



ALLGEMEINES SEITE 6

GENUSS FÜR ALLE SINNE

PERFEKTE BEDINGUNGEN GAB ES BEIM LONGEST DAY FLYING AM KLIPPENECK

SEGELFLUG SEITE 28

ERFOLGREICHE BWLV-PILOTEN

BEI DEN DEUTSCHEN SEGELFLUG-JUNIORENMEISTERSCHAFTEN IN AALEN SIEGT GERRIT NEUGEBAUER VOM AC ESSLINGEN IN DER CLUBKLASSE



TITELTHEMA SEITE 4

ZUSAMMEN SIND WIR STARK!

OB SCHULUNGSGEMEINSCHAFT ODER GEMEINSAMES FERIENLAGER:
ES LÖHNT SICH, MIT DEM NACHBARVEREIN ZUSAMMENZUARBEITEN

BITTE TERMIN FÜR BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG VORMERKEN!

Der BWLV lädt herzlich zu seiner diesjährigen Mitgliederversammlung ein. Diese findet am **Sonntag, 29. Oktober 2023, um 10 Uhr** statt. Bitte beachten: Neuer Veranstaltungsort ist das SSB-Veranstaltungszentrum Waldaupark, Friedrich-Strobel-Weg 4–6 in 70597 Stuttgart. Alle Infos gibt es auf Seite 4 dieser Ausgabe.



EDITORIAL

- 3 Gemeinsam sind wir stark!

ALLGEMEINES

- 4 Bitte Termin für die BWLV-Mitgliederversammlung vormerken!
 4 Mehr als vier Millionen Mitgliedschaften: Sportbünde melden Rekord
 5 Virtuelle Mitgliederversammlungen sind ohne Grundlage in der Satzung zulässig
 6 Longest Day Flying auf dem Klippeneck
 10 BWLV-Luftsport-Trainingszentrum auf dem Klippeneck: Flugzeugpark erhält Zuwachs

UMWELT

- 10 Neue Technologie: Projekt Taifun 17 H₂
 11 H2Fly: Erstmals Flüssigwasserstofftanksystem mit Brennstoffzellensystem verbunden
 12 Fliegendes Wasserstofflabor: 45 Millionen Euro für Erprobung von Wasserstoff in der Luftfahrt
 12 Beitrag zum Klimaschutz: MTU stellt Nachhaltigkeitsbericht vor

LUFTSPORTJUGEND

- 13 Jetzt anmelden! Gummiseilstart-Wochenende auf dem Klippeneck

AK SEKTOREN

- 13 Ankündigung: Bitte Termin für den Luftraum-Infoabend vormerken!

HÄNGEGLEITEN

- 14 Gleitschirm-Weltmeisterschaft: Deutsches Team verpasst Medaillenränge

MODELLFLUG

- 16 Deutsche Saalflugmeisterschaft F1M, TH30: Erfolge für BWLV-Piloten
 17 Klasse F3K (Handstart Segelflug): Arijan Hucaljuk siegt beim Brezn Cup
 18 Drohnen-Sport: Liechtenstein siegt bei FAI-Drone Race-Worldcup

MOTORFLUG/UL

- 18 Bundeskommission UL im DAeC: neuer digitaler UL-Fragenkatalog und digitale Theorieprüfung
 19 Erfahrungsbericht: 20 Jahre Mogas
 20 Service: Neue Mogas-Karte ist online
 21 Vorflugkontrolle: Drainen – notwendiges Übel oder verzichtbarer Unsinn?
 23 Verein Freunde der Motorflugschule des BWLV: Neuen Vorstand gewählt
 24 Wettbewerb: Bäder und Spreng gewinnen Deutschlandflug

SEGELFLUG

- 26 Besuch aus der Ferne: Vier fliegende Holländer finden den Weg aufs Klippeneck

- 28 DMJ in Aalen-Elchingen: Gerrit Neugebauer und Eric Schneider holen sich die Meistertitel
 30 Deutsche Meisterschaften in Bayreuth: Katrin Senne und Matthias Sturm in der Nationalmannschaft
 31 WeGlide – #Bundesliga: Der Blog zur DMSt
 31 Oldtimer-Segelflugzeugtreffen
 32 Ferienfluglager bei der LSG Hanns Klemm
 34 Besondere Leistung: Jan Schulz fliegt von Isny aus über die „magische“ 1.000er-Marke

LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Sicherheitstraining der VDP und 99s

REGIONEN

- 36 Region 1: Warbird-Meeting der Modellflugabteilung des FSV Karlsruhe 1910
 38 Region 2: Fly-In in Backnang (EDSH)
 38 Region 6: Schulungslager LSB Donaueschingen und ARGE Klippeneck

GRATULATION

- 40 Hochzeit in Müllheim: Auf Wolke Sieben
 40 Hochzeit in Ellwangen: Die Fliegergruppe Ellwangen gratuliert von Herzen zur Ehe!

FLUGSICHERHEIT

- 40 TMZ Hannover: Ab September neue Monitoring Frequenz
 41 Whisky Whisky Golf – wieder was gelernt!
 42 Bekanntmachung des Bundesverkehrsministeriums: Bitte RMZ und TMZ beachten!

BWLV-MITTEILUNGEN

- 43 Ausschreibung:
 (B) BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang Oktober 2023
 44 BWLV-Terminservice 2023/24
 45 (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen Oktober 2023 (online)

BÜCHER

- 45 Frank Lassak: Fly green – Nachhaltige Luftfahrt


DAEC-NEWS

- 46 Service: FAI-Sportlizenz ganz einfach beantragen

ABSCHIED

- 46 Alexander Muckenhirn und Jörg Achatz
 47 Karl Dentrich

ICON-LEGENDE

-  = Zusatzinformationen

ZUM TITELBILD

Luftbildfotograf Tobias Barth ist es gelungen, diese schöne JS-3 im Flug aufzunehmen.

Foto: Tobias Barth

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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

Redaktion:
 Telefon: 0711 22762-23
 E-Mail: adler@bwlv.de, buerke@bwlv.de

Verantwortlich für den Inhalt:
 Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:
 Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:
 h&h Werbemanufaktur
 Chris Henninger
 Kammeradern 15
 74219 Möckmühl
 Telefon: 06298 926909-8
 E-Mail: anzeigenverkauf@bwlv.de,
 c.henninger@hh-wm.de

Gesamtherstellung und Vertrieb:
 Konradin Druck GmbH
 Kohlhammerstraße 1–15
 70771 Leinfelden-Echterdingen
 Telefon: 0711 7594-0
 E-Mail: druck@konradin.de
 Internet: www.konradin-druck.de

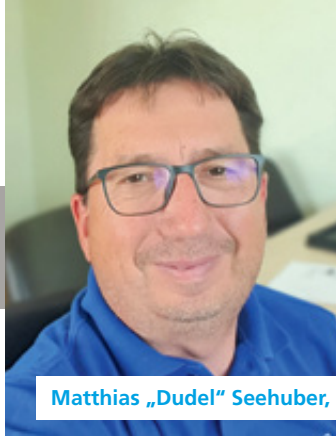
Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Alle Rechte, auch für die Übersetzung, des Nachdrucks und der fotomechanischen, elektronischen oder digitalen Wiedergabe von Teilen des Magazins oder im Ganzen sind vorbehalten. Einsender und Verfasser von Manuskripten, Briefen, Bildern o. Ä. erklären sich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



Klimaneutraler Versand mit der Deutschen Post



Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



Matthias „Dudel“ Seehuber, BWLV-Vizepräsident

GEMEINSAM SIND WIR STARK!

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

die Vereinsarbeit und die Gemeinschaft hatten schon immer einen hohen Stellenwert im Luftsport. Ist ja auch klar, das ist historisch bedingt: Die positive Entwicklung unseres Luftsports war von Beginn an nur durch Zusammenhalt und das Verbinden von guten Einzelleistungen möglich. Nur dort, wo die Leute angepackt haben, konnten sie eine brauchbare Flugplatz-Infrastruktur mit Hallen, Werkstatt, etc. aufbauen und die Grundlagen schaffen, um miteinander in die Luft zu gehen. Dafür brauchte es viel Schweiß und Arbeit, auch enorm viel Einsatz von jedem Beteiligten.

Natürlich ist jeder Verein stolz auf seine Geschichte, auf sein Geschaffenes. Insbesondere dort, wo auf Flugplätzen mehrere Vereine angesiedelt wurden, die auch noch unterschiedlich strukturiert waren, galt es, sich voneinander abzugrenzen, um die eigene Identität zu wahren.

Leider hat das mitunter auch zu einer gewissen „Abkapselung“ in den Vereinen geführt. Mehr noch: Wer heute an der Basis in den Vereinen und auf den Flugplätzen mitwirkt, weiß leider, dass vielfach Neid und Missgunst allgegenwärtig sind und oft die Vernunft verdrängen. Man wacht eifrig über das, was man sich erarbeitet hat – davon soll gefälligst niemand von außerhalb profitieren. Und bloß nicht mit „denen da drüben“ vom Nachbarverein zusammenarbeiten – man könnte ja was von den eigenen Kompetenzen abgeben oder teilen müssen!

Wenn man bei sinkenden Mitgliederzahlen nun aber immer weniger Luftsportler findet, die im Ehrenamt den Verein umtreiben, und auf dem Flugplatz kaum noch ein Flugbetrieb gestemmt werden kann, wird's mit so einer Einstellung schon schwieriger. Meist kommt erst dann eine Vernunft-Entscheidung auf den Tisch, wenn die Notlage vollends eingetreten und nur noch schwer zu beheben ist.

Dabei wäre es doch so einfach. Warum denn nicht mal über den eigenen Schatten springen und den Gedanken an eine Zusammenarbeit zulassen? Warum nicht Synergieeffekte nutzen, anstatt im Nachbarverein den „Erbfeind“ zu sehen?

Die Gründung von Schulungsgemeinschaften zum Beispiel ist legitim, sinnvoll und angebracht – mit wenigen Klicks über Vereinsflieger.de sind schnell die Voraussetzungen dafür geschaffen (siehe die Verfahren der BWLV-ATO). Viele Vereine machen es vor, in der Regel klappt die Zusammenarbeit in diesem Bereich reibungslos.

Manchmal hilft auch schon die behutsame Annäherung, zum Beispiel bei der Ausrichtung gemeinsamer Fluglager. Wie gut das funktioniert und wie schnell dies eine wunderbare Gemeinschaft über Vereinsgrenzen hinweg entstehen lässt, zeigt das Beispiel

der Luftsportvereinigung Schwarzwald-Baar und der ARGE Klippeneck, die kürzlich erstmals zusammen im Fluglager waren (siehe Beitrag auf Seite 38). Fazit: Zur Nachahmung empfohlen, beide Vereine wollen dieses Erfolgsmodell fortsetzen.

Nicht zuletzt können Vereine von einer unkomplizierten nachbarschaftlichen Hilfe profitieren – so geschehen dieser Tage in Müllheim. Dort fiel kürzlich die Winde beim Markgräfler Luftsportverein bereits zum zweiten Mal aus technischen Gründen aus. Der benachbarte Breisgauverein für Segelflug wiederum hatte just an jenem Wochenende eine Großveranstaltung auf dem eigenen Platz und konnte deswegen dort nicht fliegen. Also haben die Fliegerkameraden aus dem Breisgauverein für Segelflug ohne zu zögern ihre eigene Winde nach Müllheim geschafft, wo dann alle miteinander einen Flugbetrieb aufziehen konnten – eine klare Win-win-Situation für alle. So etwas geht allerdings nur, wenn man miteinander spricht und zusammenarbeitet.

Natürlich ist solch ein Prozess der Annäherung nicht einfach – vor allem, wenn die Mitglieder noch nicht dazu bereit sind. Und oft sind sie es wie gesagt erst dann, wenn die erwähnte Not eingetreten ist. Auch ist in den Köpfen aller Betroffenen meist der Gedanke an den Verlust von etwas Geschaffenem größer als die Freude auf etwas Neues. Wir Menschen tun uns schwer mit Veränderung – und nun auch noch in unseren Vereinen, unserer zweiten Heimat, wo so viel Herzblut drinsteckt? Da sind Bedenken absolut verständlich.

Dennoch: eine behutsame Öffnung – sei es durch gemeinsame Fluglager, Arbeits- oder Schulungsgemeinschaften – kann große Vorteile mit sich bringen. Solche Maßnahmen dienen der Förderung des gegenseitigen Kennenlernens und ermöglichen eine Arbeitsteilung, welche die einzelnen Vereine sonst vielleicht nicht mehr schaffen.

Neue Wege versuchen, etwas ausprobieren, Positives entdecken und gemeinsam wieder auf gestärkten Wegen zukunftsorientiert weitergehen – das muss hier das Ziel sein.

Dass wir das als Luftsportler können, steht außer Frage – denn sich gegenseitig helfen, miteinander anpacken und Vertrauen ineinander haben, sind die ureigenen Stärken des Luftsports. Darauf sind wir zu Recht stolz. Also versuchen wir doch einfach, dies auch mal außerhalb unserer Komfortzone und in Zusammenarbeit mit dem Nachbarverein anzugehen – ich bin sicher, es lohnt sich!

Euer Dudel



BITTE TERMIN FÜR DIE BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG VORMERKEN!

In diesem Jahr findet die Mitgliederversammlung des BWLV am

Sonntag, 29. Oktober 2023, um 10 Uhr

als Präsenzveranstaltung statt.

Bitte auch den **neuen Veranstaltungsort der Mitgliederversammlung** beachten:

Diese findet erstmals im

SSB-Veranstaltungszentrum Waldaupark,

Friedrich-Strobel-Weg 4–6,

in 70597 Stuttgart statt.

Der BWLV lädt schon jetzt alle Mitglieder und Delegierten sehr herzlich ein und freut sich auf viele Teilnehmer!

MEHR ALS VIER MILLIONEN MITGLIEDSCHAFTEN

SPORTBÜNDE MELDEN REKORD

Der organisierte Sport in Baden-Württemberg hat erstmals die Vier-Millionen-Mitglieder-Marke übersprungen. Zum 31. Dezember 2022 haben die 11.299 Sportvereine 4.031.464 Mitgliedschaften gemeldet. Dies ist ein Plus von 3,46 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auch der BWLV ist seit Beginn des Jahres Mitglied in der Sportbundorganisation und somit Teil der großen Sportfamilie.

Mit Spannung haben der Badische Sportbund Freiburg, der Badische Sportbund Nord, der Württembergische Landessportbund sowie der Landessportverband Baden-Württemberg auf die Auswertung der Zahlen von 2022 geblickt. Die Sportvereine in Baden-Württemberg haben die Corona-Pandemie in Bezug auf ihre Mitgliedschaften sehr gut bewältigt: Erstmals wurde die Hürde von vier Millionen Mitgliedschaften übersprungen. Damit

sind 36 Prozent der Einwohner Baden-Württembergs Mitglied in einem Sportverein.

Prozentual den größten Zuwachs kann der Badische Sportbund Freiburg verzeichnen. Die 38.517 mehr an Mitgliedschaften bedeuten ein Plus von 4,11 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit sind 976.581 Mitgliedschaften gemeldet. In Nordbaden bestehen 797.457 Mitgliedschaften. Das sind 25.454 oder 3,3 Prozent mehr als vor einem Jahr. Württemberg verzeichnet 2.257.426 Mitgliedschaften. Der Zuwachs beläuft sich auf 70.840 Mitgliedschaften (plus 3,24 Prozent).

Turnen weiterhin Spitzenreiter

Die Sportart mit den meisten Mitgliedschaften ist nach wie vor Turnen (1.145.095). Dies sind 38.472 oder 3,48 Prozent mehr als im Vorjahr. Der Vor-

sprung gegenüber dem Fußball ist kleiner geworden, der erstmals mehr als eine Million Mitgliedschaften (1.028.886/4,21 Prozent) vermeldet.

Der BWLV gehört zu den kleineren Fachverbänden und ist nun Teil einer starken Organisation, welche die Interessen des Sports mit Nachdruck vertritt. Dadurch hat der Luftsport in der Öffentlichkeit deutlich mehr Gewicht, als dies zuvor möglich war. Zudem partizipiert der Luftsport an einem vielfältigen Leistungsangebot – dieses reicht von der Aus- und Fortbildung bis zu Versicherungen, die das luftsportliche Leistungspaket des BWLV ergänzen. Überdies können die BWLV-Vereine von Zuschüssen profitieren, etwa bei der Übungsleiter- oder Sportgeräteförderung.

Text: PM/red.

GESETZESÄNDERUNG:

VIRTUELLE MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN SIND OHNE GRUNDLAGE IN DER SATZUNG ZULÄSSIG

Am 9. Februar 2023 hat der Deutsche Bundestag eine Änderung von § 32 BGB beschlossen. Damit ist es nun möglich, Mitgliederversammlungen von Vereinen und Sitzungen von Vereinsorganen auch dann online oder hybrid durchzuführen, wenn dies in der Satzung des Vereins nicht vorgesehen ist.

Zum Hintergrund:

Nach bisherigem Recht erforderte eine Mitgliederversammlung grundsätzlich die körperliche Anwesenheit der Teilnehmer an einem Versammlungsort. Mitgliederversammlungen per Video-Chat oder ähnliches waren nur zulässig, wenn dies in der Satzung des Vereins ausdrücklich vorgesehen war. Eine solche Regelung hatten nur die wenigsten Vereine in ihrer Satzung. Während der Corona-Pandemie mit ihren massiven Kontakt- und Versammlungsbeschränkungen bedeutete dies, dass notwendige, turnusmäßige Mitgliederversammlungen nicht durchgeführt werden konnten. Hiervon betroffen waren auch anstehende Vorstandswahlen oder die jährliche Beschlussfassung über einen Haushalt.

Der Gesetzgeber reagierte zu Beginn der Pandemie sehr schnell, indem er vorübergehend anordnete, dass Mitgliederversammlungen ausnahmsweise doch per Video-Konferenz durchgeführt werden können und so rechtswirksam gewählt und über Beschlüsse abgestimmt werden konnte. Diese Corona-Sondergesetzgebung ist im August 2022 ausgelaufen.

Die während der Corona-Pandemie gesammelten Erfahrungen haben den Gesetzgeber dazu veranlasst, die Vorschriften des BGB zur Mitgliederversammlung dauerhaft zu ändern.

Hybride Versammlungen

Auch ohne Satzungsregelung ist nun eine hybride Versammlung möglich, bei der ein Teil der teilnehmenden Mitglieder körperlich an einem Versammlungsort anwesend ist und andere Teilnehmer per Video-Konferenz zugeschaltet werden. Die Entscheidung, ob eine herkömmliche Versammlung durchgeführt wird mit ausschließlich körperlicher Anwesenheit am Versammlungsort oder eine hybride Versammlung, trifft das Vereinsorgan, das für die Einberufung der Mitgliederversammlung zuständig ist. Das ist in der Regel der Vorstand.

