205 MHz durchzugeben. Dadurch wird gewährleistet, dass die Flugzeuge lokalisiert und die Piloten geschützt sind. Wer einen Transponder an Bord hat, sollte zusätzlich 7000 Alt einschalten. Der Transponder ersetzt jedoch nicht die Meldung bei Ramstein GCA oder dem Tower! Der Lotse kann aus den Transponderinfos zwar Höhe und Standort ablesen, aber nicht die Intention der Piloten erkennen.

Auch wenn die Vorflugregeln im Luftraum E klar geregelt sind, könnte der Luftraum und damit ein attraktives Segelfluggelände nach einem Zwischenfall verloren gehen. Auch deshalb ruft der Präsident des LSV Rheinland-Pfalz, Ernst Eymann, alle Fliegerkameraden dazu auf, die Vorgaben bezüglich der Airbase ernst zu nehmen: „Wir Luftsportler sollten zeigen, dass wir gut ausgebildete, verantwortungsvolle, gleichberechtigte und ernsthafte Teilnehmer am Luftverkehr sind.“



Morgendliche Ramstein-Meldungen (Vordruck ist unter <https://www.lsvrp.de/ramstein-card/> zu finden) sind zu richten an  
86OSS.OSAT.Tower@us.af.mil  
86oss.osar@us.af.mil | flight.safety@us.af.mil  
86oss.osaaairfieldmanagementoperations@us.af.mil

Text: DAeC  
Karte: DSF



SAFT- UND KRAFTLOS RICHTUNG BODEN

# WENN DER SPRIT NICHT REICHT



Weil sich bei einer Passagiermaschine ein Hauptfahrwerk nicht einfahren ließ, ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen

**Tanken gehört zum Fliegen, und das sollte eigentlich jeder beherrschen – aber wie sehen die Vorschriften dazu konkret aus? Und vor allem: was bedeuten sie in der Praxis? Antworten dazu gibt der Rechtsanwalt Turgut Pencereci.**

Am 12. Juli 2000 startete auf dem Flughafen Chania (Insel Kreta) der Hapag-Lloyd Flug 3378, ein Airbus A310-300, unter dem Kommando von Flugkapitän Wolfgang Armingner zu seinem Flug nach Hannover-Langenhagen. Dort sollte das Flugzeug aber nie ankommen.

Kurz nach dem Start ließ sich nämlich eines der beiden Hauptfahrwerke nicht vollständig einfahren. Auf dem Flug Richtung Hannover verbrauchte die Maschine 60 Prozent mehr Kerosin als vorgesehen. Kapitän Armingner plante, den Flughafen München anzufliegen. Unterwegs entschied er sich gegen die von seinem Copiloten vorgeschlagene (sichere) Landung in Graz und versuchte dann auf Anraten seiner Verkehrsleitzentrale, den Flughafen Wien zu erreichen. München schien ihm nicht mehr machbar.

## Vom Helden zum Lizenzentzug

Irgendwann ging der Sprit aus. Er landete im Segelflug kurz vor dem Flughafen

Wien und „schlug“ neben der Landebahn 34 auf. Armingner wurde zunächst für seine Heldentat, das Flugzeug segelnd nahezu bis auf die Bahn in Wien gebracht zu haben, gefeiert.

Im Ergebnis aber wurde ihm die Lizenz entzogen. Darüber hinaus wurde er wegen gefährlichen Eingriffs in den Luftverkehr gem. § 315 des Strafgesetzbuches zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten auf Bewährung verurteilt. Alles in allem noch Glück im Unglück und eine recht milde Strafe für etwas, das viel schlimmer hätte ausgehen können. Warum? Einfach gesagt ist dem Flugzeug der Sprit ausgegangen. Ursache dafür war eine Kraftstoffmenge, die für das Fliegen mit einem ausgefahrenen Fahrwerk und dem dadurch induzierten Widerstand schlichtweg nicht berechnet war.

## Richtiges Kraftstoffmanagement

Die auch heute noch häufigste Unfallursache, insbesondere in der Kleinfliegerei, ist fehlerhaftes Kraftstoffmanagement. Was gilt nun verbindlich, was ist richtiges Kraftstoffmanagement? Antwort geben die sogenannten SERA, die Standardized European Rules of the Air, im Juristendeutsch die DVO (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemein-

samer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung.