Entscheidet sich der Vorstand für eine hybride Versammlung, muss er mit der Einladung zur Versammlung den Mitgliedern mitteilen, wie die virtuelle Teilnahme erfolgen kann. Es muss also in der Einladung erklärt werden, mit welcher Software, über welchen Link und mit welchen Zugangsdaten eine Teilnahme möglich ist. Ferner muss geregelt sein, wie die virtuell teilnehmenden Mitglieder Wortmeldungen in die Versammlung einbringen können, wie sie den Beiträgen anderer Mitglieder folgen können und wie die Teilnahme an – offenen oder gegebenenfalls geheimen – Wahlen und Abstimmungen erfolgt.

Wie viele Mitglieder dann tatsächlich in Präsenz teilnehmen, ist unerheblich. Es genügt, wenn Mitglieder die Möglichkeit

haben, ihre Mitgliederrechte an einem Versammlungsort in Präsenz auszuüben und nicht gezwungen sind, online teilzunehmen.

Ausschließlich virtuelle Versammlungen nur per Mitgliederbeschluss

Eine ausschließlich virtuelle Versammlung, bei der alle teilnehmenden Mitglieder nur virtuell anwesend sind, kann nicht durch den Vorstand beschlossen werden, sondern erfordert einen Beschluss der Mitgliederversammlung. Wer sich ausschließlich online versammeln möchte, muss dies in einer Präsenz-Versammlung oder in einer hybriden Versammlung für zukünftige Versammlungen beschließen. Für einen solchen Beschluss genügt die einfache Mehrheit der Mitgliederversammlung. Die Mitgliederversammlung kann den Beschluss auch wieder aufheben.

Abweichende Regelungen in der Satzung sind möglich

§ 32 BGB ist auch in der Neufassung dispositiv. Das heißt, dass andere Regelungen in der Satzung möglich sind. So könnte etwa in der Satzung angeordnet werden, dass Mitgliederversammlungen stets in Präsenz stattzufinden haben. Satzungsänderungen erfordern in der Regel eine $\frac{3}{4}$ -Mehrheit in der Mitgliederversammlung.

Text: Patrick Kreimer,
Rechtsanwalt in Essen

Mit freundlicher Genehmigung des
Magazins LuftSport, Ausgabe Juni/Juli 2023

Text des § 32 BGB mit den neuen Absätzen 2 und 3:

- 1) Die Angelegenheiten des Vereins werden, soweit sie nicht von dem Vorstand oder einem anderen Vereinsorgan zu besorgen sind, durch Beschlussfassung in einer Versammlung der Mitglieder geordnet. Zur Gültigkeit des Beschlusses ist erforderlich, dass der Gegenstand bei der Berufung bezeichnet wird. Bei der Beschlussfassung entscheidet die Mehrheit der abgegebenen Stimmen.
- 2) Bei der Berufung der Versammlung kann vorgesehen werden, dass Mitglieder auch ohne Anwesenheit am Versammlungsort im Wege der elektronischen Kommunikation an der Versammlung teilnehmen und andere Mitgliederrechte ausüben können (hybride Versammlung).
- 3) Die Mitglieder können beschließen, dass künftige Versammlungen auch als virtuelle Versammlungen einberufen werden können, an der Mitglieder ohne Anwesenheit am Versammlungsort im Wege der elektronischen Kommunikation teilnehmen und ihre anderen Mitgliederrechte ausüben müssen.

LONGEST DAY FLYING AUF DEM KLIPPENECK

GENUSS FÜR ALLE SINNE

Bei so viel gutem Willen und Engagement der Organisatoren konnte das Wetter nur mitspielen: Perfekte Bedingungen bescherten den Teilnehmern auf dem Fluggelände am Klippeneck kürzlich beim Longest Day Flying (LDF) eindrucksvolle Flüge vom frühen Morgen bis in den Sonnenuntergang. Spanferkel, Flammflachs und Livemusik waren am Abend zudem die ideale Garnitur für einen gelungenen Tag.



Gemeinsam mit den Gästen den längsten Tag des Jahres mit stimmungsvollen Eindrücken fliegerisch zu erleben, zusammen einen schönen Tag unter Gleichgesinnten zu verbringen – das hatten sich die Initiatoren der Arbeitsgemeinschaft der Fliegergruppen auf dem Klippeneck (ARGE), des BWLV-Luftsport-Trainingszentrums und des Restaurants „Hütte Klippeneck“ vorgenommen.

Knapp 40 Teilnehmer folgten dem Ruf auf das höchste Fluggelände Deutschlands, die Flightline füllte sich bereits am Vorabend, und die Vorfreude auf den langen Samstag war deutlich zu spüren.

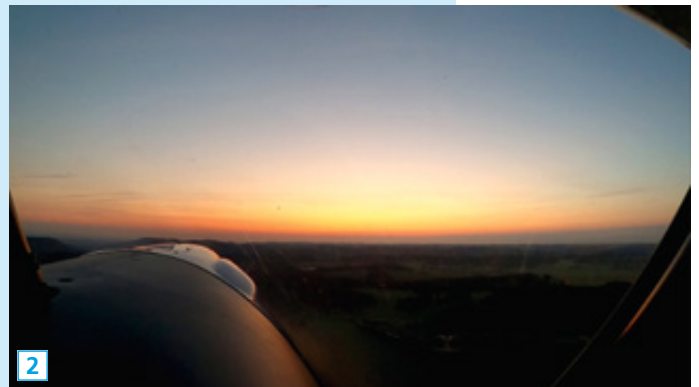
Los ging es gleich frühmorgens

Die Akteure der Segelfluggruppe Spaichingen-Aldingen übernahmen die Dienste des Flugbetriebs und man traf sich um 4 Uhr an den Hallen zum Ausräumen der Flugzeuge, der Winde, des Lepo und des Startwagens. Für die Piloten gab es ein kurzes Briefing, vor allem, um den Flugbetrieb von Segelflugzeugen und motorgetriebenen UL und Motorseglern in der Dämmerung zu koordinieren. Dies funktionierte wunderbar, und den ganzen Tag über herrschte ein disziplinierter Flugbetrieb.

In FL 95 den Sonnenaufgang über dem noch vernebelten Donautal erleben zu dürfen, das hat schon was! Vielleicht meinte Hermann Hesse auch solche Tagesanbrüche, als er in seinem wunderbaren Gedicht „Stufen“ formulierte: „Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne...“. Es ist mit Worten nicht zu beschreiben und es müssen Bilder und Videos helfen, diese Eindrücke zu vermitteln – oder am besten erlebt man es selbst mit.



1



2



3



4

- 1 Bereits um 4 Uhr morgens traf man sich an den Hallen zum Ausräumen
- 2 Start in den Sonnenaufgang
- 3 Blick aufs noch vernebelte Donautal
- 4 Frühstück mit Aussicht an der „Hütte Klippeneck“



4



5



6

- 4 Am Abend sorgte Livemusik für die gute Unterhaltung der Gäste
- 5 Gemeinsam unterwegs in der DG 1000T: BWLV-Vizepräsident Matthias Seehuber (vorn) und Michael Zistler, Leiter des BWLV-Luftsport-Trainingszentrums Klippeneck
- 6 Rund 40 Teilnehmer kamen mit ihren Flugzeugen zum Longest Day Flying aufs Klippeneck
- 7 Die Flightline war gut gefüllt
- 8 Die Akteure des Aero-Clubs Klippeneck hatten einen Stand aufgebaut und informierten über den Luftsport am Gelände
- 9 Bis spät abends genossen die Teilnehmer gutes Essen und entspannte Gespräche auf der Terrasse der „Hütte“ Klippeneck

Beeindruckender Sonnenaufgang

Gestartet wurde in der Zeit nach dem Beginn der bürgerlichen Dämmerung gegen 5 Uhr, und für die meisten Flugzeuge war der Steigflug gut getimt, um wie auf einem privilegierten Logenplatz am Himmel im Osten die Sonne eindrucksvoll als glutrote Scheibe aufgehen zu sehen. Das ist auch für Vielflieger immer wieder ein magischer Moment und man kommt einfach mit Gefühlen wie Dankbarkeit, Demut und Respekt vor der Natur aus dem Staunen über dieses Schauspiel nicht mehr heraus – es ist ein großes Glücksgefühl!

Eine kleine lustige Episode ergab sich mit dem FIS-Lotsen, der sich über die Motive der Teilnehmer zu solch frühem Aufstehen erkundigte. Die Veranstaltung war kurz erklärt und eine E-Mail mit den Bildern des gerade Erlebten beantwortete die Fragen nach der Faszination solcher Frühschichten eindrucklich.

Gute Verpflegung und viele Infos

Voll ins Zeug legte sich das Team der Hütte um Christoph Hohner. Pünktlich um 8 Uhr war ein leckeres Frühstücksbuffet bereitgestellt, das kaum kulinarische Wünsche offenließ. Dazu hatten einige Teilnehmer die wunderbare Idee, ihre Mahlzeit auf der Terrasse in einer langen Tischreihe einzunehmen – mit stimmungsvollem weitem Blick ins Tal inklusive.

Einen Infostand vom Feinsten samt Präsentation einer LS 4 hatten die Verantwortlichen des Aero-Clubs Klippeneck aufgebaut. Sie gaben den ganzen Tag über geduldig Auskunft zu allen Fragen zum Thema „Flugsport auf dem Klippeneck“. Leider war die Teilnahme der Bevölkerung etwas dünn, hier waren noch



7

Kapazitäten frei; dennoch wurden knapp 20 Gastflüge mit den interessierten Besuchern durchgeführt.

Stimmungsvoller Abschluss

Bei Unterhaltung mit Livemusik blieb von den kulinarischen Spezialitäten Flammflachs und Spanferkel am Ende des Tages nichts übrig – somit wurde also offensichtlich auch der Hunger bestens gestillt.

Als fliegerisches Sahnehäubchen pilotierten zum Tagesabschluss Gerold Hermle und Stefan Zistler ihren Doppelsitzer ASK 21 im Segelkunstflug gekonnt und präzise mit stimmungsvoller musikalischer Begleitung zu den Tönen von „Conquest of paradise“ vor der Kulisse der jetzt tiefrot untergehenden Sonne. Manche Zuschauer berichteten von Gänsehaut-Feeling während der Darbietung – und der längste Tag ging eindrucksvoll zu Ende.

Das Klippeneck und die beteiligten Teams, Piloten und Gäste haben eine gute Visitenkarte abgegeben und für alle Beteiligten gibt es nur eine logische Konsequenz: auf Wiedersehen beim Longest Day Flying 2024 auf dem Klippeneck!

Text: Michael Zistler
Fotos: Michael Zistler, Frank Herrmann



8



9

BWLV-LUFTSPORT-TRAININGSZENTRUM AUF DEM KLIPPENECK FLUGZEUGPARK ERHÄLT ZUWACHS



Eine wunderschöne, auf 540 Kilogramm MTOW aufgelastete Ikarus C42 B steht den Kunden des BWLV-Luftsport-Trainingssentrums Klippeneck (LTZ) ab sofort zur Verfügung. Einfaches Handling, ruhige Flugeigenschaften und ein gepflegtes Outfit „wie aus dem Werk“ kennzeichnen das UL und machen es interessant für Schulung und Charter.

Die DG 1000T des LTZ hat ihre Feuer- taufe erfolgreich absolviert und sich für ihren Einsatz auf dem Klippeneck im Strecken- und im einfachen Segelkunst- flug bewährt.

Informationen und Termine zu Einwei- sung und Charter bei Michael Zistler, Telefon 0157/38404850 oder per E-Mail unter zistler@bwlv.de.

Text und Fotos: Michael Zistler

▲ Die C42 B steht künftig auf dem Klippeneck zur Verfügung

▶ Schon bewährt hat sich die DG 1000T des BWLV-Luftsport-Trainingssentrums



UMWELT

NEUE TECHNOLOGIE

PROJEKT TAIFUN 17 H₂

Im Rahmen des von der Bundes- regierung geförderten Forschungs- projektes „HyFly“ entwickeln und bauen Studierende der Technischen Hochschule Würzburg Schweinfurt (THWS) ein alltagstaugliches und wirtschaftliches Antriebssystem für einen flugfähigen Reisemotorsegler auf Basis grüner Wasserstofftechno- logie.

Das Projekt

In Zusammenarbeit mit Industriepartnern entwickelt die THWS einen Brennstoff- zellenantrieb für mobile Anwendungen. Das Antriebssystem soll für die besonde- ren Anforderungen in der Luftfahrt geeignet sein und in Kleinflugzeugen erprobt werden. Die Flugzeugbasis, das heißt, die Flugzeugzelle inklusive Trag-

flächen des Reisemotorseglers, steht zur Verfügung. Fahrwerk, Triebwerk und Ausrüstung werden im Rahmen des Taifun-17-H₂-Projektes aufgebaut.

Der Taifun 17 H₂

Der Taifun 17 H₂ basiert auf dem Reise- motorsegler Valentin Taifun 17 E. Der zweiseitige Tiefdecker in Kunststoffbau-

weise zeichnet sich durch einen freitragenden, zweiteiligen Flügel mit festem Mittelteil aus. Er besitzt ein T-Leitwerk und ein Einziehfahrwerk. Der Antrieb nutzt ein Brennstoffzellensystem mit gasförmigem Wasserstoff als Treibstoff.

Komponenten

- **Wasserstofftank(s):** Vorgesehen sind ein oder zwei mit CFK-Rovings umwickelte Kugeltanks PS-HySphere. Sie sind für einen Druck von 700 bar ausgelegt und haben ein Fassungsvermögen von fünf Kilogramm. Dies sichert eine Reichweite von ca. 1000 Kilometern. Eingebaut werden sie im Rumpf hinter den beiden Sitzen
- **Pufferbatterie:** Um die für den Start erforderliche höhere Leistung und die von den Bauvorschriften geforderte Reserve zur Verfügung zu stellen, kommt ein Lithium-Ionen-Batteriesystem Air-Energy mit einem Speicher-



Beispielfoto einer Valentin 17 E

- vermögen von ca. fünf kWh zum Einsatz.
- **Brennstoffzelle:** Erprobt werden die Brennstoffzellen PowerCell S2 und S3. Geeignete Steuergeräte und Zirkulationsgebläse sind in der Entwicklung.
- **Motor:** Zum Einsatz kommt der synchrone Permanentmagnet-Außenläufermotor Emrax 268. Er gibt bei 3.000 U/min eine Dauerleistung von ca. 75 kW ab. Bei 2.000 U/min sind es ca. 50 kW.

- **Motorsteuergerät:** Das Motormanagement übernimmt das Steuergerät Bamocar PG D3 mit einer Dauerleistung von max.75 kVA.
- **Propeller:** Propeller mit 1,65 Meter Durchmesser

Quelle: THWS
Foto: Daniel Schwinn
Mit freundlicher Genehmigung des
Magazins LuftSport,
Ausgabe Juni/Juli 2023

H2FLY

ERSTMALS FLÜSSIGWASSERSTOFFTANKSYSTEM MIT BRENNSTOFFZELLENSYSTEM VERBUNDEN

Das Stuttgarter Unternehmen H2FLY hatte vor einem Jahr auf dem Flug zur AERO mit dem Wasserstoffflugzeug HY4 einen Höhenrekord von über 7.000 Fuß gebrochen. Für diesen Flug wurde das Flugzeug mit Doppelrumpfkonstruktion auf Basis der Pipistrel Taurus G4 mit gasförmigem Wasserstoff versorgt.

Jetzt wurde ein weiterer Meilenstein erreicht: Weltweit erstmals wurde ein Speichersystem für Flüssigwasserstoff erfolgreich mit dem Brennstoffzellensystem des Antriebsstrangs verbunden.

Somit wurden die Voraussetzungen für Flugtests diesen Sommer geschaffen. Um Wasserstoff zu verflüssigen, muss er konstant auf -253 Grad heruntergekühlt werden. Mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse möchte das Unternehmen zukünftig ein 40-sitziges Regionalflugzeug abheben lassen.

Text: LuftSportMagazin
Foto: H2Fly

In sogenannten „Coupling Tests“ wurde die Verbindung von Flüssigwasserstoff und Brennstoffzellen erprobt



FLIEGENDES WASSERSTOFFLABOR

45 MILLIONEN EURO FÜR ERPROBUNG VON WASSERSTOFF IN DER LUFTFAHRT



So soll das geplante fliegende Testlabor für Wasserstofftechnologien einmal aussehen – Geld dafür gibt's vom Bundeswirtschaftsministerium

für die Deutsche Luft- und Raumfahrt, Dr. Anna Christmann, kürzlich an die Vorstandsvorsitzende des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), Prof. Dr.-Ing. Anke Kaysser-Pyzalla, übergeben.

Die Förderung für die Jahre 2023 bis 2025 ist Teil des BMWK-Luftfahrtforschungsprogramms LuFo Klima, dem zentralen Instrument, mit dem die Bundesregierung die Luftfahrtbranche auf ihrem Weg hin zur CO₂-Neutralität unterstützt. Nach Beschaffung und Umrüstung eines Regionalflugzeugs sollen erste Flugversuche bereits im kommenden Jahr stattfinden.

Das fliegende Testlabor wird Industrie- und Forschungspartnern offenstehen – gerade auch kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) und Start-ups, die selbst keine Möglichkeit für Flugtests haben. Auf diese Weise können Antriebs-, Treibstoff- und Systemtechnologien für die Dekarbonisierung der Luftfahrt schnell und unter realen Flugbedingungen erprobt werden, um deren Entwicklung maßgeblich zu beschleunigen.

Text: DLR/PM/red.
Grafik: DLR

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) fördert mit 45,2 Millionen Euro die Beschaffung eines Regionalflugzeugs sowie dessen Umrüstung und Nutzung als fliegen-

der Wasserstoff-Prüfstand (Flying Testbed).

Den entsprechenden Förderbescheid hat die Koordinatorin der Bundesregierung

BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

MTU STELLT NACHHALTIGKEITSBERICHT VOR

Der Münchner Triebwerkshersteller MTU hat einen neuen Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt. Darin erläutert das Unternehmen, in welchen Feldern es zum Klimaschutz beiträgt. Ziel des Unternehmens ist es nach eigenen Angaben, das emissionsfreie Fliegen voranzutreiben.

Beispiele für nachhaltige Konzepte werden in dem Papier aufgelistet – unter anderem die Weiterentwicklung der Fluggasturbine auf Basis des effizienten Getriebefans (GTF), aber auch die Arbeit an neuen Antriebskonzepten wie dem Water-Enhanced Turbofan (WET) oder der Fliegenden Brennstoffzelle (Flying Fuel Cell, FFC).

Den Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2022 hat die MTU am 11. Mai zur Hauptversammlung des Unternehmens veröffentlicht. Unter <https://sustainability.mtu.de> informiert das Unternehmen dort über Ziele, Fortschritte und Leistungen in sechs Handlungsfeldern. Neben Produkt sowie Produktion und Instandhaltung zählen hierzu Unternehmensführung, Mitarbeiter, Beschaffung und Gesellschaft.