Aber wo findet sich zum Thema „Kraftstoff“ nun etwas in dieser SERA? Im Anhang zur SERA, Abschnitt 2, SERA.2010 heißt es unter „b) Flugvorbereitung“ relativ oberflächlich: „Vor Beginn eines Fluges hat sich der verantwortliche Pilot eines Luftfahrzeugs mit allen verfügbaren Informationen, die für den beabsichtigten Flugbetrieb von Belang sind, vertraut zu machen.“

## Ordentliche Flugvorbereitung!

Die Flugvorbereitung für Flüge, die über die Umgebung eines Flugplatzes hinausgehen, und für alle Flüge nach Instrumentenflugregeln hat eine sorgfältige Zurenkenntnisnahme der verfügbaren aktuellen Wetterberichte und -vorhersagen zu umfassen, wobei Kraftstoffanforderungen und ein alternativer Flugverlauf für den Fall, dass der Flug nicht wie geplant durchgeführt werden kann, zu berücksichtigen sind.“

Also: Ohne ordentliche Flugvorbereitung läuft nichts! Bei Flügen mit Flugplanpflicht ist im Übrigen immer die kraftstoffbedingte Höchstflugdauer anzugeben (SERA.4005).

Viel mehr findet sich dazu nicht. Gleichwohl hilft die „gute alte“ LuftVO vom 29. Oktober 2015 in der Fassung vom 14. Juni 2021 weiter. Sie gilt immer dann, wenn SERA nicht anwendbar ist, keine Regelungen enthält oder auf das nationale (deutsche) Recht verwiesen wird. In Abschnitt 2 regelt § 27 LuftVO, dass der Luftfahrzeugführer auf Verlangen den für die Wahrnehmung der Luftaufsicht zuständigen Personen oder Stellen nachzuweisen hat, dass er den Flug ordnungsgemäß vorbereitet hat. Ein Verstoß wird zumeist nicht bestraft, stellt aber eine Ordnungswidrigkeit (OWi) im § 44 Abs. 2 Nr. 2 LuftVO dar. Die OWi besteht in einem Verstoß gegen SERA.2010 Buchstabe b (Flugvorbereitung).

### **Ausreichende Betriebsstoffmenge**

Auch die LuftBo (Betriebsordnung für Luftfahrtgerät in der Fassung vom 29. Oktober 2015) hilft weiter. Deren § 29 regelt Folgendes zu den Betriebsstoffmengen: „Motorgetriebene Luftfahrzeuge müssen eine ausreichende Betriebsstoffmenge mitführen, die unter Berücksichtigung der Wetterbedingungen und der zu erwartenden Verzögerungen die sichere Durchführung des Fluges gewährleistet. Darüber hinaus muss eine Betriebsstoffreserve mitgeführt werden, die für unvorhergesehene Fälle und für den Flug zum Ausweichflugplatz zur Verfügung steht, sofern ein Ausweichflugplatz im Flugplan angegeben ist.“ Dies gilt für alle motorgetriebenen Luftfahrzeuge, also auch für E-Flugzeuge (dazu in einem gesonderten Beitrag mehr), unabhängig davon, ob man VFR oder IFR fliegt.

Wichtig zur Flugvorbereitung: Immer in das Flughandbuch hineinsehen und die dortigen Angaben verinnerlichen. Doch sind diese eher theoretischer Natur, sodass immer auch eigene Überlegungen anzustellen sind, ob denn der Kraftstoff für den geplanten Flug reicht.

### **Sechs Punkte beachten**

Aber was ist ein solches Kraftstoffmanagement? Es lässt sich an sechs Punkten festmachen, die Thomas Borchert schon sehr schön im Fliegermagazin 4/2020 dargestellt hat. Verkürzt aufgezeigt sind dies die folgenden Punkte:

1. Für den Kraftstoffverbrauch ist nicht die Strecke maßgebend, sondern der Treibstoffverbrauch pro Zeit.

2. Das Volltanken allein ist keine Lösung, denn in jedem Falle ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen. Auf die Tankanzeigen ist bei älteren Mustern kaum Verlass. Hier sollte ein Peilstab aus Plastik (Fuel Finger) weiterhelfen (vor dem Flug, denn während des Fluges gibt es nur bei Uraltflugzeugen so eine Anzeige. Moderne Flugzeuge sind da deutlich genauer).
3. Der kritische Blick in den Tank hinein ist unerlässlich, ob Hoch- oder Tiefdecker.
4. Auch nach dem Flug ist der Verbrauch zu prüfen (Debriefing).
5. Der Pilot muss die Feinheiten des Tanksystems an Bord kennen und beherrschen.
6. Das „Going-Home-Syndrom“ verleitet dazu, in jedem Falle nach Hause kommen zu wollen. So verständlich das ist: Im Zweifel ist zu landen und zu tanken.

All dies ergibt sich letztlich auch aus den zitierten Vorschriften. Es existieren übrigens keine verbindlichen Vorschriften für die Reservemenge, um etwa zu einem Ausweichplatz zu gelangen. 30 Minuten geplante Reserve sind eine Empfehlung des LBA, mehr nicht. Das kann mehr oder auch (etwas) weniger sein.