Klimaschutz will die MTU, bei der rund 11.000 Mitarbeiter weltweit beschäftigt sind, auch für ihren Standortbetrieb etablieren: Bis 2030 sollen alle MTU-Produktionsstandorte in Europa 60 Prozent

weniger CO₂-Emissionen ausstoßen. Dies soll durch Maßnahmen zur Energie-Einsparung, Einsatz grüner Energie sowie den Ausbau eigener emissionsfreier Energieerzeugung ermöglicht werden. Dazu will das Unternehmen zum Beispiel am Standort München Erdwärme statt Gas als Energiequelle nutzen und hat bereits 2022 mit Erkundungsbohrungen auf dem Werksgelände begonnen. Langfristig soll bis 2045 Klimaneutralität im Betrieb aller Standorte des Unternehmens erreicht werden.

Text: PM/red.

JETZT ANMELDEN!

GUMMISEILSTART-WOCHENENDE AUF DEM KLIPPENECK



Einen ganz besonderen Teamgeist mit dem SG 38 des BWLV können die Teilnehmer des Gummiseilstart-Wochenendes am Klippeneck vom 13. bis 15. Oktober erleben

Wer Teil eines besonderen Flugerlebnisses sein und den Teamgeist spüren will, wenn 20 Kameraden alles geben, damit der Pilot vom Boden abhebt, kann sich ab sofort für das Gummiseilstart-Wochenende mit dem SG 38 des BWLV anmelden. Dieses findet vom 13. bis 15. Oktober auf dem Klippeneck statt.

An diesem Wochenende ist das Ziel, dass jeder drei Gummiseilstarts macht, um die Gummiseilstartberechtigung zu erhalten. Gegebenenfalls sind zum Schluss auch noch F-Schlepps möglich.

Die Voraussetzungen für die Teilnahme sind der Besitz einer gültigen Fluglizenz sowie die Mitgliedschaft im BWLV. Pro Gummiseilstart werden 12 Euro berechnet, außerdem ist bei Anmeldung eine Teilnahmegebühr von 20 Euro zu zahlen.

Übernachtungen sind auf dem Campingplatz, im Gästehaus oder in den Übernachtungsräumen der Arbeitsgemeinschaft der Vereine auf dem Klippeneck (ARGE) möglich.

Um rechtzeitige Anmeldung wird gebeten, denn die Teilnehmerzahl ist auf

20 Personen begrenzt! Anmeldungen oder Fragen zur Veranstaltung bitte per E-Mail an Jana Weiss (weiss@bwlv.de).

Momentan werden noch Fluglehrer mit gültiger Gummiseilstartberechtigung gesucht! Auch weitere Oldtimer (Holzbauweise), welche gemeinschaftlich genutzt werden können, dürfen gerne beigesteuert werden.

Text: Jana Weiss
Foto: Moritz Mayer



Arbeitskreis Sektoren
im BWLV

AK SEKTOREN

ANKÜNDIGUNG:

BITTE TERMIN FÜR DEN LUFTRAUM-INFOABEND VORMERKEN!

Auch im kommenden Jahr veranstaltet der Arbeitskreis Sektoren im BWLV wieder zusammen mit der DFS seinen Luftraum-Infoabend für alle Vereine. Dieser findet statt am **Freitag, 9. Februar 2024, um 19.30 Uhr** in der Alten Turnhalle Herrenberg. Der AK Sektoren bittet schon jetzt um Vormerkung des Termins.

Text: Kurt Sautter/red.

GLEITSCHIRM-WELTMEISTERSCHAFT

DEUTSCHES TEAM VERPASST MEDAILLENRÄNGE

Die deutsche Gleitschirm-Nationalmannschaft bleibt ihrem Pech treu: Wieder einmal sorgte ein missglückter Durchgang für das Ende aller Medailenhoffnung. Philipp Haag aus Rottweil (BW) landete am Ende als bester deutscher Pilot auf Rang sechs, gefolgt von seinem Landsmann Ernesto Hinestroza (BY). Julia Jauß (BY) flog bei den Damen auf Platz zehn.

Im französischen Chamoux-sur-Gelon fand vom 20. Mai bis 2. August die 18. FAI Gleitschirm-Weltmeisterschaft statt. 149 Piloten aus 49 Nationen flogen nach der Eröffnungsfeier und den Trainingsläufen um die Titel in der Team-, Herren- und Damenwertung. Das deutsche Team war mit sechs Piloten/-innen am Start, die in der Weltrangliste unter den Top 20 Piloten gelistet sind.

Trotz guter internationaler Resultate waren für das deutsche Team die letzten Teilnahmen bei Europa- und Weltmeisterschaften immer wieder von einem unberechenbaren Durchgang begleitet worden, der alle Medailenhoffnung zunichte gemacht hatte. „Unser Sport hängt von vielen Faktoren ab, die manchmal sehr schwer einzuschätzen sind wie zum Beispiel Wetterbedingungen, technische Probleme oder individuelle Leistungen unserer Piloten. Diese Faktoren kontrollieren wir meistens sehr gut, allerdings hatten wir die letzten Jahre jeweils einen Ausreißer bei den großen Wettbewerben, der uns immer wieder die Medaillenplätze kostete. Aber es ist wichtig, den Einsatz des Teams anzuerkennen, selbst wenn das Ergebnis nicht den Erwartungen entspricht“, erklärte Teamchef Harry Buntz.

Schock am ersten Tag

Nach der Analyse der vergangenen Europa- und Weltmeisterschaften war das Team bestens vorbereitet nach Frankreich gereist. Vor allem an der Kommunikation innerhalb des Teams wurde gefeilt, um bei wichtigen Passagen die richtigen Entscheidungen zu treffen. Umso ernüchternder war daher der Auftakt, den Martin Petz aus Berg-hof, Bayern schilderte: „Unser Team lag

beim ersten Durchgang kurz vor dem Ziel extrem gut im Rennen. Wir schnappten uns zusammen die vorletzte Wende, drehten um, in der Hoffnung, die kleine Ridge wieder zurückzufliegen, die mittlerweile im Schatten lag. Doch leider änderten sich die Bedingungen und mit viel Sinken ging es für uns alle frühzeitig zu Boden. Die nachfolgenden Piloten, die etwas mehr Geduld bewiesen und das Fiasko vor sich sahen, wechselten auf die andere Seite der kleinen Bergkette und fanden dort völlig unerwartet noch etwas Steigen, was der Schlüssel für eine Zielankunft war.“

Am ersten Tag der Weltmeisterschaft erreichten demnach lediglich 21 von 149 Piloten das Ziel. Da keiner der deutschen Piloten das Glück hatte, die Ziellinie zu sehen, startete Team Deutschland in der Nationenwertung weit abgeschlagen auf Platz 22 in die WM.

Furiöse Aufholjagd

„Nach dem missglückten Auftakt haben wir uns die deutschen Eishockeyspieler als Vorbild genommen. Bei der WM haben die Jungs die ersten drei Spiele verloren und sind dann noch sensationell bis ins Finale gegen Kanada gelangt. Kanada ist im Hockeysport quasi das Pendant zu den Franzosen im Gleitschirmfliegen“, berichtete Harry Buntz.

Und das deutsche Team zeigte bei den verbleibenden Läufen eindrucklich, welches Potenzial in ihm steckt: ein erster Platz, viermal auf Rang zwei sowie einmal Platz drei und zweimal Platz vier machten deutlich, warum Deutschland mit mehr als berechtigter Medailenhoffnung nach Frankreich gereist war und mit Platz sechs in der Nationenwertung am Ende unter Wert geschlagen wurde. „Wir lassen uns daher nicht entmutigen und werden weiter hart an unserer Leistung arbeiten. Es gibt noch weitere Gelegenheiten, um bei zukünftigen Wettbewerben erfolgreich zu sein“, erklärte Buntz mit Hinblick auf die Europameisterschaft im nächsten Jahr, bei dem das deutsche Team mit einer größeren Mannschaft in Portugal an den Start geht.

Deutsche Piloten in den Top Ten

Philipp Haag aus Rottweil (BW) ist in diesem Jahr in bestechender Form. Bereits beim World-Cup-Finale Anfang des Jahres im mexikanischen Valle der Bravo sorgte er mit einem zweiten Platz für Aufsehen, und auch bei der WM war der 27-jährige Profi ganz vorn dabei: „Wir haben ein paar spannende Tage hinter uns. Leider verlief unser Start nicht sehr gut, weshalb wir in der Nationenwertung einiges aufzuholen hatten. Für mich persönlich lief es sehr gut. Die hohe Leistungsdichte bei der WM bestrafte jeden

kleinen Fehler und es war nicht einfach, eine gute Platzierung zu erreichen. Am Ende bin ich daher über meinen sechsten Platz sehr glücklich“, erklärte Philipp Haag nach der WM.

Ernesto Hinestroza aus Bayern feierte seinen siebten Platz bei der WM ebenfalls ausgiebig. „Dieses Jahr bin ich mit meiner Leistung sehr zufrieden. Beim World-Cup-Finale habe ich mit Platz fünf das Podium knapp verpasst und auch hier bei der WM hat es am Ende nicht ganz gereicht. Aber Rang sieben bei einer

Weltmeisterschaft ist für mich ein Erfolg“, berichtet der gebürtige Venezolaner, der mit seiner Familie in Garmisch-Partenkirchen wohnt.

Und auch die weiteren Resultate der deutschen Piloten lassen die Hoffnung nicht schwinden, bei der nächsten Europameisterschaft endlich mit Edelmetall nach Hause zu fahren. Martin Petz (BY) landete auf Rang 16, Ferdinand Vogel aus Stuttgart auf Rang 19 und Daniel Tyrkas (BY) auf Rang 33. Julia Jauß aus München flog bei den Damen auf Rang zehn.

Frankreich räumt bei seinem Heimspiel ab

Genau wie bei der letzten Europameisterschaft in Serbien schaffte es das französische Team auch bei seinem Heimspiel auf die Podiumsplätze. In der Herrenwertung sorgten Maxim Pinot, Honorin Hamard und Pierre Remy für einen vollständigen Medaillensatz für die „Equipe de France“, was zusätzlich auch den Titel in der Teamwertung sicherte. Und bei den Damen konnte lediglich Nanda Walliser aus der Schweiz ein wenig Farbe auf das Podium bringen, das von Meryl Delferriere und Constance Mettetal aus Frankreich dominiert wurde.

Neun Wertungsläufe in der Savoie Mont Blanc

Die Haute-Savoie bot eine perfekte, sehr sportliche Arena mit atemberaubenden Landschaften und unzähligen fliegerischen Möglichkeiten. Die Wetterbedingungen erlaubten neun sportliche Durchgänge zwischen 54 und 99 Kilometern, bei denen es tiefes Soaren an den endlosen Rippen, stramme Luv- und Leebärte, zähes Ringen in den Flachlandpassagen und nervenaufreibende Endanflüge gab.



Alle Ergebnisse gibt es unter <https://civlcomps.org/event/pgworlds-2023/results> – oder direkt über den QR-Code.

Text: DHV/red. | Fotos: DHV

Das deutsche Gleitschirm-Team bei der WM in Frankreich



DEUTSCHE SAALFLUGMEISTERSCHAFT F1M, TH30

ERFOLGE FÜR BWLV-PILOTEN



Die Junioren (v.l.): Youssef Mghari (Deutscher Jugendmeister F1M), Luca Danowski, Julius Rosenkranz (Deutscher Jugendmeister F1M-L), Matt Levin (alle Fliegergruppe Offenburg) sowie Nils Pfannmüller (BY)

Gleich mehrere ausgezeichnete Platzierungen für die Teilnehmer aus dem BWLV sind das Ergebnis der Deutschen Saalflugmeisterschaft, die kürzlich in Ingolstadt ausgetragen wurde.

Beim Saalflug sind langsame Bewegungen Pflicht, doch bei der Deutschen Meisterschaft des DAeC in Ingolstadt am 24./25. Juni floss viel Schweiß. Während draußen die Temperaturen schon wieder gesunken waren, herrschten in der Halle rund 30 Grad. Und Lüften geht nicht, die Zugluft würde die drei Gramm leichten Modelle verwirbeln. Da es auch bei abgeschalteter Lüftung in einer Halle immer eine Drift gibt, müssen immer wieder mal die Modelle mit einer langen Teleskopstange und ganz viel Gefühl auf Kurs gebracht werden.

Sieg für Uwe Bundesen in der Klasse F1M

15 Piloten mit Schwerpunkt aus Bayern und Baden-Württemberg waren gekommen, darunter sechs BWLV-Mitglieder. Erfreulicherweise waren auch fünf Jugendliche dabei. Der längste Flug gelang Uwe Bundesen (FG Offenburg) mit 15 min 1 sec, er gewann damit in der Klasse F1M: Modelle mit 45 Zentimeter Spannweite, drei Gramm Gewicht, angetrieben von einem dünnen, 1,5 Gramm schweren Gummistrang.

An den zwei Wettbewerbstagen starteten die meisten der Teilnehmer in zwei oder gar bis zu vier Klassen. Hatte Uwe Bundesen in F1M insgesamt 29:03 min erreicht, so siegte Peter Kuttler (BY) mit 21:07 min in der Klasse F1M-L, hier sind im Gegensatz zu F1M nicht alle technischen Feinheiten erlaubt. TH30 ging mit 13:34 min auch an Uwe Bundesen, ebenso TH35 mit 17:40 min.

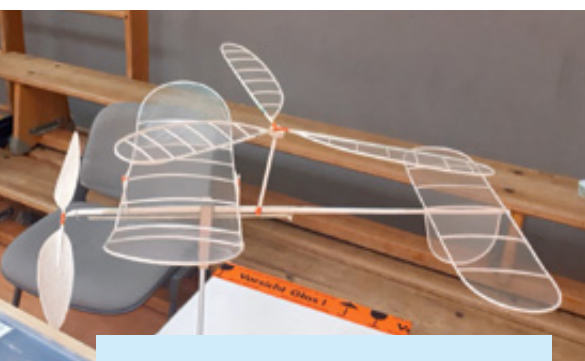
Nachbauten historischer Saalflugmodelle

Wer lieber elektrisch fliegt, statt mit 1500 Umdrehungen Gummi, startet in der Kondensatorklasse. Bester war hier Heinz Eder (BY) mit 5:34 sec. Auch Nachbauten von historischen Saalflugmodellen waren am Start, am längsten flog Helmuth Schnell (DMFV) mit einem „Deckenkratzer“ von 1962 mit 5:48 min. Mit zwei zweiten Plätzen (TH30 und Kondensator) und zwei dritten (F1M-L und TH35) war Günther Platz von der Fliegergruppe Schorndorf recht erfolgreich.

Die besten Jugendlichen waren: F1M – Julius Rosenkranz (FG Offenburg) mit 15:48 min, F1M-L – Youssef Mghari (FG Offenburg) mit 17:47 min, TH35 – Nils Pfannmüller (BY) mit 9:58 min.

i Die kompletten Ergebnisse gibt es unter <https://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2023/> – oder direkt über den QR-Code.

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos: Heinz Eder



Heinz Eder startete in der Retroklasse mit einem Gyrocopter aus dem Jahr 1944 – auf YouTube unter „Indoor Tragschrauber“ zu sehen



Die Teilnehmer und Organisatoren der Deutschen Saalflugmeisterschaft in Ingolstadt

KLASSE F3K (HANDSTART SEGELFLUG)

ARIJAN HUCALJUK SIEGT BEIM BREZN CUP



Wettbewerbsleiter André Stier und Moderator Manuel Pilz bei der Premiere des DAeC-Livestreamprojekts



Ganz oben auf dem Podest konnte sich Arijan Hucaljuk platzieren. Cederic Duss und Vincent Merlijn folgten auf den Plätzen zwei und drei

Premiere geglückt: Trotz eines schweren Gewitters am Vorabend des Wettbewerbs ging der 1. Brezn Cup in Puchheim bei München erfolgreich über die Bühne. Arijan Hucaljuk (Kroatien, 10.999,50 Punkte) gewann vor Cederic Duss (Schweiz, 10.997,18 Punkte) und Vincent Merlijn (Niederlande, 10.903). Bester deutscher Teilnehmer war Paul König (10.815,85 Punkte), der sich über Rang fünf freute.

Während des Wettbewerbs präsentierte das Wetter viele verschiedene Seiten, von bewölkt und windig bis sonnig und windstill. Dass sich die absolute F3K-Spitze auf dem Flugfeld der Organisatoren der Modellfluggruppe Helmut Kermess eingefunden hatte, zeigte das Ergebnis nach der zweiten Aufgabe: Hier lagen noch 24 Piloten auf Rang eins. In der Klasse F3K sind neben thermischem und taktischem Gespür zudem körperliche Koordination und Kraft gefragt, denn die Segelflug-Modelle werden per Drehwurf aus der Hand gestartet.

Im weiteren Verlauf des Tages, der unter anderem von den Teilnehmern „Pokern“ forderte – hier müssen die Piloten vor dem Flug korrekt ansagen, wie lange sie ihr Segelflugmodell in der Luft halten – wurde immer offensichtlicher, dass der spätere Sieger Arijan Hucaljuk nur schwer zu schlagen sein würde: Er hatte zum Zeitpunkt der sechsten Runde nur 0,5 von 6.000 möglichen Punkten abgegeben.

Spannender Kampf an der Spitze

Der 30-jährige Kroatie hat bereits mit acht Jahren seinen ersten Wettbewerb absolviert und will im September während der F3K-Weltmeisterschaft in Rumänien auch den Mannschaftstitel holen. Fast ebenso konstant zeigte sich der Schweizer Cederic Duss, der am Ende die Silbermedaille erringen konnte.

Bronzemedallengewinner Vincent Merlijn aus den Niederlanden, Deutscher Meister 2020, hatte hingegen keinen guten ersten Tag erwischt und lag zwischendurch auf Rang 21. Ihm kam zugute, dass im Wettbewerb zwölf Runden geflogen werden konnten und die Piloten deshalb ein Rundenergebnis streichen durften. Er hatte im fünften Durchgang nur 150 von 1.000 möglichen Punkten eingesammelt. An Tag zwei jedoch unterliefen dem F3K-Piloten kaum noch Fehler.

Starke Leistung der Junioren

Einzige Teilnehmerin im Feld war Carolin Weihe, sie landete letztlich mit 7.647,27 Zählern auf dem 49. Rang. Jüngster Starter von insgesamt 59 war Julius Strauß mit zehn Jahren. Bei den Junioren siegte Colin Angermann (Deutschland, 9.946,63 Punkte), der mit einem 18. Platz auch ein starkes Gesamtergebnis vorweisen konnte. Capucin Ragot aus Frankreich holte mit 9.815,56 Punkten Silber. Drittbester Junior wurde

Christian Brandner aus Österreich (9.792,46 Punkte).

Während und zwischen den Durchgängen herrschte eine lockere und kameradschaftliche Atmosphäre. Dem tat auch die Tatsache, dass am Tag vor dem Wettbewerb ein Gewitter mehrere Zelte und Pavillons beschädigt hatte, keinen Abbruch. Für die Verpflegung sorgte das Team der MFG Helmut Kermess.

Livestream als neues Format bei Veranstaltungen

Wettbewerbsleiter war André Stier aus Kiel. Er diente auch als Experte für den Livestream des Deutschen Aero Clubs, der zum ersten Mal mit zwei Kameras und jeder Menge anderer Technik im Gepäck eine Luftsportveranstaltung auf Sportdeutschland TV sowie die eigene Webseite übertrug. Moderiert wurde der Livestream von Manuel Pilz.

Für das Sportjahr 2023 sind insgesamt vier Livestreams geplant. Die Aufzeichnungen können entweder auf Sportdeutschland TV oder auf der DAeC-Webseite abgerufen werden. Highlights gibt's auf Facebook und YouTube. Wer den ganzen Livestream noch einmal sehen will, besucht die Livestream-Mediathek des DAeC.

Text und Fotos: DAeC/red.



Organisator Michael Marggraf an der Startstelle



Die Sieger des Wettbewerbs mit Organisatoren

DROHNEN-SPORT

LIECHTENSTEIN SIEGT BEI FAI-DRONE RACE- WORLD CUP

Marvin Schäpper aus Liechtenstein hat den dritten von insgesamt elf FAI Drone-Race Worldcup-Wettbewerben gewonnen. Kilian Rousseau aus Frankreich und Pawel Lasczak aus Polen landeten auf den Folgerängen.

Insgesamt 42 Teilnehmer jagten ihre Multipropeller-Drohnen am 24. und 25. Juni mit hohen Geschwindigkeiten durch den Parcours im baden-württembergischen Aichtal bei Stuttgart.

Dank einer hervorragenden Organisation durch Michael Marggraf und Jens Demmer vom Team Aircrasher, die erstmals eine solche Veranstaltung ausrichteten, gab es am Ende ein tolles Rennwochenende für Sportler und Zuschauer. Strahlender Sonnenschein rundete die idealen Wettbewerbsbedingungen ab.

Kombiniert wurde der FAI-Worldcup mit dem Drone Championship, der auf nationaler Ebene ausgetragen wird. Dadurch stieg die Teilnehmerzahl am Wettkampfwochenende auf insgesamt 72. Dass Drone-Race nicht nur eine Sportart für die Jugend ist, bewies ein gesondertes Ü40-Rennen.



<https://aircrasher.de/dcs/> – oder direkt über den QR-Code.



Text: DAeC/red.
Fotos: DAeC

MOTORFLUG/UL

BUNDESKOMMISSION UL IM DAEC

NEUER DIGITALER UL-FRAGENKATALOG UND DIGITALE THEORIEPRÜFUNG

Die Bundeskommission (BuKo) UL im DAeC hat einen neuen UL-Fragenkatalog für Anwärter zum Luftsportgeräteführer entwickelt. Der neue Fragenkatalog wird ausschließlich digital zur Verfügung stehen und die Papierversion im Laufe des nächsten Jahres ablösen.

Die inhaltliche Annäherung an den PPL-A/LAPL-A-Fragenkatalog ist der technischen Entwicklung der Luftsportgeräte folgend ein notwendiger Schritt. Die BuKo erwartet von den Piloten moderner, teils komplexer Luftsportgeräte fundiertes theoretisches Wissen auch in Bereichen, die bisher kein Thema bei der UL-Ausbildung waren. Das erlernte theoretische Wissen soll es zudem Umsteigern von UL auf eine Motorfluglizenz ermöglichen, auf das erworbene Wissen aufzubauen und nur noch ergänzende Inhalte lernen zu müssen.

Aktuell umfasst der digitale Fragenkatalog die Prüfungsfragen für Dreiaxser und Trike. Für Tragschrauber und UL-Hubschrauber wird der digitale Fragenkatalog mittelfristig ebenfalls zur Verfügung stehen. Bis in das Jahr 2024 hinein wird es noch möglich sein, Theorieprüfungen auf herkömmliche Art abzulegen. Die „Papier“-Prüfung basiert auf dem bisherigen DULV/DAeC-Fragenkatalog.



Fragen zur digitalen Theorieprüfung werden gerne per E-Mail beantwortet: buko-ul@daec.de.

Text: DAeC, BuKo UL



ERFAHRUNGSBERICHT 20 JAHRE MOGAS

Die für die Verwendung
von Mogas zugelassene
Cessna D-ENFY des Autors

Auf der Basis von STC (Supplemental Type Certificates) der amerikanischen Firma Petersen Aviation Inc. sind mittlerweile eine Vielzahl von Flugzeugen mit Continental- und Lycoming-Flugmotoren für den Betrieb mit Auto-Fuel, auch Mogas genannt, zugelassen. Entsprechende EMZ (Ergänzende Musterzulassungen) wurden vom LBA veröffentlicht. Jorg Henkel-Ernst berichtet von seinen Erfahrungen mit dem Kraftstoff.

Grundsätzlich unterscheiden sich Avgas und Mogas in der chemischen Zusammensetzung. So wird im STC darauf hingewiesen, dass

- der Alkoholgehalt im Mogas maximal ein Prozent betragen darf
- nur bestimmte Autokraftstoffe verwendet werden dürfen
- durch den niedrigeren Siedepunkt von Mogas eine erhöhte Gefahr von Dampfblasenbildung besteht
- ebenfalls durch den niedrigeren Siedepunkt eine erhöhte Gefahr von Vergaservereisung besteht
- die Tankbeschriftungen entsprechend geändert werden müssen
- zur Schmierung mit Blei immer mal wieder Avgas getankt werden sollte (in unserem Fall: alle 75 Stunden)

Schaut man sich im Netz um, so wird man feststellen, dass die Meinungen zum Betrieb von Lycoming- oder Continental-Motoren mit Mogas sehr unter-

schiedlich sind. Ich möchte daher hier unsere Erfahrungen beschreiben.

Meine Frau und ich betreiben seit 40 Jahren eine Cessna F172D mit einem O-300 Rolls-Royce-Motor. 2002 erfolgte die „Umrüstung“ gemäß STC. Eine technische Umrüstung wie zum Beispiel bei der PA-28 war nicht erforderlich; es mussten lediglich die Tankschilder erneuert werden, weiterhin wurde der Motor durch eine spezielle Schelle am Öleinlaufstutzen gekennzeichnet, und auch die Dokumentation wurde aktualisiert.

Seitdem wurde das Flugzeug zu ca. 80 Prozent mit Mogas betrieben. Folgendes ist uns dabei aufgefallen:

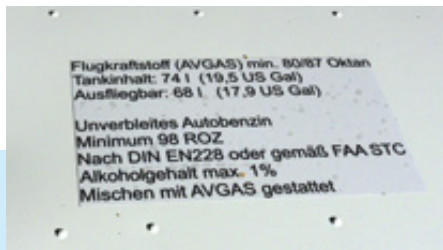
- Alkoholgehalt: An unserem Heimatflugplatz wird Mogas bei der Anlieferung getestet und nur, wenn der Alkoholgehalt unter einem Prozent liegt, wird die Lieferung akzeptiert.
- Motorleistung: Wir konnten keinerlei Unterschiede zwischen Mogas und Avgas feststellen, maximale Standlaufdrehzahl sowie auch Steigleistung, etc. waren bei beiden Betriebsstoffen gleich.
- Dampfblasenbildung: Wir sind auch bei großer Sommerhitze mit Mogas geflogen und hatten keinerlei Probleme mit Dampfblasen. Um sicherzugehen, zum Beispiel bei längeren Flügen über Wasser, tanken wir allerdings im Hochsommer für besondere Flüge Avgas.

- Vergaservereisung: Dadurch, dass beim O-300 der Vergaser an der Ölwanne angeflanscht ist, hatten wir nie Probleme mit Vergaservereisung, selbst beim (legalen) Flug durch Wolken blieb der Vergaser immer frei. Das einzige Mal, bei dem wir in 40 Jahren die Vergaservorwärmung wirklich benötigten, lag es an einem zugefrorenen Luftfilter.
- Zündkerzen: Die Reinigung der Zündkerzen ist bei der Verwendung von Mogas erheblich einfacher. Ein oder zwei Striche mit der Stahlbürste reichen vollkommen, es ist nicht mehr erforderlich, Bleiablagerungen mühsam zu entfernen.

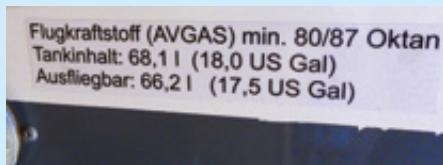
Probleme bei der Benutzung von Mogas:

- O-Ringe: Mogas ist etwas aggressiver gegen Dichtungsmaterialien. Das hat dazu geführt, dass der O-Ring (Part No.: MS29513-007) im Fuel Drain Unit schneller verschlissen ist. Dadurch sind einige Liter Mogas auf den (nagelneuen) Bugradreifen gelaufen. Dieser wurde dadurch zerstört.

Auch die O-Ringe in der Primerpumpe (Part No.: MS29513-012) verschleifen schneller, wenn sie mit Mogas in Kontakt kommen. Auf der amerikanischen Internetseite des Lieferanten wird darauf auch ausdrücklich hingewiesen, dieser Hinweis fehlt leider auf der europäischen Seite derselben Firma.



Beschriftung am
Flächentank



Beschriftung am
Reservetank

Mittlerweile werden diese O-Ringe auch in anderen, beständigeren Materialien angeboten. Erfahrungswerte hierzu liegen mir noch nicht vor.

Die oben erwähnten O-Ringe werden bei unserem Flugzeug bei jeder 100-Stunden-Kontrolle überprüft und gegebenenfalls erneuert.

- Zusatztank: Unsere Cessna ist mit einem 68-Liter-Zusatztank im Gepäckraum ausgerüstet. Die Reichweite des Flugzeugs ist dadurch nur noch „biologisch begrenzt“, wir konnten damit etliche Flüge von über sechs Stunden durchführen.

Gleich nach der Umrüstung, nach dem ersten Befüllen des Tanks mit Mogas, mussten wir feststellen, dass der gedrainte Kraftstoff aus diesem Tank sich bräunlich verfärbt

hatte. Der Tank wurde daraufhin in der Werft endoskopisch überprüft, Schäden und auch die Ursache der Einfärbung konnten nicht festgestellt werden.

Da keinerlei Informationen über die Mogas-Verträglichkeit des Tanks (Dichtungsmaterial, Schwimmer etc.) verfügbar sind, befüllen wir diesen Tank aus Sicherheitsgründen nur noch mit Avgas.

Fazit

Zusammengefasst sind wir in über 20 Jahren mit der Verwendung von Mogas sehr zufrieden. Für unsere Cessna ist Mogas ein gut geeigneter Kraftstoff, was sicher auch mit der einfachen Beschaffenheit des Benzin systems und des Motors zusammenhängt (Vergasermotor, keine Benzinpumpe, Schwerkrafttransport des Benzins etc.).

Unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und auch der Ungewissheit bezüglich Avgas und des Nachfolgetreibstoffs (Preis, Lieferbarkeit etc.) halte ich Mogas für eine gute Alternative, wo immer die Verwendung zugelassen ist.

So wurden beispielsweise auch unsere vereinseigenen PA-28 auf Mogas umgerüstet (Einbau einer zweiten Benzinpumpe, Start und Landung nur Tankschaltung rechts). Auch hier ergaben sich im Betrieb (wie mir unsere Flugzeugwartin Pia Bevier mitteilte) keine nennenswerten Probleme.

Bitte beachten:

Vor der Verwendung von Mogas in nicht dafür zugelassenen Flugzeugen möchte ich ausdrücklich warnen. Abgesehen von möglichen Triebwerksproblemen wird im Fall eines Unfalls die Verwendung des nicht zugelassenen Treibstoffs als grobe Fahrlässigkeit gewertet, was dazu führen kann, dass hohe Regresszahlungen vom Versicherer gefordert werden.

Ein Unfall, der laut BFU unter anderem auf die Verwendung von nicht zugelassenem Treibstoff zurückzuführen ist, wurde im Untersuchungsbericht BFU20-0684-3X beschrieben.

Text: Jörg Henkel-Ernst
Fotos: Jörg Henkel-Ernst, Daniel Schwinn

Mit freundlicher Genehmigung
des Magazins LuftSport,
Ausgabe Juni/Juli 2023

SERVICE

NEUE MOGAS-KARTE IST ONLINE

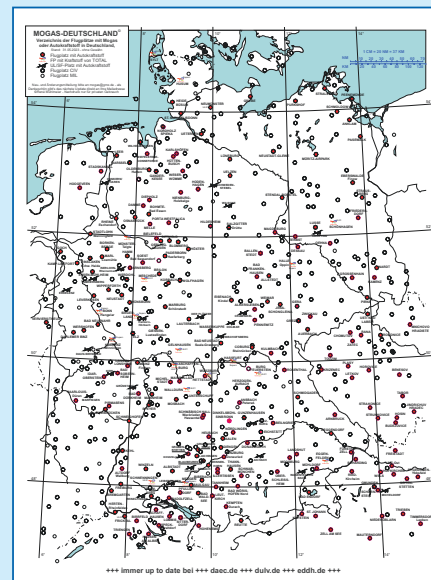
Seit Kurzem steht die neue Karte mit der Übersicht dazu, wo überall Mogas verfügbar ist, wieder zur Verfügung. Der Ersteller der Mogas-Karte, René Mühlmeier, freut sich über Hinweise unter mogas@gmx.de, falls Standorte aktualisiert oder ergänzt werden müssen. Herzlichen Dank an René Mühlmeier!

Die Mogas-Karte steht unter folgendem Link zum Download bereit: https://www.daec.de/media/files/2023/Sportarten/Ultraleichtflug/Grafiken/D_mogas_310523.pdf – oder direkt über den QR-Code.



Der DAeC stellt die Karte mit den Mogas-Standorten online zum Download zur Verfügung

Text: DAeC/red.





VORFLUGKONTROLLE

DRAINEN – NOTWENDIGES ÜBEL ODER VERZICHTBARER UNSINN?

Jeder, der motorbetriebene Flugzeuge bewegt, sollte es schon einmal erlebt haben: Vor der täglichen Inbetriebnahme des Luftfahrzeugs ist eine Treibstoffprobe abzulassen. Dazu haben Hersteller von Flugzeugen sogenannte Drain-Ventile angebracht. Diese befinden sich im Idealfall am untersten Punkt eines jeden Tanks oder des Sammlers. Ist es nun tatsächlich erforderlich, jedes Mal zu drainen, oder nicht? Was soll damit bezweckt werden?

Vorgeschrieben?

Zunächst gilt es festzustellen, dass die meisten Hersteller im POH (Pilot Operation Handbook/Betriebshandbuch) vorschreiben, dass zu Beginn des täglichen Flugbetriebes und nach dem Tanken zu drainen ist. Das Flug- und Betriebshandbuch ist ein verbindliches und zu nutzendes Dokument, damit erübrigt sich in diesem Fall jede weitere Diskussion, wenn man rechtskonform das Flugzeug betreiben möchte.

Aber auch dort, wo der Hersteller es nicht explizit vorgibt, stellt sich die Frage, ob auf das Drainen verzichtet werden

kann. Die Frage erübrigt sich, wenn man weiß, worum es geht und warum es wichtig ist, dass man es tut.

Lagerfähigkeit von Benzin

Viele Treibstoffe sind im „unbehandelten“ Zustand im Zusammenwirken mit Luft **nicht lagerfähig**. Das gilt insbesondere für das sogenannte Mogas (US-Englisch für Motorgas = Autobenzin). Autobenzin – unabhängig ob Super E10, Super oder Super Plus – ist nicht lagerfähig, wenn es nicht luftdicht verschlossen ist, wie zum Beispiel in einem vollgefüllten Reservekanister. Das bedeutet, dass ungesättigte Kohlenwasserstoffe oxidieren und sogar polymerisieren und sich auch Bakterien im Benzin ansiedeln können, wenn es mit Luft in Berührung kommt.

Die Aussagen zur Haltbarkeit variieren: drei bis sechs Monate, je nachdem, welcher Quelle man trauen will. Dann beginnt ein Zersetzungsprozess, der auch starke Auswirkungen auf die Klopfestigkeit des Benzins hat. Unabhängig davon sollten wir aber nicht damit experimentieren und vorsichtshalber dafür sorgen, Tanks nicht halbleer über Monate stehen

**Tanken im Regen – Vorsicht Wasser!
Sommertour in Norwegen**

zu lassen. Da bietet es sich schon aus Sicherheitsgründen an, den Treibstoff abzulassen und diesen besser im Rasenmäher zu verwenden, weil der beim Ausfall keinen Schaden anrichtet.



Bild 1: Ups! Vorsichtshalber gedraint, obgleich das Flugzeug eben geflogen ist - nach fünf Monaten Standzeit

Im Bild 1 ist zu erkennen, wie das Super Plus Benzin in einem UL aussah, als

dieses nach ca. fünf Monaten Standzeit angeflogen kam und von mir dann gedraint wurde.



Bild 2: Benzin nach mehrfachem Drainen nach den fünf Monaten Standzeit

Bild 2 zeigt, wie das Benzin aussah, das nach dreimaligem Drainen aus dem Tank abgelassen wurde. Was passiert wäre, wenn die dunkelgelbe Flüssigkeit in den Vergaser gekommen wäre, weiß ich nicht. Ich bin nur froh, dass es die BfU nicht untersuchen musste, weil der Pilot des UL im Steigflug mit Triebwerksausfall ungeplant den Flug außerhalb des Flugplatzes hätte beenden müssen oder im schlimmsten Fall abgestürzt wäre.

Zweitakt-Mischungen

Wenn Flugzeuge mit Zweitakt-Motoren betrieben werden, sind diese häufig Getrenntschmierer. Das bedeutet, dass Benzin und Öl sich in getrennten Tanks befinden und erst im laufenden Betrieb durch eine Ölpumpe gemischt werden. Dort gilt oben Gesagtes für die Lagerfähigkeit von Benzin.

Flugzeuge mit klassischer Gemischschmierung 1:50 oder ggf. 1:25, bei der ein spezielles Zweitakt-Mischöl dem Benzin beigemischt wird, sollen nur so betrieben werden, dass das Benzin-Öl-Gemisch frisch und erst kurz vor dem Verbrauch hergestellt wird. Grund ist, dass auch hier chemische Veränderungen mit nachlassender Schmierfähigkeit entstehen können. Das betrifft nicht nur UL mit Zweitakt-Motoren, sondern auch den einen oder anderen Motorsegler/das eine oder andere Segelflugzeug mit Klapptriebwerk.