### **Genauere Dokumentation der Planung**

Alle nur möglichen Katastrophenfälle kann wohl niemand vorhersehen. Aber den Flug zu einem von zwei vorgesehenen Alternates sollte man schon einplanen. Wichtig ist im Einzelfall natürlich auch, dass man die Planung nachweisen kann. Der Jurist sagt dazu: „Wer schreibt, der bleibt.“

Beachtet man dies nicht, kann es sehr gefährlich und teuer werden: Vor vielen Jahren ist ein gut ausgebildeter und im Besitz eines ATPL befindlicher Pilot mit Fluggäs-

ten und (zunächst wohl) ausreichendem Sprit losgeflogen. Aufgrund unerwartet starken Gegenwindes dauerte der Flug erheblich länger als geplant. Anstatt auf dem naheliegenden Flugplatz zu landen, ist er in Richtung seines Zielflughafens weitergeflogen. Dort ist er dann ca. 500 Meter vor der Schwelle auf einer Wiese gelandet, zum Glück ohne Personenschaden. Der Mann hat jahrelang einen damals noch sechsstelligen DM-Betrag an die vorleistungspflichtige Versicherung im Wege des Regresses zahlen müssen.

### **Fazit**

Weder die hohe Zahlung noch die Gefährdung von Menschenleben ist es wert, die genannten Vorschriften nicht einzuhalten. Denn es wird in jedem Falle teuer, wenn die Nichtbeachtung der Regeln zu Schaden führt. Entweder in Form von Schadensersatz, und/oder wegen einer hohen Geldbuße, gegebenenfalls kann sogar, wenn eine Straftat nach § 315a StGB vorliegt, ein Verlust von Freiheit oder Geld in Form von Geldstrafen infrage kommen. Das Geld lässt sich besser in Flugstunden investieren. Und mal ehrlich: Niemand möchte wohl die Lizenz verlieren und nur noch Radfahren oder schwimmen gehen, oder?

Text: Rechtsanwalt  
Turgut Pencereci, Bremen  
Fotos: Pixabay

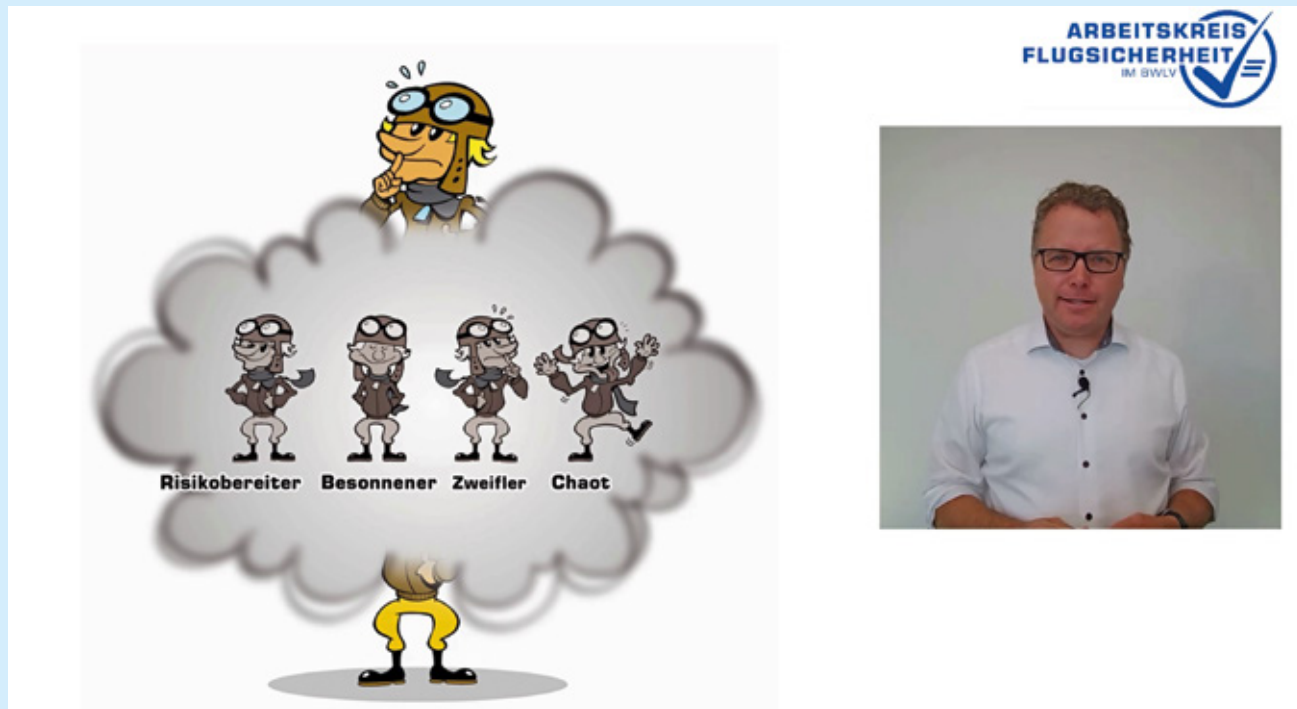
Der Autor ist seit 1989 Rechtsanwalt in Bremen. Er besitzt einen PPL/A, eine UL-Lizenz und ist PPL/A CRI. Von 2008 bis 2012 war er Erster Vorsitzender des Bremer Vereins für Luftfahrt, heute leitet er dessen Motorfluggruppe.