Auch hier gilt die Empfehlung, das Benzin im Zweifel besser im Rasenmäher zu

nutzen, als sich auf den „reibunglosen Betrieb“ im Flugzeug zu verlassen.

Avgas/UL 91/94 etc.

Avgas 100LL (US-Englisch: Aviation Gas = Flugbenzin) bezeichnet ein spezielles Flugbenzin. Dieses ist verbleit (LL= Low Leaded bzw. „leicht“ verbleit) und verfügt über 100 Oktan (nicht zu vergleichen mit der Oktan-Angabe von herkömmlichem Benzin RON (100 Oktan Avgas entspricht ungefähr 108 Oktan RON). Die Farbe ist bläulich und es ist lagerfähig. Das bedeutet, dass es nicht durch Bakterien zersetzt wird, und es besitzt auch keine ungesättigten Kohlenwasserstoffe. Es kann also auch nach Jahren noch genutzt werden. Im Sicherheitsdatenblatt der Firma Total zum Beispiel heißt es zur Stabilität des Produktes: „Beständig unter den üblichen Lagerungs-, Handhabungs- und Beförderungstemperaturen.“

UL 91- und UL 94-Treibstoffe sind ebenfalls Avgas, jedoch bleifrei. Das „UL“ in der Bezeichnung hat nichts mit Ultraleichtflugzeugen zu tun, sondern „UL“ steht hier für „Unleaded“ und bedeutet unverbleit. Da es also Flugkraftstoff ist, ist er ohne ungesättigte Kohlenwasserstoffe und oxidiert und polymerisiert nicht. Damit sind auch diese Kraftstoffe lagerfähig und lagerbeständig. Die 91 steht übrigens für die Oktanzahl – aber auch hier gilt: nicht zu vergleichen mit der Oktanzahl von Autobenzin. 91 Oktan UL 91 entspricht ungefähr 98 Oktan ROZ. Damit ist Avgas der Spezifikation UL 91 und UL 94 (ca. 101 Oktan ROZ) ideal auch für Rotax-Motoren geeignet.

Warum aber trotzdem drainen, wenn man Avgas tankt oder das Benzin frisch ist?

Avgas geht keine Emulsion (Verbindung) mit Wasser ein. Das heißt, dass sich Wasser absetzt. Wasser wird vom Motor (egal ob Vergaser oder Einspritzpumpe) in den Brennraum geleitet und führt schnell zu erheblichen Zündaussetzern, weil das Gemisch dann nicht genügend Zündfähigkeit besitzt. Im schlimmsten Fall kann es zu einem Motorausfall kommen – in der Startphase leider immer wieder Ursache für schwerste Zwischenfälle bis hin zu Abstürzen.

Daher darf niemals Wasser ins Benzin – egal ob Flugbenzin oder Autobenzin – gelangen. Das geschieht aber schnell mal beim Waschen des Flugzeugs, beim Abstellen im Regen, aber eben auch zum

Beispiel durch Kondensation von Wasser aus der Luft bei hoher Luftfeuchtigkeit.

Daher hat man beim Ablassen durch die Drainventile eine sehr hohe Chance, Wasser abzulassen, denn dieses setzt sich an der untersten Stelle ab, da es schwerer ist als Benzin.



Bild 3: Wasser im Avgas in Klaipeda bei der Vorflugkontrolle

Auf Bild 3 ist zu sehen, wie das Drainröhrchen beim dritten Mal Drainen bei einer unserer Sommertouren an einem Flächentank unserer DR400 Regent aussah. In der Nacht hatte es einen starken Regenschauer gegeben und das Wasser konnte durch eine offensichtlich undichte Tankdichtung in den Flächentank eindringen. Im ersten Drainröhrchen befand sich nur Wasser! Das Zweite war noch halb voll mit Wasser und vom dritten Drainen habe ich dann das Foto gemacht.

Die DR400 Regent zum Beispiel hat fünf (!) Drainventile für die Tanks (am Haupttank an der rechten und linken Seite, je Flächentank einmal und dann noch unterhalb des Vergasers).

Fremdkörper sinken häufig ab im Treibstoff

Ein weiterer, nicht zu vernachlässigender Faktor ist der Eintrag von Fremdkörpern in die Tanks. Dieses kann zum Beispiel beim Öffnen des Tanks durch zwischenzeitlich in die Ritzen eingedrungene Fremdkörper wie Sand, Gras, Insekten, etc. passieren. Auch Kanisterbetankungen sind sehr anfällig für Fremdkörper im Treibstoff. Gerade Metallkanister (alte NATO- oder Bundeswehrkanister) neigen zu Rost im Inneren und zu sich ab- und auflösenden Gummidichtungen in den Deckeln. All diese Fremdkörper können in die Flugzeugtanks gespült werden.



Fliegen? Na klar, aber sicher! Sommertour in Schweden

Auch beim Tanken an der Säule können Fremdkörper im Schlauch, im Tank oder durch Wind beim Tanken eingetragen werden.

Daher ist immer in durchsichtige Behälter zu drainen und der gedrainte Kraftstoff gegen den Himmel oder gegen eine

Lampe einer Sichtprüfung auf Fremdkörper und Wasser zu unterziehen.

Ich selbst habe schon häufiger Fremdkörper und auch Wasser im Treibstoff ausmachen können. Vor allem bei „fremden Flugzeugen“ während Lehrgängen oder Auffrischungsschulungen ist mir

das häufiger aufgefallen. Wenn ich dann frage, wann zuletzt gedraint wurde, schaue ich häufig in verwunderte Gesichter. Teilweise sind sogar noch nicht einmal Drainbehälter vorhanden.

Der Schlaue lernt aus seinen Fehlern – der Weise aber lernt aus den Fehlern der anderen.

Daher bitte immer drainen, dies auch in den Vereinen zur Pflicht machen und in die Checkliste aufnehmen. Haben ist besser als brauchen – oder wie in diesem Fall: gemacht haben, ist besser als „Hätte ich machen müssen“!

Text und Fotos: Volker Engelmann,
Flugsicherheitsbeauftragter
Aeroclub NRW

Mit freundlicher Genehmigung
des Magazins LuftSport,
Ausgabe Juni/Juli 2023

VEREIN FREUNDE DER MOTORFLUGSCHULE DES BWLV NEUER VORSTAND GEWÄHLT

Kaum jemand kennt ihn – und doch ist er einer der größten Vereine im BWLV: Die Freunde der Motorflugschule des BWLV (FMS). Im Rahmen der Hauptversammlung des Vereins wurde am 12. Mai ein neuer Vorstand gewählt.

29 Jahre lang war Johann „Hans“ Puskeiler der Vorsitzende des Vereins, der 1981 gegründet wurde, um die Motorflugschule zu unterstützen und zu fördern. Nach nahezu drei Jahrzehnten wollte Hans Puskeiler die Verantwortung nun weiterreichen. Zum neuen Vorsitzenden wurde der bisherige Zweite Vorsitzende Thomas Siegel gewählt. Neu im Vorstand ist auch Oliver Schmid als Stellvertreter.

Hans Puskeiler bleibt dem Verein noch als Kassenwart erhalten – diese Funktion hatte er bereits vor seiner Tätigkeit als Erster Vorsitzender inne. Gudrun Puskeiler wird weiterhin die Mitgliederverwaltung für die mehr als 350 Mitglieder des Vereins übernehmen.

Der Verein unterstützt die Motorflugschule des BWLV auf vielfältige Weise, ob bei der Anschaffung neuer Flugvorbereitungs-



Bei der Hauptversammlung der Freunde der Motorflugschule des BWLV (v.l.): Thomas Siegel, Hans Puskeiler und die Beisitzer Ulrich Graner, Dieter Menzel, Rainer Joswig

ungscomputer, der Holzstuhlguppe im Freien, Funksprechübungen für junge Segelflieger oder anderem mehr. Des Weiteren wurden mehrfach Vereinsausflüge mit allen Schulmaschinen durchgeführt, um unter anderem Erfahrungen im grenzüberschreitenden Fliegen zu vermitteln. Traditionell unterstützt der FMS auch bei der Ausrichtung des jährlichen Grillfestes in den Hallen der Flugschule. Darüber hinaus unterstützt der FMS mit seinen Mitgliedern auch zum Beispiel das

Oldtimer-Treffen der Fliegergruppe Wolf Hirth und hofft auf eine baldige Wiederauflage.

Für die vielen Jahre des ehrenamtlichen Dienstes und für den unermüdlichen Einsatz für den FMS bedankt sich der Verein bei seinem bisherigen Vorstand ganz herzlich.

Text: Thomas Siegel/Vorstand FMS
Foto: Gudrun Puskeiler



WETTBEWERB BÄDER UND SPRENG GEWINNEN DEUTSCHLANDFLUG

Herzblut, Präzision und Flugsport: Diese Worte beschreiben den Deutschlandflug 2023 mit seinen Teilnehmern wohl am besten. **Sieger in der Wettbewerbsklasse wurde das Team von Helmut Bäder (Fliegergruppe Welzheim, Hanseatischer FC Stuttgart) und Gerhard Spreng (Motorfliegerclub Schwäbisch Hall).**

Mit ausgezeichneter Stimmung und physischer Karte im Cockpit erreichten alle Crews reibungslos den Zielflugplatz. Dass auch noch das Wetter die gesamten vier Tage hervorragend war, ließ auch das letzte Fliegerherz höher schlagen.

51 Crews flogen über Süddeutschland bis nach Österreich

Zur Begrüßung nach Eisenach kamen DAeC-Präsident Claus Cordes und der Präsident des Luftsportverbandes Thüringen, Bernd Pulzer. Sie schickten die 95 Teilnehmer und 13 Organisatoren von dort auf ihre Reise durch Süddeutschland bis nach Wels (LOLW) in Österreich.

Dabei flog die Touringgruppe zunächst nach Haßfurt (EDQT), von wo aus als Rahmenprogramm eine Schifffahrt auf der Regnitz durch Bamberg wartete. Weiter ging es nach Straubing (EDMS) mit der wohl einmaligen Gelegenheit,

die MT-Propeller-Werke in Straubing-Wallmühle zu besichtigen. Ganz abseits davon war mit Disziplinen wie Gummistiefel-Weitwurf und Ziellandungen auch für den sportlichen Vergleich gesorgt.

Wettbewerbsgruppe: Helmut Bäder und Gerhard Spreng nach fünf Wertungsflügen top

In der Wettbewerbsgruppe, bestehend aus 28 Crews – darunter eine Ein-Frau-Besatzung und drei von der Bundeskommission Motorflug geförderte Jugendteams –, wurden fünf spannende Wertungsflüge durchgeführt. Es ging dabei von Eisenach

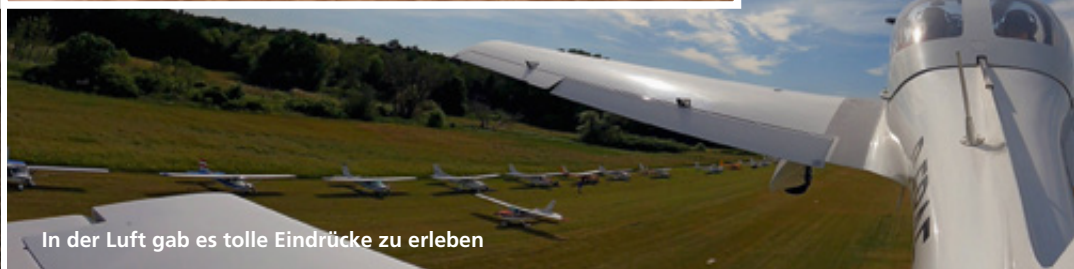




Stattliche Beteiligung:
95 Teilnehmer und
13 Organisatoren waren
mit von der Partie beim
Deutschlandflug



Die Gewinner-Teams
des Deutschlandflugs
(v.l.): Ciesielski/
Ciesielski, Bäder/
Spreng, Marsch/
Schneckenreither



In der Luft gab es tolle Eindrücke zu erleben

(EDGE) über Schweinfurt (EDFS) und Landshut (EDML) zum gemeinsamen Treffpunkt in Österreich. Mehrere Strecken pro Tag, Flugzeiten von über zwei Stunden und zu identifizierende digitale Satellitenbilder brachten die Teilnehmer auch ungeachtet der sonnig-warmen Temperaturen kräftig ins Schwitzen.

Letztlich gewannen den Wettbewerb Helmut Bäder mit Navigator Gerhard Spreng vor Marcus Ciesielski und Navigatorin Astrid Ciesielski sowie Wolfgang Schneckenreither und Cornelia Marsch aus Österreich. Mit ihrer Platzierung schafften Letztere auch gleichzeitig den Sieg der Österreichischen Meisterschaft im Navigationsflug.

Auf dem Jugendpodium standen ganz oben Yannik Laufer und Manuel Meixensberger, gefolgt von Jannis Gernhold und Jonas Heims auf Platz zwei und Maximilian und Gregor Przybylla auf dem dritten Platz.

Unvergessliche Erlebnisse und Eindrücke aus der Luft für Touringgruppe

In der 22 Crews umfassenden Touringgruppe, inklusive dreier Hubschrauberbesatzungen, hatten am Ende Sebastian Grund und Antje Kutzner die Nase vorn. Daneben konnten alle Teilnehmer etwas mitnehmen, nämlich unvergessliche Erlebnisse und Eindrücke aus der Luft über Deutschland.

Die Bundeskommission Motorflug dankt den Freunden und Förderern des Motorfluges – der Eisenschmidt GmbH, dem Autohaus Fritz Thomas, der Tutima Uhrenfabrik GmbH und MT-Propeller – für die tolle Unterstützung. Besonderer Dank gilt auch dem Deutschlandflug-Organisations-Team für seinen unermüdlichen Einsatz und sein Herzblut.



In einer kommenden adler-Ausgabe folgt noch ein Bericht von einigen Teilnehmern, die beim Deutschlandflug dabei waren.

Text: DAeC
Fotos: Tom Illgner

– 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 Spannung 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



BESUCH AUS DER FERNE

VIER FLIEGENDE HOLLÄNDER FINDEN DEN WEG AUFS KLIPPENECK



Die Piloten aus den Niederlanden (v.l.): Bart Groen, Ralph Nijhoff, Paul Wijsman und Hermann Möller

„Mission accomplished“ lautete die erste kurze Nachricht nach der Rückkehr ins heimatische Terlet/NL. Zwei erlebnisreiche, rundum gelungene Tage mit erfolgreichen Zielstreckenflügen von Terlet aufs Klippeneck waren der Lohn für zwei erfahrene Crews in niederländischer Besetzung – und am Ende mit dem Versprechen: Wir kommen gerne wieder!

Der Wandersegelflug ist noch ein wirkliches Abenteuer und erfreut sich zurecht immer größerer Beliebtheit. Meister in diesem Fach sind vier holländische Freunde, mehrfache Teilnehmer und Gewinner des populären Luftrennens „Euroglide“: Paul Wijsman und Bart Groen pilotieren für ihre weiten Luft-

reisen eine EB 28, Ralph Nijhoff und Hermann Möller nehmen dazu Platz in ihrem Arcus T.

Bei so viel fliegerischer und organisatorischer Erfahrung dürfen die Vorhaben gerne auch mal etwas weiträumiger ausfallen, und aufgrund der Teilnahme an einem früheren Klippeneckwettbewerb war es Pauls Vorschlag gewesen, das Klippeneck als Destination für einen zweitägigen Ausflug zu definieren.

Schnell war alles bereit

Die Mailanfrage von Hermann wurde sofort nach Eingang in einem kurzen Telefonat beantwortet: Flugleitung besetzt, Zimmer reserviert, Landegetränk

kaltgestellt und Küche bis 22 Uhr geöffnet – „Dann bis heute Abend, Jungs!“

90 Kilometer südöstlich von Amsterdam liegt das Segelfluggzentrum Terlet (EHTL). Die Anreise war ein 750 Kilometer langer Zielflug entlang des Niederrheins mit tieferer Basis, die sich dann mit dem ansteigenden Gelände der Eifel bis zu 3.000 Meter/MSL anhob; mit den guten Steigwerten des Tages war für die Piloten ein schnelles Vorankommen garantiert.

Problemlose Anreise

Das Saarland und die Pfalz konnten flott passiert werden, auch die Querung des Rheintals bei Karlsruhe machte keine Probleme. Der Schwarzwald zeigte sich

Beim Frühstück im Gästehaus Klippeneck planten die Gäste die Rückreise



Das Klippeneck zeigte sich von seiner schönsten Seite





Nachdem alles vorbereitet war, konnten die niederländischen Besucher wieder gen Heimat starten

für die Crews ebenfalls von seiner besten Thermikseite und der langgestreckte Endanflug erfolgte dann vom Hotzenwald ans Klippeneck.

Nach der Landung wurden die beiden Orchideen versorgt und die Crews machten sich kurz frisch in ihren Zimmern des Gästehauses Klippeneck. Im Restaurant „Hütte Klippeneck“ konnte der letzte Tisch auf der Terrasse reserviert werden und nach der leckeren Mahlzeit folgte das Sahnehäubchen der Luftreise: ein atemberaubender, glutroter Sonnenuntergang mit weitem Blick hinunter ins Tal und hinüber zum Schwarzwald mit Hornisgrinde und Feldberg. Das obligatorische Foto wird den Piloten sicherlich noch lange in Erinnerung bleiben.



Kleine Schwierigkeiten vor dem Start

Das gemeinsame Frühstück wurde schon um 8 Uhr eingenommen und das war auch gut so: Der Blick aus dem Fenster hatte die Gäste leicht in Konfusion versetzt. Bereits um 9 Uhr entwickelten sich wunderschöne Cumuli und machten Appetit auf den Rückflug.

Eine kleine Panne stand dem Start allerdings zunächst im Wege: ein winziges Loch in einem Trinkbeutel verursachte den Ausfall der Avionik und führte bei den Profis zu einem Startabbruch. Problem erkannt, Problem gebannt: Der zweite Versuch verlief nach Beseitigung der Ursache planmäßig, ebenso wie der gesamte Rückflug ins heimatliche Terlet, der nie mit Tiefpunkten und Problemen garniert war.

Großartige Bereicherung

Mit ein wenig Fernweh konnten die Gastgeber im Live-Tracking ein wenig Anteil nehmen und sich mit den neu gewonnenen Freunden über die erfolgreiche Vollendung ihres Vorhabens freuen.

Alle sind überzeugt und wissen, dass dies die erste, garantiert aber nicht die letzte Begegnung auf dem Klippeneck gewesen ist: Die gemeinsame Verbundenheit zum Segelfliegen war überdeutlich spürbar. Solche Begegnungen sind eine großartige Bereicherung und suchen deshalb automatisch nach Fortsetzung!