Mit freundlicher Genehmigung des  
Magazins LuftSport, Ausgabe Oktober/  
November 2022



Das Volltanken alleine ist keine Lösung. In jedem Fall ist eine Weight-and-Balance-Berechnung durchzuführen

# DAS INNERE TEAM BEIM FLIEGEN



Wie sich die inneren Stimmen beim Fliegen in Einklang bringen lassen, erklärt Rainer Krumm auf unterhaltsame Weise in seinem Video – reinschauen lohnt sich!

Wer kennt sie nicht: die inneren Stimmen, die in verschiedenen Lebenssituationen mit einem sprechen. Vielleicht hat man einen unerwartet guten Thermiktag erwischt, aber die innere Stimme erinnert einen daran, dass man eigentlich noch der Familie versprochen hat, den Rasen zu mähen oder pünktlich zum Essen da zu sein. Das ist nur eines der zahlreichen Beispiele, die sicher jeder Pilot kennt. Die viel zitierten Seelen in der eigenen Brust kennen nahezu alle Menschen aus diversen Situationen des Leben – ob dies nun der Rollenkonflikt innerhalb einer Familie ist, oder in beruflichen Situationen auftritt, in denen mehrere Persönlichkeitsteile unterschiedliche Beweggründe und Motive haben.

Wie äußert sich dieses „Innere Team“ im Flugsport und wie wichtig ist die Klarheit darüber für die Flugsicherheit? Antworten dazu gibt Rainer Krumm, Mitglied im Arbeitskreis Flugsicherheit des BWLV und Autor des Buches Mentales Training für Piloten, in einem Video. Dieses ist bei YouTube unter folgendem Link zu finden: <https://youtu.be/uluQOGswV-Y> – oder einfach direkt über den QR-Code.



Text: red.  
Foto: Rainer Krumm

– Anzeige –

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)

**#ICAO-Karten**  
Effective Date: 23 MAR 2023

Jetzt vorbestellen, Rabatte\*  
sichern und pünktlich mit aktuellen  
Karten unterwegs sein!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, Frankreich, in die Schweiz und viele weitere Länder innerhalb Europas!

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

**EISENSCHMIDT**  
DIPLO GROUP

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

150. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

# JUBILÄUMS-LEHRGANG MIT BESONDERER EHRUNG



Die Teilnehmer des 150. Zellenwart-Lehrgangs auf dem Klippeneck

**Zum 150. Mal hat der BWLV seinen Zellenwart-Lehrgang angeboten. Dabei wurden Hans Hörber und Willi Nuoffer für ihre besonderen Verdienste um den Verband geehrt (siehe Kasten). Diana Dermann und Dominik Eisenhut berichten als Teilnehmer über den besonderen Lehrgang.**

Überall hat inzwischen die Werkstattzeit begonnen. Um uns für die wartenden Flugzeuge fit zu machen, besuchten wir einen Zellenwart-Lehrgang, der in jeder Hinsicht außergewöhnlich war: Nicht nur hatten wir die Ehre, an der 150. Auflage teilzunehmen. Nein, auch der Frauenanteil war erfreulich groß: Fünf der 17 Teilnehmer waren Teilnehmerinnen.

Zur Unterstützung hatte Lehrgangsleiter Hans Hörber noch Willi Nuoffer und Martin Hauns, der den Lehrgang bald übernehmen wird, mitgebracht. Insgesamt war die Gruppe, was die vorherige technische Erfahrung betrifft, gut durchmischt: die Spannweite reichte von klassischen Tastaturhelden, die gerne mal mehr in der Werkstatt machen würden als Flugzeuge zu polieren, bis hin zu Handwerkern, die sich nicht nur beruflich mit technischen Themen auseinandersetzen.

## Große fliegerische Bandbreite

Auch im Fliegerischen reichte das Level von Flugschüler über Scheininhaber bis

hin zu Fluglehrern – viele, die dem lautlosen Fliegen verfallen waren, aber auch einige, die gerne mit „Quirl“ in die Luft gehen. Wir lernten alle viel: von Hans, Willi und Martin, aber auch voneinander. Für die weniger Erfahrenen unter uns war der Lehrgang eine gar unermessliche Schatztruhe des Wissens.

Nachdem wir das Seitenruder der ASK 21 zur Kontrolle der Beschläge aus- und wieder eingebaut hatten und uns dies zu einfach war, montierten wir es kurzerhand nochmals mit der ASK 21 auf dem Kopf. Dies hatte den Vorteil, dass sich ein weiteres Team mit der Schwerpunkt-kupplung und dem Einbau eines Schutzes für den Lack um die Kupplung herum beschäftigen konnte. Statt für uns zu arbeiten, arbeitete die Schwerkraft beim Schraubeneinsetzen nun jedoch gegen uns. Zur Lösung des Problems kamen unter anderem kreative, selbstgebastelte Schraubendrahtkörbchen und viel Klebeband zum Einsatz, um dem Verlust der Schraube in dem engen Zwischenraum entgegenzuwirken.

## Lernen in der Praxis

Am Geier setzten wir das Querruder ein und lernten dabei, was passiert, wenn man im Vorhinein nicht genau prüft, welche Schraube wohin gehört. Die mühsam gesetzten Splinte mussten wir direkt wieder entfernen, weil sich eine der Schrauben

wegen einer Vertauschung und den nachfolgenden Gewaltszenen in ihre Messinghülse gefressen hatte.

Wegen erheblicher Gegenwehr des Bolzens mussten wir die Beschläge der Querruder entfernen – und selbst dann konnte die widerspenstige Schraube nur durch gezieltes Köpfen mit der Flex aus ihrer Lage befreit werden. Willi sorgte für ein „Happy End“, indem er uns eine neue Hülse sowie eine neue Schraube fräste und passend schliff. Im zweiten Anlauf gaben wir dann genau acht – und siehe da, so schwer war's gar nicht.

Vor der Reparatur kam die Beschädigung Als Nächstes hieß es, den inneren Schmerz zu unterdrücken, mit Hammer bewaffnet auf eine Tragfläche einzuschlagen und das angerichtete Unheil im Anschluss wieder zu reparieren – wobei das Kaputt-machen wohl eher nicht zu den Aufgaben eines Zellenwarts gehört und im Werkstattbetrieb (hoffentlich) ausgelassen wird. Erstaunlich war die erforderliche Kraft, bis überhaupt erst ein Loch in der Tragfläche entsteht.

In Zweiergruppen aufgeteilt, richteten wir zunächst unser Unheil an, um im Anschluss das Schadensausmaß zu bestimmen, den beschädigten Teil großzügig herauszusägen und anschließend den Bereich zu schäften. In der Holzfläche wurde ein passendes Gegenstück geschäftet und ver-



**BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer dankte den Ausbildern Willi Nuoffer, Hans Hörber und Martin Hauns (v.l.) für ihren großartigen Einsatz und überbrachte ein Präsent an den „Dienstältesten“ Hans Hörber und an Willi Nuoffer**

klebt. Bei der GFK-Reparatur folgte der Zuschnitt der Gewebelagen, die anschließend in die Schadstelle geharzt wurden. Gern gesehen war in beiden Fällen der Heißluftföhn, um die Trocknungszeiten zu verkürzen. Abschließend folgten das Lackieren und das Finish der Reparaturstelle, wobei jede Gruppe die Gelegenheit hatte, einen Großteil der Aufgaben sowohl an einer Holzfläche als auch an einer GFK-Fläche durchzuführen. Unvergessen bleibt die Brennprobe, um die Gewebeorientierung und -art herauszufinden.

### **Vielseitige Reparaturarbeiten**

Das Erstellen von Drahtsicherungen, verschiedene Besspannstoffe und -lacke, aber auch die Haubenreparatur durften ebenso wenig fehlen wie die Zugprobe unterschiedlicher Materialien zur Demonstration der Festigkeit. Um die Schreibtischblätter nicht mit der ganzen Praxis zu überfordern (oder um die Praktiker zu ärgern), gab es jeden Abend noch mindestens zwei Stunden Theorie. Diese wurde häufig bereits während der Praxis eingestreut und dann zur besseren Einprägung abends wiederholt und intensiv besprochen. Häufig war es dabei von Vorteil, die Dinge vorher ausprobiert und angefasst zu haben. Dass die Köpfe danach rauchten, dürfte wohl jedem klar sein.