Alles klar zum Start

Die Flüge sind im OLC nachvollziehbar:

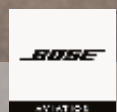
- <https://kurzelinks.de/8axj>
- <https://kurzelinks.de/nj71>
- <https://kurzelinks.de/884a>

Text und Fotos: Michael Zistler

– Anzeige –



BOSE A20
AVIATION HEADSET



Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH

City Airport · 68163 Mannheim

+49 621 - 700 189-0

www.friebe.aero · info@friebe.aero

DMJ IN AALEN-ELCHINGEN

GERRIT NEUGEBAUER UND ERIC SCHNEIDER HOLEN SICH DIE MEISTERTITEL



Elf Wertungstage verlangten den Teilnehmern und den Helfern vor Ort alles ab

Vom 29. Mai bis zum 10. Juni 2023 fanden auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen die Deutschen Segelflug-Juniorenmeisterschaften (DMJ) statt. Aus BWLV-Sicht lässt sich mit Stolz auf die Ergebnisse der Club- und Standardklasse blicken: Gerrit Neugebauer vom Aero-Club Esslingen ist Deutscher Juniorenmeister in der Clubklasse. In der Standardklasse wurde Jan Schulz von der Luftsportgruppe Isny Dritter und Paul Schwarz vom Luftsportring Aalen Vierter. Beide sind damit für internationale Meisterschaften qualifiziert. Eric Schneider von der Flugsportgruppe Hammelburg (Bayern) siegte in der Standardklasse.

Der Luftsportring Aalen hat sich als Ausrichter der Meisterschaft für Wettkämpfe empfohlen. Sportleiter Dr. Bernd Schmid ist zufrieden mit dem Verlauf der Meisterschaft: „Wir hatten einen fairen Wettkampf mit einer harmonischen Stimmung. Und das Wetter in den zwei Wochen war traumhaft, wenngleich es natürlich anstrengend war!“

Beeindruckende Bilanz

Insgesamt nur 80 Außenlandungen gab es während der Zeit. 190.578 Kilometer, also fünf Mal um die Welt, absolvierten die Piloten als Gesamtflugstrecke – echter Leistungssport! Insgesamt wurden 710 Starts gemacht.

Der Start der beiden Klassen war vom LSR Aalen bestens organisiert. In rund einer Stunde wurden die 72 Segelflugzeuge hochgeschleppt. Der Anteil der UL-Schleppflugzeuge wurde bewusst hochgehalten. Elf spannende Wertungstage wurden geflogen, doch es hätten auch zwölf Flugtage sein können – das Wetter hätte es problemlos hergegeben. Doch nach anstrengenden Flügen bei Hitze, Blauthermik und teils kräftigem Wind, hatte die Sport- und Wettbewerbsleitung ein Einsehen mit den jungen Piloten: Der Montag nach dem Bergfest wurde zum Erholen neutralisiert. Sicherheit geht vor, einen Pflichtruhetag sieht die Wettbewerbsordnung nicht mehr vor.



Beeindruckendes Teilnehmerfeld: Insgesamt 72 Segelflugzeuge waren am Start



Wasser marsch im Endanflug

Starke Vertretung der BWLV-Piloten

Bemerkenswert ist, dass die Piloten des BWLV mit genau einem Viertel aller Teilnehmer das zahlenmäßig größte Kontingent stellten. Zudem nahmen weitere Piloten aus Frankreich teil und trugen somit während der Meisterschaft zusätzlich an fliegerischer Qualität und internationalem Flair bei.

Im Endklassement der Standardklasse wurde Eric Schneider von der FSG Hammelburg (Bayern) Erster und damit Deutscher Juniorenmeister. Auf dem zweiten Platz landete Nils Schlautmann aus Schwandorf (BY), Dritter wurde Jan Schulz aus Isny im Allgäu (BW).

In der Gesamtwertung der Clubklasse ganz vorn und damit Deutscher Juniorenmeister wurde Gerrit Neugebauer vom AC Esslingen. Den zweiten Platz belegte John Bartels aus Königsdorf, Dritter wurde David Neumann aus Amberg.

Neuer C-Kader gekürt

Traditionell wird bei einer Deutschen Junioren Segelflug Meisterschaft auch immer der C-Kader neu zusammengestellt. Er besteht nun aus folgenden Piloten:

In der Clubklasse: John Bartels, David Neumann, Florian Kraja, Nils Zitzelsberger, Maximilian Goormann, Jens Kammerer, Paul Gliwitzky, Felix Gries, Hannes Paulus, Jan Jens Reineke.

In der Standardklasse: Eric Schneider, Nils Schlautmann, Jan Schulz, Paul Schwarz, Max Maslak, Nuno Ferreira.

Hohes sportliches Niveau

Bereits zum 17. Mal in den vergangenen 35 Jahren fand eine große, nationale Segelflug-Meisterschaft auf dem Flugplatz in Elchingen statt (die erste Segelflug-DM war in Elchingen bereits 1980 ausgetragen worden). Der Luftsporting Aalen als gastgebender Verein hat sich nun offiziell für die Ausrichtung der Junioren-Weltmeisterschaften 2026 beworben. Mit der nun

DIE BESTEN PILOTEN IN BEIDEN KLASSEN

Standardklasse

| Platz | Name | Punktzahl | Verein |
|-------|------------------|-----------|------------------------|
| 1 | Eric Schneider | 8.406 | FSG Hammelburg (BY) |
| 2 | Nils Schlautmann | 8.170 | FLC Schwandorf (BY) |
| 3 | Jan Schulz | 8.048 | LSG Isny (BW) |
| 4 | Paul Schwarz | 8.031 | LSR Aalen (BW) |
| 5 | Max Maslak | 7.976 | AC Bonn-Hangelar (NRW) |

Clubklasse

| Platz | Name | Punktzahl | Verein |
|-------|--------------------|-----------|-----------------------|
| 1 | Gerrit Neugebauer | 8.577 | AC Esslingen (BW) |
| 2 | John Bartels | 8.332 | SFZ Königsdorf (BY) |
| 3 | David Neumann | 8.207 | LSG Amberg (BY) |
| 4 | Florian Kraja | 8.071 | LSC Wuppertal (NRW) |
| 5 | Nils Zitzelsberger | 8.067 | LSG Rheinstetten (BW) |



Die Sieger in der Clubklasse (v.l.): John Bartels (zweiter Platz), Gerrit Neugebauer (Sieger), David Neumann (dritter Platz); dazu Prof. Dr. Helmut Albrecht (Vorsitzender LSR Aalen) und Christof Geißler (BuKo Segelflug im DAeC und IGC)



Die Gewinner der Standardklasse (v.l.): Nils Schlautmann (zweiter Platz), Eric Schneider (Sieger), Jan Schulz (dritter Platz), dazu Prof. Dr. Helmut Albrecht und Christof Geißler



absolvierten Deutschen Juniorenmeisterschaft hat er bewiesen, dass er als Verein ein exzellenter Ausrichter ist.

Es waren sportlich bedeutende 14 Tage in den Pfingstferien 2023 auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen, die DM wurde zu einem Fest des Luftsports. Das sportliche Niveau war durchgehend sehr hoch – gerade in den vergangenen Jahren hat sich das Leistungsniveau der jungen Piloten enorm entwickelt. Aus den Teilnehmern dieses Jahres in Elchingen werden mit Sicherheit viele Top-Piloten der kommenden Jahre erwachsen.

Hoher Besuch bei der DMJ (v.l.): Prof.Dr. Helmut Albrecht (Vorsitzender LSR Aalen), Dr. Joachim Bläse (Landrat Ostalbkreis), Martin Grupp (Stellvertretender Bürgermeister Stadt Neresheim), BWLV-Präsident Eberhard Laur, DAeC-Präsident Claus Cordes, Sportleiter Dr. Bernd Schmid, Wettbewerbsleiter Manfred Streicher

Text: Michael Kost/red.
Fotos: Michael Kost/LSR Aalen

DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN IN BAYREUTH

KATRIN SENNE UND MATTHIAS STURM IN DER NATIONALMANNSCHAFT



Katrin Senne (FSV Sindelfingen) hat den Sprung in die Nationalmannschaft geschafft



Auch Matthias Sturm (LSV Schwarzwald) ist nun Teil der Nationalmannschaft und fährt zur EM 2025

Die diesjährigen Deutschen Segelflug-Meisterschaften in Bayreuth konnten die BWLV-Teilnehmer Matthias Sturm (LSV Schwarzwald) und Katrin Senne (FSV Sindelfingen) als Dritter und Vierte der 18m-Klasse abschließen und auf diese Weise den Einzug in die Nationalmannschaft feiern. Gemeinsam dürfen sie nun zur EM 2025 fahren.

Katrin Senne gelang am vierten Wertungstag sogar ein Tagessieg im hochkarätig besetzten Feld der 18m-Klasse. Nachdem die zweimalige Frauen-Welt-

meisterin schon seit vielen Jahren Mitglied der Frauen-Nationalmannschaft ist, hat sie nun auch den Einzug in die „geschlechtsneutrale“, allgemeine Nationalmannschaft geschafft, die damit nun endgültig keine reine Männer-Mannschaft mehr ist.

Sturm lag lange Zeit sogar auf Kurs zur Meisterschaft, musste sich aber am zehnten und letzten Wertungstag von Stefan Langer aus Donauwörth überholen lassen. Deutsche Meister wurden Simon Schröder (SFV Bad Wörishofen) in der 18m-Klasse, Michael Sommer (LSV Re-

gensburg) in der Offenen Klasse und Laurenz Theisinger mit seinem Vater und Co-Piloten Georg Theisinger (DJK Landau) in der Doppelsitzerklasse.

23 der 90 Teilnehmer stammten aus Baden-Württemberg, womit der BWLV knapp vor Bayern die größte Landesgruppe in Bayreuth stellte.

Ein ausführlicher Bericht über die DM 2023 folgt in der nächsten Ausgabe.

Text: Daniel Große-Verspohl
Fotos: LSG Bayreuth

WEGLIDE

#BUNDESLIGA: DER BLOG ZUR DMST

Infos, Hintergründe und Geschichten zur DMSt aus der 1. und 2. Bundesliga, der Liga der Junioren und den Regionalligen: Das alles gibt es in einem neuen Blog, der auf dem Portal WeGlide abrufbar ist.

Alles, was rund um die DMSt wichtig ist, beschreibt Elli Krell in ihrem Blog auf WeGlide



Was ist am vergangenen Wertungswochenende rund um die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) passiert? Welches sind die steilsten Auf- und Abstiege? Die größten persönlichen Erfolge? Die spektakulärsten Flüge?

Wer sich nicht nur für das aktuelle Ranking interessiert, sondern auch für die Geschichten hinter den Platzierungen, der erfährt ab montagabends im Blog der Bundeskommission Segelflug alles, was am Wertungswochenende wichtig war. Elli Krell, eine junge Segelfliegerin vom LSC Bayer Leverkusen, schreibt den Blog im Auftrag der Bundeskommission (BuKo) Segelflug im DAeC und in Zusammenarbeit mit den Betreibern der WeGlide-Plattform.

Die Bloggerin interessiert sich nicht nur für die Spitzensportler und ihre Erfolge, sondern besonders für die spannenden

Geschichten hinter den hochgeladenen Flügen – egal in welcher Liga sie stattfinden. „Es geht um den Breitensport und um die ganz persönlichen Herausforderungen und Erfolge der Piloten. Wichtigstes Ziel ist, sich gegenseitig zu motivieren“, beschreibt sie ihr Anliegen.

Dabei kommt ihrer Wahrnehmung nach der neu eingerichteten Juniorenliga eine besondere Funktion zu. „Damit erreichen wir die jungen Segelflieger, die sich bislang noch keinen Namen bei Wettbewerben machen konnten. Wir zeigen ihre Erfolge und motivieren so auch andere, ihre Flüge für eine Bundesligawertung bei WeGlide hochzuladen.“

Um nichts Wesentliches vom vergangenen Wertungswochenende zu verpas-

sen, ist Elli Krell auf die Unterstützung der Segelflug-Community angewiesen. „Nicht alles ist in den hochgeladenen Flügen zu erkennen, und manchmal übersieht man auch etwas. Deshalb bin ich für jeden Hinweis aus den Vereinen oder von den Piloten selbst dankbar, wenn sie Interessantes zu berichten haben.“



Der Blog ist zu finden unter <https://magazine.weglide.org> – oder direkt über den QR-Code.

Hinweise zu besonderen Flügen, Leistungen und Ereignissen nimmt Elli Krell gerne entgegen unter segelflug@daec.de.

Text: DAeC
Foto: privat

OLDTIMER-SEGELFLUGZEUGTREFFEN AUFMARSCH DER KLASSIKER

Mario Selss, der im April seinen 85. Geburtstag feierte, veranstaltet mit Unterstützung der Luftsportgruppe Weißenhorn erneut ein Oldtimertreffen. Oldtimer-Segelflugzeuge aus Deutschland, Österreich und der Schweiz werden von Montag, 4. September bis Sonntag, 10. September 2023, bei dem Treffen erwartet.

Nach Treffen in Elchingen, Ohlstadt und Ellwangen ist wie bereits im Vorjahr der im ehemaligen Vorderösterreich gelegene Flugplatz Weißenhorn (EDNW) in Bayern

Ort der Veranstaltung. Wenn hoffentlich das Wetter mitspielt, sind Flüge im Dreieck Ulm – Augsburg – Memmingen möglich.

Neben dem Fliegen der historischen Flugzeuge werden wieder einige interessante Vorträge stattfinden. Gemütliche Abende mit Zeit für den Erfahrungs- und Gedankenaustausch, der Gelegenheit neue Freundschaften zu schließen und alte zu vertiefen, sind fester Bestandteil solcher Treffen.



Beim Oldtimer-Segelflugzeugtreffen in Weißenhorn sind Piloten mit Flugzeugen älterer Bauart willkommen



Weitere Infos und Anmeldung bei Mario Selss per E-Mail unter mario.selss@kabelmail.de.

Text: Peter Dresen/red.
Foto: Peter Dresen



Die Flugschülerinnen und -schüler waren von ihrer ersten Begegnung mit dem Fliegen restlos begeistert

FERIENFLUGLAGER BEI DER LSG HANNS KLEMM

AB IN DIE LUFT!

Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG) veranstaltete vom 28. Mai bis 3. Juni 2023 zum ersten Mal ein Ferienfluglager für Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren. Unter dem Motto „Vom Fußgänger zum Piloten: Das Segelflugteam der LSG bringt dich in die Luft“ erhielten die Teilnehmer die Chance, ihren Traum vom Fliegen wahr werden zu lassen.

Die ambitionierte Jugendgruppe der LSG war die treibende Kraft hinter der Initiative zur Gewinnung neuer, junger Luftsportlerinnen und -sportler. Mit großer Motivation sammelte die Jugendgruppe Ideen und entwickelte ein Konzept, das schließlich zu einem erfreulichen Ergebnis führte: Drei neue Flugschülerinnen und vier neue Flugschüler im Alter von

14 bis 18 Jahren meldeten sich voller Vorfriede zum Ferienfluglager an.

Einen neuen Weg gehen

Schon vor Beginn des Fluglagers konnten die Teilnehmer beim Schnupperfliegen einen Vorgeschmack auf das einmalige Flugerlebnis erhalten: Sie erhielten eine Einweisung in die Regeln für einen sicheren Flugbetrieb und wurden mit den Doppelsitzer-Segelflugzeugen ASK 21 und Duo Discus vertraut gemacht, mit denen sie an diesem Tag erstmals in die Lüfte stiegen.

Das darauffolgende Ferienfluglager war ein großer Erfolg und hatte das Ziel, junge Menschen für das Fliegen zu begeistern. „Wir wollten mal einen neuen Weg ge-

hen“, sagte Florian Schiermeier, einer der beiden Jugendleiter der LSG. „Fluglager haben wir schon viele gemacht. Dieses speziell für neue Flugschülerinnen und -schüler ist eine Premiere.“

Begeisterung bei den Teilnehmern

Und diese Premiere übertraf die Erwartungen. Teilnehmen konnte man am Fluglager ohne jegliche Vorkenntnisse, quasi als „Fußgänger“. Sahra Eksi aus Rottenburg, eine der Teilnehmerinnen, beschrieb ihren Einstieg in das außergewöhnliche Hobby mit den Worten: „Es ist so cool, in der Luft zu sein, einfach atemberaubend.“ Benedikt Zölzler, der den Zeitpunkt

Neben Segel- und Motorflugzeugen war während des Ferienfluglagers auch die Ballonsportgruppe Horb mit mehreren Ballonen auf dem Flugplatz in Eutingen zu Gast





Blick in die aufgehende Sonne vom Boden aus



Kurz nach 5 Uhr morgens war es schon recht hell – das Sunrise-Fliegen war für die Beteiligten eine besondere Erfahrung

geschickt fand, da der Schulabschluss erst im nächsten Jahr bevorsteht, schloss sich dieser Begeisterung an.

Unter der Anleitung erfahrener Fluglehrer absolvierten die Teilnehmer ihre ersten Flüge mit dem Segelflugzeug. Die Teilnahmegebühr umfasste alle Fluggebühren bis zum ersten Alleinflug, der selbstverständlich erst nach dem Fluglager stattfinden wird, sowie die Übernachtung im eigenen Zelt und die Verpflegung.

Die neuen Flugschüler erlernten sofort die Grundlagen

Während des Fluglagers erlernten die Teilnehmer die grundlegenden Kenntnisse und Fertigkeiten, um ein Segelflugzeug sicher zu führen. Bereits ab dem ersten Tag erfuhren sie unter Anleitung von erfahrenen Fluglehrern, wie man sicher startet, landet und mit der Thermik spielt, um möglichst lange in der Luft zu bleiben.

Gemeinsam mit den erfahreneren Flugschülern sowie den ausgebildeten Segel- und Motorflugpiloten des Vereins halfen die Teilnehmer auch am Boden mit, um einen reibungslosen Flugbetrieb zu gewährleisten. Sie halfen beim

Aushallen und Startklar-Machen der Flugzeuge, holten Seile und brachten die Flugzeuge nach der Landung zurück zum Start.

Hervorragende Bedingungen, viele Starts

An jedem Tag wurde geflogen, und das Wetter spielte die ganze Woche großartig mit – ein wenig windig und sehr sonnig. Ein Sonnenschutz war daher unerlässlich, um Sonnenbrand zu vermeiden. Jeder Flugtag begann zwischen 9 und 10 Uhr mit dem Aushallen der Flugzeuge und endete nach 19 Uhr mit dem Reinigen und Einhalten der Flugzeuge.

Die Flüge wurden reihum verteilt, sodass alle Teilnehmer ausreichend Zeit in der Luft verbringen konnten. Täglich wurden etwa 30 Starts mit der Winde und zehn F-Schlepps durchgeführt.