Dennoch kratzten viele irgendwo noch Energiereserven zusammen, um abends gemütlich gemeinsam etwas zu trinken, interessante Gespräche zu führen, Spiele

zu spielen, Energie für den nächsten Tag zu tanken und ausgiebig gemeinsam zu lachen. Letzteres war zugegebenermaßen zum Nachteil derjenigen, die sich schon eher in ihre Zimmer zurückgezogen hatten, da auf Nachfrage herauskam, dass man uns mindestens ein Stockwerk über dem Aufenthaltsraum noch sehr gut hören konnte.

Am Samstagmorgen folgte die gefürchtete Prüfung, die aber alle Teilnehmer mit Bravour meisterten. Somit konnten 17 frisch gebackene Zellenwarte in ihre Heimatvereine entlassen werden.

### **Dank an alle Ausbilder**

Lieber Hans, da der 150. Lehrgang ein sehr schönes Jubiläum ist, möchten wir uns bei dir für deine Ausdauer, deinen Enthusiasmus und deinen Humor besonders bedanken. Es kann nicht immer leicht gewesen sein. Wenn das für uns schon allein wegen der Menge an Informationen bereits anstrengend war, muss es für dich als Lehrer ganz besonders anstrengend gewesen sein. Du hast es geschafft, die Vielfalt unserer Gruppe aufzufangen, das allein ist schon eine Kunst für sich. Danke, dass du deinen großen Erfahrungsschatz mit uns und vielen vor uns geteilt hast und hoffentlich noch mit vielen nach uns teilen wirst!

Lieber Willi, lieber Martin, vielen Dank auch an euch beide, dass ihr so viel Zeit, Wissen und Erfahrung in unsere Ausbildung investiert. Es ist keine leichte Auf-

gabe und es ist alles andere als selbstverständlich, dass sie jemand übernimmt. Die Aufgabe ist aber dafür eine umso wichtigere für unsere Flugsportvereine. Da es in Bayern keine Zellenwartlehrgänge mehr gibt, wissen wir genau, wovon wir sprechen – schließlich mussten einige von uns von dort anreisen. Zudem werden wir auch weiterhin von dir, Martin, über unsere WhatsApp-Gruppe mit wertvollen Informationen versorgt und können jederzeit Fragen stellen. Auch dafür danken wir dir!

Als legendärer 150. Zellenwartlehrgang wünschen euch dreien alle Teilnehmer alles Gute!

### **Glückwunsch und herzlichen Dank!**

BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer war zum 150. Zellenwart-Lehrgang gekommen, um sich im Namen des Verbandes anlässlich des Lehrgangs-Jubiläums ganz herzlich bei den Ausbildern Hans Hörber, Willi Nuoffer sowie dem designierten Nachfolger Martin Hauns zu bedanken. Er überbrachte ein Präsent für Hans Hörber, der Generationen von Lehrgangsteilnehmern souverän, mit großem Wissen, viel Humor und einem ungeheuren Erfahrungsschatz nahezu von Beginn an durch die technischen Lehrgänge geführt hat – zunächst am Hornberg, später dann am Klippeneck. Auch Willi Nuoffer, der ebenfalls schon sehr lange dabei ist und sein Wissen stets ebenso kompetent eingebracht hat, wurde mit einem Präsent bedacht. „Nur mit der Hilfe solch engagierter Menschen ist es möglich, die technische Ausbildung in den BWLV-Vereinen weiterhin zuverlässig und kostengünstig anzubieten. Dies ist nicht selbstverständlich und verdient großen Respekt und viel Anerkennung“, so Hallmayer. Im Namen des BWLV dankte er Willi Nuoffer, Martin Hauns, aber insbesondere auch Hans Hörber für ihren unschätzbaren wertvollen Einsatz, der allen Luftsportlern im Verband zugute kommt.

**Text: Diana Dermann,  
Dominik Eisenhut/red.  
Fotos: Magnus Nedoma**

RATGEBER

# TIPPS ZUR BERUFSFINDUNG IN DER LUFT

Im Motorbuch-Verlag sind zwei neue Bücher erschienen, die sich mit den Berufen Pilot bzw. Flugbegleiter beschäftigen.

Klaus-Jürgen Schwahn, selbst mit langjähriger Erfahrung im Cockpit eines Verkehrsflugzeuges, geht in seinem Buch sehr nüchtern an die Betrachtung des vermeintlichen Traumberufes Pilot heran und räumt mit vielen, teils romantisch verklärten Vorurteilen auf. Er erläutert die wichtigsten Punkte rund um die Ausbildung, wie zum Beispiel Voraussetzungen, Einstellungstests, Finanzierung und Ablauf sowie das Berufsbild an sich. Das Buch kann ein wichtiger Ratgeber auf dem Weg ins Cockpit sein – oder aber die Erkenntnis liefern, dass es womöglich doch nicht der Traumberuf ist.

Martina Pramer beschäftigt sich in ihrem Buch mit den vielen Facetten des Berufs des Flugbegleiters. Es lockt die große, weite Welt und ein Arbeitsplatz über den

Wolken. Doch es ist auch eine anstrengende Tätigkeit mit hoher Verantwortung, die viel zwischenmenschliche und fachliche Kompetenz erfordert. Pramer arbeitet selbst seit Jahren als Flugbegleiterin und stellt sachlich die Ausbildung, den Alltag und die Hintergründe des Berufs Flugbegleiter dar.

**Klaus-Jürgen Schwahn  
Beruf Pilot**

304 Seiten, 90 Bilder, Preis: 32 Euro  
ISBN: 978-3-613-04502-6

**Martina Pramer  
Beruf Flugbegleiter**

208 Seiten, 100 Bilder, Preis: 29,90 Euro  
ISBN: 978-3-613-04503-3



Traumberuf oder Stressfaktor? Das versucht Martina Pramer zu klären

Lohnt es sich heute noch, Pilot zu werden? Diese Abwägung muss jeder selbst treffen – das Buch von Klaus-Jürgen Schwahn kann dabei helfen



Text: red.

Cover: Motorbuch-Verlag Stuttgart

BWLV-MITTEILUNGEN

BWLV-AUFFRISCHUNGSSCHULUNGEN FÜR LEHRBERECHTIGTE

## (B) FLUGLEHRER-AUFFRISCHUNGSSCHULUNGEN MÄRZ 2023 (ONLINE)



Jetzt anmelden: Im März finden die Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte des BWLV ausschließlich online statt

Der BWLV bietet Fluglehrern die Möglichkeit, im Rahmen einer Videokonferenz online die gesetzlich vorgeschriebene Fortbildungsveranstaltung zu absolvieren.

**Termin: Freitag/Samstag, 10./11. März 2023, ca. 9 bis 17 Uhr**

**Ablauf der Teilnahme:**

Wie gewohnt erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung einen Zugangslink übermittelt.

**Anmeldung:**

Das Angebot dieser Auffrischungsschulung gibt dem Teilnehmer die Möglichkeit, die für ihn und seine Lehrberechtigung passende(n) Veranstaltung(en) zu finden und zu wählen. Daher ist es notwendig, die Informationen dazu, wie sie auf der BWLV-Homepage zu finden sind, vor der Anmeldung genau zu lesen.

## Anmeldung über „Vereinsflieger.de“:

Alle Teilnehmer, die Zugang zum Online-Vereinsverwaltungssystem „Vereinsflieger.de“ haben, werden dringend gebeten, ihre Anmeldung schnell und einfach im Vereinsflieger.de zu tätigen. Ein zusätzliches Anmeldeformular ist hier nicht erforderlich. Eine ausführliche Erklärung mit Hinweisen zur Anmeldung im Vereinsflieger.de finden Sie online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de).

## Anmeldung für Teilnehmer ohne Zugang zum „Vereinsflieger.de“:

Teilnehmer ohne Zugang zu Vereinsflieger.de informieren sich bitte online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) über die Anmeldemodalitäten. Auch ein Anmeldeformular steht dort zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschriebene Formular senden Sie bitte per E-Mail an [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de).

(B) Die hier beschriebenen Auffrischungsschulungen fallen 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 → Bezahler „Bildungsurlaub“).

## Folgender weiterer Termin ist in Planung (kann derzeit noch nicht gebucht werden):

**13./14. Oktober 2023** Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte

Text und Foto: Bernd Heuberger, Referat Aus- und Weiterbildung, Flugsicherheit, Sport/Wettbewerbe