Ein besonderes Highlight des Fluglagers war das Fliegen in den Sonnenaufgang. Die Wecker wurden hierfür auf vier Uhr morgens gestellt, eine Stunde später erhoben sich die Flugzeuge in die Luft, um die magische Atmosphäre des Aufgangs der Sonne aus der Perspektive eines Flugzeugs zu erleben.

Großer Erfolg für den Verein

Alle, die beim Fluglager dabei waren, sind sich einig: Es ist ein fesselndes Hobby, das nicht jeder ausübt und das enormen

Spaß bereitet. Auch die Organisation des Lagers und die Verpflegung erhielten Bestnoten.

Das Fazit von Florian Schiermeier lautet: „Unser erstes Ferienfluglager war ein gewaltiger Erfolg und hat viele junge Menschen für unser wunderschönes Hobby der Fliegerei begeistert. Wir freuen uns bereits jetzt darauf, das Fluglager im nächsten Jahr erneut zu veranstalten und noch mehr jungen Menschen die Möglichkeit zu geben, den Himmel zu erobern.“

Text: Claudius Banani/red.
Fotos: Claudius Banani



Los geht's in Richtung Sonnenaufgang

BESONDERE LEISTUNG

JAN SCHULZ FLIEGT VON ISNY AUS ÜBER DIE „MAGISCHE“ 1.000ER-MARKE

Jan Schulz von der LSG Isny hat in den vergangenen Wochen gleich mehrere Rekordflüge hingelegt

Gleich mehrmals ist der 23-jährige Jan Schulz von der Luftsportgruppe Isny in den vergangenen Wochen an, bzw. über die 1.000-Kilometer-Marke geflogen. Antje Bütow berichtet von den spektakulären Flügen des talentierten Nachwuchspiloten.

Mittwoch, 14. Juni 2023, um kurz nach 8 Uhr morgens: Normalerweise ist es am Isnyer Flugplatz um diese Zeit ruhig, manchmal führen ein paar Hundebesitzer ihre Hunde am Flugplatz spazieren, oder der eine oder andere Jogger dreht eine morgendliche Runde.

An diesem Tag aber ist schon Bewegung am Platz: Nachwuchstalent Jan Schulz, gerade erst mit der Bronzemedaille von der Deutschen Meisterschaft der Junioren in Aalen nach Hause gekommen, schiebt den OLC-Discus aus der Halle. Der Wetterbericht ist bereits gecheckt, das Flugzeug getankt und auf Hochglanz poliert, die Brotzeit und das Wasser sind vorbereitet, und Jan ist bereit für diesen

Tag. „Heute kann es vielleicht klappen!“, denkt er sich.

Die F-Schlepp-Maschine wird vorbereitet und Fluglehrer Florian Hofer kommt – eher skeptisch – extra zum Schleppen.

300 Kilometer nach der ersten Wende

Pünktlich wird gestartet, und um 9.15 Uhr MEZ (7.15 Uhr UTC) ist Jan in der Luft und geht auf Strecke. Am Alpsee bei Immenstadt klinkt Jan aus und probiert, ob es schon brauchbare Thermik gibt. Aber in Richtung Agathazell geht's schon wieder runter.

Glücklicherweise hat das tolle Flugzeug von Wilfried Grosskinsky einen Motor, der muss jetzt noch einmal raus. Vom Hausberg der Agathazeller, dem Mittag, bis zum Wertacher Hörnle wird „gerattelt“, und dann geht's richtig los. 7.50 Uhr UTC ist der Propeller im Rumpf eingeklappt und zügig geht es weiter. Eine halbe Stun-

de später ist er schon in Füßen am Tegelberg, um 9.15 Uhr UTC in Kufstein und 10.30 Uhr UTC ist die erste Wende hinter Niederöblarn erreicht. Rund 300 Kilometer stehen zu diesem Zeitpunkt auf dem Rechner. Weiter geht es nach Zell am See, die Wolken stehen über den Bergen, wie aus der „Streckenflug-Reklame“.

Um 12.30 Uhr UTC meldet sich Jan: „Es sieht gut aus, hab schon über 500 Kilometer.“ Zu Hause hocken schon einige am Handy und verfolgen den Flug auf WeGlide live.

Richtung Samedan, Zugspitze und Lechtal

Am Rofan kreuzt sich seine Flugstrecke mit der Strecke vom Hinweg. Vorbei am Tschirgant ist Samedan nun das nächste Ziel. Dort gibt es 7,4 m/s integriertes Steigen – der Wahnsinn, und es ist erst 13.30 Uhr UTC! Bei Samedan die nächste Wende, Jan folgt nun dem Inntal in Richtung Innsbruck, fast ohne Kurven kommt er dort um 15 Uhr UTC vorbei. Zurück geht's bis fast nach Kufstein, bevor um 15.30 Uhr UTC dort wieder gewendet wird.

Nächstes Ziel sind die Zugspitze und das Lechtal. Ab und an setzt die Liveverfolgung zu Hause aus, über den hohen Bergen gibt es teilweise keinen OGN-Empfang. Die Daheimgebliebenen sehen dann manchmal nur gerade Fluglinien statt der tatsächlichen Strecken. Als im WeGlide live die 800-Kilometer-Marke geknackt wird, berichtet Jan gerade, dass er die 900 Kilometer geschafft hat.

Empfang mit Kuchen: Nach seinem ersten 1.000-Kilometer-Flug wurde der Nachwuchspilot von seinen Vereinskameraden standesgemäß begrüßt



Also werden ab jetzt zu Hause immer 100 Kilometer virtuell draufgerechnet.

Empfang mit Kuchen

Kurz hinter Holzgau im Lechtal dreht Jan wieder um und fliegt über Reutte wieder zurück nach Isny. Um 17.47 Uhr UTC stehen 1.053 OLC-Kilometer auf dem Rechner, 1.063 km mit einem 104er-Schnitt werden es bei der Landung sein.

Zu Hause wartet ein großes Empfangskomitee mit Konfettikanone, Luftschlangen und 1.000er-Kuchen auf Jan, und glücklich landet er um 18.04 Uhr UTC in Isny. „Saug geil, hätte ich heute morgen nicht gedacht, dass das reicht“, meint Flo anerkennend.

Am darauffolgenden Samstag werden im Verein der erste 1.000er-Flug aus Isny heraus sowie der dritte Platz bei der Junioren-DM gebührend gefeiert. Und weil's

so schön war, legt Jan am 24. Juni 2023 mit 997 Kilometern sowie am 26. Juni 2023 mit 1.013 Kilometern gleich noch einmal nach. „Machst du jetzt eine Serie?“, fragt der Vereinsvorsitzende Heribert Streubel. Wir denken, da wird noch viel kommen und gratulieren zu diesen tollen Erfolgen!

Text: Antje Bürow/red.
Fotos: Antje Bütow



Anflug auf Helgoland



Vor dem Flug nach Helgoland wurden letzte Instruktionen erteilt

Kürzlich hat wieder das jährliche gemeinsame Sicherheitstraining der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) und der deutschen Sektion der „Ninety-Nines“ (99s) in Nordhorn-Lingen stattgefunden – der sogenannte „Spring Refresher“.

Für die diesjährige Veranstaltung hatten sich die Veranstalterinnen etwas Besonderes ausgedacht: Nachdem die acht Teilnehmerinnen am Freitag und Samstag unter der Anleitung von vier Fluglehrerinnen auf drei Cessnas und zwei Piper insbesondere Kurzstart- und Kurzlande-

verfahren geübt und sich mit sorgfältiger Flugvorbereitung (speziell „Weight and Balance“ sowie Start- und Landestrecken-Berechnungen) auseinandergesetzt hatten, ging's am Sonntag zur Anwendung des Gelernten nach Helgoland.

Alle Crews landeten bei strahlendem Sonnenschein und nahezu Windstille sicher und souverän auf der kurzen Bahn der vorgelagerten kleinen Düne. Nach dem Besuch der „Langen Anna“ und den Hummerbuden auf der Hauptinsel flogen die Teilnehmerinnen mit ein wenig Kribbeln im Bauch übers Meer zurück nach Nordhorn.

Neben praktischen Übungen beinhaltete der dreitägige Workshop auch Fachvorträge, unter anderem von Sebastian Schrap zu Neuerungen im Luftrecht.



Das nächste Sicherheitstraining findet im Herbst in Diepholz statt. Mehr dazu unter www.pilotinnen.de und www.ninety-nines.de.

Text: Ruth Haliti, VDP
Fotos: VDP

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

WARBIRD-MEETING DER MODELLFLUG- ABTEILUNG DES FSV KARLSRUHE 1910



Zum Warbird-Treffen kamen 30 Piloten aus ganz Deutschland und der Schweiz mit ihren Modellen nach Neumalsch

Am langen Wochenende an Christi Himmelfahrt vom 18. bis 21. Mai 2023 hatte die Modellflugabteilung des FSV Karlsruhe zum 3. Warbird-Meeting auf ihr Modellfluggelände bei Neumalsch eingeladen.

Die Einladung richtete sich vor allem an Freunde der Militärflugzeuge aus der Zeit von Beginn der Militärfliegerei bis ca. 1950. Die Wettervorhersage war gut und so folgten etwa 30 Piloten aus beinahe dem gesamten Bundesgebiet und der Schweiz dieser Einladung und reisten zum Teil schon am Mittwoch und teilweise auch mit Familie an.

Die Grumman F9F „Panther“, ein US-amerikanischer Jagdbomber als Modell



Ziel des Meetings sollte es sein, ein paar schöne Tage in entspannter Atmosphäre zu verbringen, um Erfahrungen auszutauschen, alte Bekanntschaften zu pflegen, neue zu schaffen und natürlich gemeinsam zu fliegen und eine gute Zeit zu haben. Dieses Ziel wurde voll und ganz erreicht.

Modelle gekonnt in Szene gesetzt

Vom Albatros-Doppeldecker über eine I-16 „Rata“ bis zum F 104 Starfighter gab es eine große Bandbreite an sehr schönen Modellen am Boden und vor allem in der Luft zu sehen, wo sie durch die Piloten gekonnt in Szene gesetzt wurden. Geflogen wurde nach Aufstellung in der Flightline und so lief der Flugbetrieb sehr entspannt ab. Der doch etwas stramme Wind aus nördlicher Richtung stellte die Piloten offensichtlich vor keine größeren Probleme. Beim Landen kam ihnen das teilweise sogar im wahrsten Sinne des Wortes etwas entgegen, da der Wind ziemlich genau auf der Bahn lag. Kleinere technische Probleme konnten durch gegenseitige Hilfe schnell behoben werden – „Good airmanship“ eben.

Am Samstagabend gab es für alle das schon traditionelle Fleischkäs-Essen, das durch ein reichhaltiges, von den Vereinsmitgliedern erstelltes Salatbuffet ergänzt wurde. Den Abend rundete das gemütliche Beisammensein mit angeregten Gesprächen an der Feuerschale ab. Am nächsten Morgen gab es noch ein



Bunt bemalter Albatros-Doppeldecker

gemeinsames Frühstück für alle. Am Sonntagnachmittag machte sich dann langsam Aufbruchsstimmung breit und der Platz leerte sich allmählich.

Herzliches Dankeschön an alle Teilnehmer und Helfer

Das durchweg positive Feedback der Teilnehmer und Gäste möchte der FSV Karlsruhe mit einem dicken Dankeschön an diese zurückgeben, haben sie durch ihr zahlreiches Erscheinen doch maßgeb-

lich zum Gelingen dieses tollen Wochenendes beigetragen.

Ein großes Dankeschön geht auch an die Organisation durch Gabi und Peter Moratz, Dr. Klaus Seemann und an alle fleißigen Helferinnen und Helfer im Hintergrund.

Text: Wolfgang Moratz

Fotos: Dr. Klaus Seemann, Peter Mayer



Nicht nur mit seiner Größe, sondern auch mit seiner Detailgenauigkeit beeindruckte der F 104 Starfighter

Region 2 – Hohenlohe-Tauber

FLY-IN IN BACKNANG (EDSH)

Der LSV Backnang-Heiningen lädt am **Samstag, 16. September 2023**, ab 13 Uhr zu einem Fly-In mit Grillen an den Backnanger Flugplatz (EDSH) ein. Für Essen und Getränke ist gesorgt. Interessierte können sich online über das PPR-Formular auf www.edsh.de anmelden – dies dient der Stellplatzplanung. Für jeden Piloten, der über Nacht bleibt, wird am nächsten Morgen ein Weißwurstfrühstück organisiert. Der Verein freut sich auf viele Besucher.



Alle Infos für Piloten und Besucher gibt es unter www.edsh.de/flugplatz/piloteninfo.html – oder direkt über den QR-Code.

Text und Foto:
LSV Backnang-Heiningen



Am Flugplatz Backnang-Heiningen warten am 16. September Speisen vom Grill und kühle Getränke auf alle Piloten

Region 6 – Westalb-Hochrhein

SCHULUNGLAGER LSB DONAUESCHINGEN UND ARGE KLIPPENECK

Vom 27. Mai bis zum 4. Juni 2023 fand erstmals ein gemeinsames Schulungslager der Luftsportvereingung Schwarzwald-Baar (LSB) Donaueschingen und der ARGE Klippeneck mit den Vereinen Aero-Club Klippeneck, Sportfliegergruppe Schwennin-

gen a. N. (Abteilung Segelflug) und der Segelfluggruppe Spaichingen-Aldingen statt.

21 Flugschüler und frischgebackene Lizenzpiloten beider Vereine erlebten eine unvergessliche Zeit, die sie mit neu-

en Erfahrungen und wertvollem Wissen bereicherte.

Dank des traumhaften Wetters konnte jeden Tag Flugbetrieb stattfinden, wodurch am Ende des Lagers insgesamt 363 Starts und 155 Flugstunden zusam-

Die Teilnehmer wuchsen beim gemeinsamen Fluglager zu einer engen Gemeinschaft zusammen

menkamen. Die Schulung erfolgte mit Hilfe von fünf Doppelsitzern und drei Einsitzern.

Start in Donaueschingen

Das Lager begann mit den ersten vier Tagen in Donaueschingen, wo die Teilnehmer ihre Zelte aufschlugen. Neben dem gemeinsamen Zubereiten von Mahlzeiten gab es am Abend gesellige Stunden am Lagerfeuer, Spaziergänge und ein angenehmes Zusammensein.

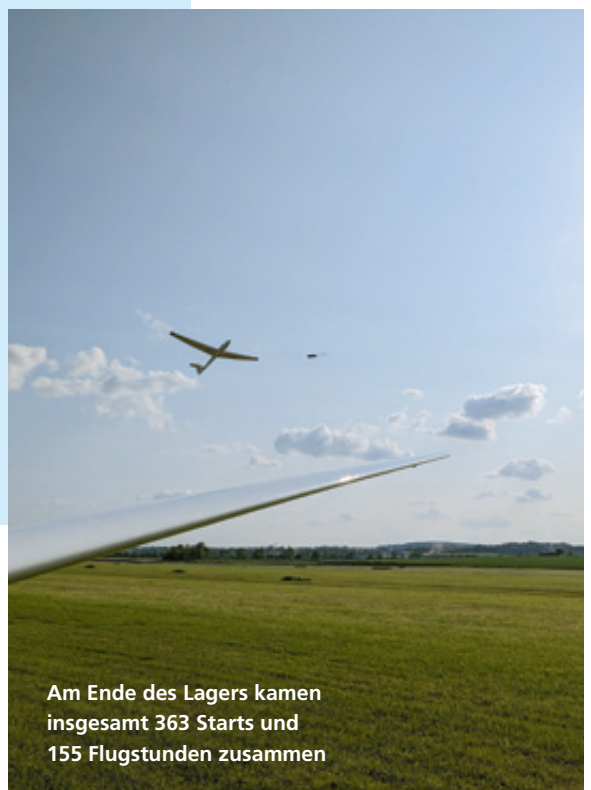
Nach den ereignisreichen Tagen in Donaueschingen brachen die Teilnehmer entweder im F-Schlepp oder mit dem Auto zu ihrem nächsten Ziel auf – dem Klippeneck. Dort konnten sie neben beeindruckenden Flügen auch die malerische Landschaft und die atemberaubenden Sonnenuntergänge genießen. Die Tage am Klippeneck waren geprägt von weiteren Flügen, bei denen die Teilnehmer ihr Erlerntes anwendeten und neue Fertigkeiten erwarben.



Das gute Wetter ermöglichte viele Flüge



Die Teilnehmer genossen fantastische Ausblicke



Am Ende des Lagers kamen insgesamt 363 Starts und 155 Flugstunden zusammen

Fliegerische Erfolge und wertvolles Miteinander

Drei der Flugschüler absolvierten während des Lagers erfolgreich ihren 50-Kilometer-Flug, der ihnen die Schönheit der Umgebung aus der Vogelperspektive präsentierte. Darüber hinaus wurden mehrere Überlandeinweisungen und Umschulungen auf andere Flugzeugtypen wie die K 8 oder die LS-4 erfolgreich durchgeführt.

Während des Lagers wurden nicht nur technische Fähigkeiten geschult, sondern es wurden auch wichtige Werte wie Teamwork, Verantwortungsbewusstsein und Sicherheit vermittelt. Erfahrungen wurden geteilt, Geschichten wurden erzählt und es entstand eine inspirierende Atmosphäre voller Begeisterung und Zusammenhalt. Die Leidenschaft für den Segelflug verband die Teilnehmer und schuf eine tolle Gemeinschaft, die über die neun Tage des Lagers hinaus sehr gestärkt wurde. Die Teilnehmer schlossen viele neue Freundschaften, und das

Fluglager bot eine großartige Gelegenheit, viele wunderbare Momente miteinander zu teilen.

Dank an alle Helfer

Dies wäre nicht möglich gewesen ohne das engagierte Team von Fluglehrern, Windenfahrern, Startleitern und den vielen anderen helfenden Händen, die dieses unvergessliche Lager ermöglicht haben. Ihnen gebührt ein besonderer Dank für ihren Einsatz und ihre Unterstützung.

Insgesamt kann das erste gemeinsame Schulungslager der LSB Donaueschingen und der ARGE Klippeneck als Meilenstein

in der Zusammenarbeit der beiden Vereine betrachtet werden. Es hat gezeigt, dass durch gemeinsame Projekte und Veranstaltungen der Zusammenhalt gestärkt wird und dass eine Gemeinschaft voll Zusammenhalt entstehen kann, die über die Grenzen der einzelnen Vereine hinausgeht.

Mit einem Gefühl der Dankbarkeit und Vorfreude blicken die Teilnehmer auf das nächste Schulungslager, in dem sie erneut gemeinsam fliegen, lernen und wachsen können.

Text: Fanny Franke, Luísa Renjiffo-Boeck
Fotos: Teilnehmer

GRATULATION



Nikolas und Inna Breitenfeld in der DG 500 des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim – davor standen die Vereinskameraden Spalier

Beim Markgräfler Luftsportverein in Müllheim gab es kürzlich Grund zur Freude: Am 12. Juni 2023 haben sich Nikolas und Inna Breitenfeld im Rahmen einer freien Trauung das Ja-Wort gegeben. Nikolas ist seit vielen Jahren aktiver

Pilot und im Vorstand des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim als Leiter des Flugbetriebs tätig.