# BWLV-TERMINSERVICE 2023

(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
13.01.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: <a href="http://www.regio-airport-mengen.de">www.regio-airport-mengen.de</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
15.01.23		MD	Freiflieger-Frühschoppen, 10 Uhr – Info: <a href="http://www.thermiksense.de/news">www.thermiksense.de/news</a>	Uhingen-Diegelsberg
16.01.23	21.01.23	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
28.01.23	29.01.23	A	BWL-V-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“ – Info: <a href="mailto:buerkle@bwlv.de">buerkle@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
03.02.23	05.02.23	LS	Bundesweites Treffen d. Luftsportlerinnen (Hexentreffen) – Info: folgt	Schloss Diez/Rheinland-Pfalz
05.02.23		MD	Modellbaubörse, 9–15 Uhr – Info: <a href="http://www.modellfluggruppe-dettingen.de">www.modellfluggruppe-dettingen.de</a>	Schloßberghalle Dettingen/Teck
06.02.23	11.02.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
10.02.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: <a href="http://www.regio-airport-mengen.de">www.regio-airport-mengen.de</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
10.02.23		SF	Info-Abend DFS u. AK Sektoren, 19.30 Uhr	Schloßberghalle, Dettingen/Teck
11.02.23		LS	Treffen der baden-württemberg. Luftsportlerinnen (Hexentreffen) – Info: <a href="mailto:rein@bwlv.de">rein@bwlv.de</a>	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
11.02.23		SF	Hauptversammlung Förderverein f. Segelkunstflug, 14 Uhr – Info: <a href="http://www.segelkunstflug.com">www.segelkunstflug.com</a>	Sinsheim
17.02.23	19.02.23	SF	BWL-V-Streckenflug-Seminar – Info: <a href="mailto:charlie.bauder@t-online.de">charlie.bauder@t-online.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
24.02.23	26.02.23	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a>	Klippeneck
25.02.23	09.03.23	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
03.03.23	05.03.23	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a>	Klippeneck
06.03.23	11.03.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
10.03.23	11.03.23	A	(B) BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	N.N.
11.03.23		A	BWL-V-Bezirkstagung Württemberg, 10 Uhr – Infos: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Aero Club Stuttgart
11.03.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
17.03.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: <a href="http://www.regio-airport-mengen.de">www.regio-airport-mengen.de</a>	Regio Airport Mengen (EDTM)
18.03.23		A	BWL-V-Bezirkstagung Baden, 10 Uhr – Infos: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Begegnungsstätte Grötzingen
25.03.23		A	BWL-V-Workshop „Generation Z geht in Führung“ – Info: <a href="mailto:heuberger@bwlv.de">heuberger@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
25.03.23		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
12.04.23	15.04.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
22.04.23		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Deutsch VFR, 9–11 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
23.04.23	29.04.23	SF	BWL-V-Segelkunstfluglehrgang Leibertingen – Infos: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Leibertingen
29.05.23	09.06.23	SF	DM Segelflug (Offene, 18m- u. DoSi) Bayreuth – Info: <a href="https://lsg-bayreuth.de">https://lsg-bayreuth.de</a>	Bayreuth
31.05.23	04.06.23	MF	Deutschlandflug – Info: <a href="https://navigationsflug.de/events/df2023">https://navigationsflug.de/events/df2023</a>	Eisenach
01.07.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
03.07.23	07.07.23	LS	Frauen WSPA-Seminar – Info: <a href="http://www.womensoaring.org">www.womensoaring.org</a>	Flugplatz Übersberg
07.07.23	08.07.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
29.07.23	10.08.23	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9-16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
02.09.23	15.09.23	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Ausbildung – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a>	Klippeneck
16.09.23	25.11.23	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa u. So. 9–16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
04.10.23	07.10.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
13.10.23	14.10.23	A	(B) BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	online
14.10.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
30.10.23	04.11.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
11.11.23		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Deutsch VFR, 9–11 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
13.11.23	18.11.23	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
27.11.23	02.12.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
02.12.23		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9-16.30 Uhr – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
02.12.23	03.12.23	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
09.12.23	10.12.23	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiball, 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](mailto: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](http://www.bwlv.de) → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“) sowie unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!



# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck  
Buchungen: 07424 84634  
(Christina Neugebauer)  
E-Mail: [klippeneck@bwlv.de](mailto:klippeneck@bwlv.de)  
Internet: [www.gaestehaus-klippeneck.de](http://www.gaestehaus-klippeneck.de)

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

### BWLTV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

### TOP-TERMINE IM JANUAR 2023

ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

#### Nachtflug Spezial in Mengen

13.01.2023 Regio Airport Mengen  
Info: [www.regio-airport-mengen.de](http://www.regio-airport-mengen.de)

#### Freiflieger-Frühschoppen

15.01.2023 Uhingen-Diegelsberg  
Info: [www.thermiksense.de/news](http://www.thermiksense.de/news)

#### (B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 (FVK)

16.–21.01.2023 Klippeneck  
Info: [birkhold@bwlv.de](mailto:birkhold@bwlv.de)

#### BWLTV-Seminar „Pressearbeit u. soz. Medien im Verein“

28./29.01.2023 Klippeneck  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

#### Bundesweites Hexentreffen

03.–05.02.2023 Schloss Diez/RP  
Info: [Hexentreffen2023@gmail.com](mailto:Hexentreffen2023@gmail.com)