Bereits im Herbst 2022 hatten die beiden standesamtlich geheiratet, nun folgte

HOCHZEIT IN MÜLLHEIM AUF WOLKE SIEBEN

noch der festliche Rahmen. Die Trauung selbst fand in der Martinskirche in Müllheim statt, über der anschließend Eugen Sehringer mit seinem Salto ein schönes Kunstflugprogramm vorführte, das nicht nur die Gäste der Hochzeit erfreute.

Danach fuhr die Gesellschaft zum Schloss Reinach nach Munzingen, wo vor dem Schloss die DG 500 des Vereins auf das junge Brautpaar wartete. Bei der obligatorischen Sitzprobe wurde getestet, wer am besten steuern kann und darf – und beide waren sich wie immer sogleich einig. Der Verein wünscht dem Paar von Herzen alles Gute zur Hochzeit – mögen die beiden immer glücklich und zufrieden sein!

Text: Arno Breitenfeld/red.
Foto: Markgräfler Luftsportverein Müllheim

HOCHZEIT IN ELLWANGEN

DIE FLIEGERGRUPPE ELLWANGEN GRATULIERT VON HERZEN ZUR EHE!

Philipp Funk von der Fliegergruppe Ellwangen hat am 20. Mai 2023 seine Lenka geheiratet. Die Fliegergruppe stand nach der Trauung Spalier und überbrachte dem Brautpaar die besten Wünsche für die gemeinsame Zukunft.

Text und Foto: Fliegergruppe Ellwangen

Gemeinsam ins Eheglück: Philipp und Lenka Funk im Duo Discus der FG Ellwangen



FLUGSICHERHEIT

TMZ HANNOVER:

AB SEPTEMBER NEUE MONITORING FREQUENZ

Für die Transponder Mandatory Zone (TMZ) Hannover gilt ab dem 7. September 2023 eine neue Monitoring-Frequenz: **119.490 MHz**. Dies teilt die Deutsche Flugsicherung mit.

Text: DAeC

Karte: Mit freundlicher Genehmigung der DFS – nicht zu navigatorischen Zwecken!



WHISKY WHISKY GOLF – WIEDER WAS GELERNT!

Der Wert des Erfahrungsaustauschs für Flugsportvereine: Gemeinsames Lernen und verbesserte Flugsicherheit. Warum ein Clubabend nicht nur dem Vergnügen dient, sondern gezielt als Lernplattform genutzt werden kann, erklärt Rainer Krumm.

Ein Flugsportverein ist nicht nur ein Ort für leidenschaftliche Piloten und Flugbegeisterte, sondern auch eine Gemeinschaft, die sich durch den Austausch von Wissen und Erfahrungen weiterentwickelt. Regelmäßige und strukturierte Clubabende bieten die ideale Plattform, um dieses gemeinsame Lernen zu fördern und die Flugsicherheit zu verbessern. In diesem Artikel wird der Mehrwert eines solchen Erfahrungsaustauschs beleuchtet und erläutert, wie Flugsportvereine durch das gemeinsame Lernen aus Fehlern und Erfolgen profitieren können.

Von den Erfahrungen anderer profitieren

Im Rahmen von Clubabenden haben Mitglieder die Möglichkeit, ihre eigenen Flugenerlebnisse und Herausforderungen zu teilen. Durch den Austausch von Informationen können andere Piloten von diesen Erfahrungen lernen und sich auf ähnliche Situationen vorbereiten. Der kollektive Wissensschatz, der auf diese Weise aufgebaut wird, ermöglicht es jedem einzelnen Mitglied, von den Erkenntnissen anderer zu profitieren und dadurch seine eigene Flugkompetenz zu erweitern: Nicht jede Erfahrung muss selbst gemacht werden.

In vielen Flugvereinen ist es leider oft noch so, dass man(n) nicht über Fehler oder negative Erlebnisse spricht – aber genau das wäre so wichtig. Im Rahmen von strukturierten Clubabenden kann die gemeinsame Lernkurve ordentlich ansteigen und so zur Flugsicherheit beitragen.

Die LSG Isny zum Beispiel führt ein Format namens „Friday for Flugsicherheit“ ein, um sich gemeinsam über Aspekte der Flugsicherheit auszutauschen. Der SSC Bad Waldsee-Reute führte den WWG-Clubabend ein – „Whisky Whisky

Golf – wieder was gelernt“. Hier berichtet zunächst der Vorstand über Aktuelles aus dem Verein, dann bringt wechselnd ein Mitglied einen kleinen Beitrag und stellt etwas vor, das entweder einfach nur interessant ist, oder auch konkrete Modelle, die für das Fliegen wichtig sind. Hoch spannend zu hören, wie zum Beispiel Fliegerkolleginnen und Fliegerkollegen einen UL-Ausflug nach Tschechien planten und durchführten. Oder ein anderes Clubmitglied bei einer Meisterschaft mitgemacht hat und was er oder sie daraus lernte. Da nimmt jeder was mit.

Identifikation und Analyse von Risikofaktoren

Im Zuge des Erfahrungsaustauschs können potenzielle Risikofaktoren und Sicherheitsbedenken identifiziert werden. Piloten können über unvorhergesehene Ereignisse, schwierige Wetterbedingungen oder ungewöhnliche Flugsituationen berichten und gemeinsam analysieren, wie diese vermieden oder bewältigt werden können. Durch das Teilen von Informationen und das Erörtern von bewährten Verfahren können die Mitglieder des Vereins ihr Risikobewusstsein schärfen und ihre Flugsicherheit verbessern.

Aus der Praxis für die Praxis: Beim SSC Bad Waldsee-Reute wurde bei einem Whisky-Whisky-Golf-Abend beispielsweise zunächst das „Schweizer-Käse-Modell“ vorgestellt (Siehe Video-Link), um dann gemeinsam dieses Modell auf den eigenen Flugplatz und Flugbetrieb zu übertragen. Gemeinsam entstand so ein umfangreicher Dialog über kleine, aber wichtige Aspekte der Flugsicherheit. Diese wurden dann auf Post-Its gesammelt und dokumentiert. Jeder Pilot trägt so viel Wissen mit sich – wäre doch schade, wenn nicht jeder davon profitieren könnte. Auch hier gilt der Grundsatz: „Wenn der Verein wüsste, was der Verein weiß!“

Fehlerkultur und Lernen aus Fehlern

Ein strukturiertes Clubabend-Format bietet den Rahmen, um über Fehler zu sprechen und aus ihnen zu lernen. Statt Fehlschlüsse zu stigmatisieren, kann der Fokus



Positives Beispiel: Mit dem Format „Whisky Whisky Golf“ hat der SSC Bad Waldsee-Reute eine gute Dialogplattform für seine Mitglieder geschaffen

auf die Fehleranalyse und die gemeinsame Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten gelegt werden. Indem Piloten offen über ihre Fehler berichten und die zugrunde liegenden Ursachen diskutieren, können andere Mitglieder diese Erfahrungen nutzen, um ähnliche Fehler zu vermeiden.

Dies fördert eine offene Fehlerkultur und trägt zur kontinuierlichen Verbesserung der individuellen Flugfähigkeiten bei. Wie wäre es denn mit dem Titel oder Motto für den nächsten Clubabend: „Mein schönster Fehler – und was ich daraus gelernt habe!“

Praxisorientiertes Lernen durch Fallstudien und Szenarien

Clubabende bieten die Möglichkeit, Fallstudien und realitätsnahe Flugszenarien zu präsentieren und zu analysieren. Mithilfe von Simulationen, Videos oder Erfahrungsberichten können komplexe Situationen nachgestellt und gemeinsam bewertet werden. Das Internet ist voll mit tollen Videos. Warum nicht eines der Videos gemeinsam anschauen, gemeinsam darüber sprechen und diskutieren?

So berichtete mir ein Flugschüler, dass er ein Video von Delta Mike Heavy angeschaut habe, in dem es über das Durchstarten ging. Und bei einem nicht ganz gelungenen Anflug unter Seitenwind entschied er sich für das Durchstarten, weil er es für sich als sichere Option im Kopf abgespeichert hatte. Er meinte, ohne dieses Video und die Selbstreflexion darüber hätte er vielleicht anders entschieden. Genau diese Geschichten müssen in Vereinen diskutiert werden, damit weitere



Beim Clubabend darf und soll es gerne auch mal um Flugsicherheit gehen

Die wichtigsten Grundsätze der Flugsicherheit können gemeinsam erarbeitet und festgehalten werden

Piloten das Thema Durchstarten für sich wieder mehr in Erwägung ziehen.

Durch den Dialog und die Diskussion unterschiedlicher Lösungsansätze erweitern die Mitglieder ihre Kenntnisse und entwickeln kritische Denkfähigkeiten, die ihnen helfen, besser auf Herausforderungen im realen Flugbetrieb zu reagieren.

Förderung des Teamgeistes und des Zusammenhalts

Der regelmäßige Austausch von Erfahrungen und Wissen stärkt den Teamgeist und den Zusammenhalt innerhalb des Flugsportvereins. Piloten fühlen sich unterstützt und motiviert, sich weiterzuentwickeln. Der offene Dialog und die gegenseitige Unterstützung schaffen eine positive Lernatmosphäre, in der Mitglieder ihre Fragen stellen und um Rat bitten können. Diese Gemeinschaft fördert nicht nur das individuelle Wachstum, sondern stärkt auch die Flugsicherheit als

gemeinsames Ziel. Und ohne Flugsicherheit macht der Flugsport weder Spaß, noch ergibt er einen Sinn.

Insgesamt bietet der Erfahrungsaustausch im Rahmen von Clubabenden für Flugsportvereine zahlreiche Vorteile. Durch das gemeinsame Lernen und den kontinuierlichen Dialog können Mitglieder von den Erfahrungen anderer profitieren, Risikofaktoren identifizieren, aus Fehlern lernen und ihre individuellen Flugfähigkeiten verbessern. Ein strukturiertes Clubabend-Format fördert nicht nur die Flugsicherheit, sondern stärkt auch den Teamgeist und den Zusammenhalt innerhalb der Vereinsgemeinschaft.

Indem Flugsportvereine den Wert des Erfahrungsaustauschs erkennen und ihn aktiv fördern, können sie ihre Mitglieder unterstützen, ihre Flugkompetenz kontinuierlich auszubauen und somit zu einer sicheren Flugumgebung beitragen.



Wie das Schweizer-Käse-Modell funktioniert, erklärt Rainer Krumm in einem YouTube-Video, das direkt über den QR-Code zu finden ist.



Text und Fotos: Rainer Krumm

Rainer Krumm ist Managementtrainer und fliegt im SSC Bad Waldsee-Reute. Er fliegt Gleitschirm, Motorschirm und Ultraleicht und ist Autor des Buches „Mentales Training für Piloten“.

BEKANNTMACHUNG DES BUNDESVERKEHRSMINISTERIUMS BITTE RMZ UND TMZ BEACHTEN!

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat ab Oktober 2023 Lufträume mit vorgeschriebener Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone, RMZ) und Lufträume mit vorgeschriebener Transponderschaltung (Transponder Mandatory Zone, TMZ) festgelegt.

Diese Festlegungen sind nachzulesen in den NfL RMZ 2023-1-2851, bzw. NfL TMZ 2023-1-2852. Beide stehen auf der BWLV-Homepage zum Download zur Verfügung (www.bwlv.de → Top News) – oder direkt über den QR-Code.



Text: DAeC/red.



AUSSCHREIBUNG:

(B) BWLV-UL-FLUGLEHRER-LEHRGANG OKTOBER 2023



Vom 9. bis 11. Oktober findet wieder ein BWLV-UL-Fluglehrerlehrgang am Sonderlandeplatz Herrenteich (EDEH) statt

Wegen der großen Nachfrage veranstaltet der Fachausschuss Motorflug-/UL-Ausbildung des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLV) unter der Leitung von Günther Hausmann (BWLV-Ausbildungsleiter UL) im Oktober 2023 einen zweiten UL-Fluglehrer-Lehrgang für Inhaber einer Lehrberechtigung auf Motorflugzeugen, Hubschraubern, oder Segelflugzeugen. Ausbildung und Prüfung erfolgen im Rahmen eines mindestens dreitägigen Lehrganges.

Besonderheit: Teilnahme nur mit eigenem oder gechartertem UL möglich. Das eingesetzte Gerät muss dabei eine Zulassung → 550 Kilogramm MTOW aufweisen.

Termin: Montag, 9. Oktober bis Mittwoch, 11. Oktober 2023
Lehrgangsort: Sonderlandeplatz Herrenteich (EDEH)
Seminarkürzel (im Vereinsflieger): AUS-0098

Lehrgangsgebühr: 190 Euro für BWLV-Mitglieder*
Lehrgangsgebühr: 240 Euro für Teilnehmer, die nicht Mitglied im BWLV sind.*
*Zuzüglich Prüfungsgebühr nach DAeC-Preisliste

Anmeldeschluss: 20. September 2023. Die Teilnehmerzahl ist auf zehn Personen begrenzt.

Die Anmeldung sollte idealerweise im Vereinsflieger.de unter „Mein Profil / Seminarangebote“ erfolgen. Dies reduziert den Verwaltungsaufwand. Alle erforderlichen Informationen und Formulare stehen dort zum Download zur Verfügung.

Für Teilnehmer **ohne** Zugang zum Vereinsflieger stehen die erforderlichen Formulare auf der Homepage des BWLV zur Verfügung: www.bwlv.de (→ Aus- & Weiterbildung → Fluglehreraus- und Weiterbildung → UL-Fluglehrerausbildung)

Zulassungsvoraussetzungen zum Lehrgang:

- PPL-Inhaber mit gültiger Lehrberechtigung (keine Gleitschirm-, Trike-, Heli-, CPL- und ATPL- Fluglehrer).
- Zwölf Stunden als verantwortlicher Führer auf aerodynamisch gesteuerten UL innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages

- Teilnehmen kann nur, wer mindestens seit zwölf Monaten vor Lehrgangsbeginn Inhaber einer Drei-Achs-UL-Berechtigung ist.

Bis zum 20. September 2023 müssen der BWLV-Geschäftsstelle folgende Unterlagen vorliegen:

- ausgefülltes Anmeldeformular
- Haftungsbeschränkungserklärung
- Kopie der Lizenz für aerodynamisch gesteuerte UL
- Kopie des Luftfahrerscheines mit eingetragener Lehrberechtigung

Übernachtungsmöglichkeiten:

- Selbstorganisation, vielfältige Möglichkeiten in der näheren Umgebung (Gaststätten/Hotels/Ferienwohnungen, etc.)
- Camping am Flugplatz (Zelt/Wohnwagen/Wohnmobil) ist möglich. Bitte um vorherige Absprache.

Ansprechpartner für den Sonderlandeplatz Herrenteich (EDEH):

- Peter Sprenger: +49 176 55063452
- Bewirtung: Flugplatz-Gaststätte

Ansprechpartner im BWLV:

Bernd Heuberger, Telefon 0711 22762-22 oder E-Mail: heuberger@bwlv.de.

(B) Die Veranstaltung fällt unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG) – das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen.

Achtung: Der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden! Alle Infos hierzu gibt es unter www.bwlv.de (Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter Bildungsurlaub) oder unter www.bildungszeit-bw.de.

Text: Bernd Heuberger
Fotos: BWLV/Breezer/Tobias Barth

Die Anmeldung sollte idealerweise unter Vereinsflieger.de erfolgen



BWLIV-TERMINSERVICE 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

| von | bis | Sp. | Maßnahme | Ort |
|----------|----------|-----|---|--|
| 28.07.23 | 05.08.23 | SF | 54. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb – Info: www.klippeneck-wb.de | Klippeneck |
| 29.07.23 | 10.08.23 | MF | PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info | BWLIV-Motorflugschule Hahnweide |
| 30.07.23 | 11.08.23 | SF | Segelflug-EM (Offene, 18m- u. DoSi-Klasse) – Info: www.daec.de | Leszno/Polen |
| 30.07.23 | 12.08.23 | SF | Junioren-Segelflug-EM – Info: www.daec.de | Arnborg/Dänemark |
| 01.08.23 | 04.08.23 | MD | Hangflug-WM – Info: www.modellflugimdaec.de | Turda/Rumänien |
| 05.08.23 | 11.08.23 | LJ | Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: anmeldung@juflie-leibertingen.de | Leibertingen |
| 10.08.23 | 20.08.23 | LJ | BWLIV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwliv.de | Berneck |
| 11.08.23 | 20.08.23 | LJ | BWLIV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwliv.de | Sinsheim |
| 12.08.23 | 18.08.23 | LS | AMF-Streckenflug-Trainingslager – Info: www.am-foerderverein.de | Klippeneck |
| 12.08.23 | 19.08.23 | MD | Senioren-WM/Junioren-EM Freiflug – Info: www.modellflugimdaec.de | Poitou/Frankreich |
| 13.08.23 | 26.08.23 | LJ | Multiplikatoren-Lehrgang Gebirgssegelflug – Info: www.luftsportjugend.com | St. Auban/Frankreich |
| 19.08.23 | 20.08.23 | A | Flugplatzfest Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de | Flugplatz Ellwangen (EDPY) |
| 19.08.23 | 20.08.23 | A | Fliegerfest Pleidelsheim – Info: www.segelflug-pleidelsheim.de | Fluggelände Pleidelsheim |
| 19.08.23 | 27.08.23 | LJ | BWLIV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwliv.de | Segelfluggelände Klippeneck |
| 26.08.23 | 27.08.23 | A | Flugtage Donzdorf – Info: www.fliegergruppe-donzdorf.de | Flugplatz Messelberg (EDPM) |
| 26.08.23 | 27.08.23 | A | Flugtag Wächtersberg, Flugprogramm am So. – Info: https://wp.fsvwaechtersberg.de | Flugplatz Wächtersberg (EDSV) |
| 27.08.23 | | A | Flugplatzfest Erbach mit Fly-In – Info: www.lsvverbach.de | Flugplatz Erbach/Donau (EDNE) |
| 31.08.23 | 04.09.23 | A | Offene DM Hubschrauberflug – Info: www.daec.de | Flugplatz Arnstadt-Alkersleben (EDBA) |
| 01.09.23 | 03.09.23 | MD | DM F1-Ebene – Info: www.modellflugimdaec.de | Manching/BY |
| 02.09.23 | 15.09.23 | SF | (B) Praktischer Ausbildungslehrgang F(S)-Ausbildung – Info: oelschlaeger@bwliv.de | Klippeneck |
| 04.09.23 | 10.09.23 | SF | Oldtimer-Segelflugtreffen – Info: mario.sells@kabelmail.de | Flugplatz Weißenhorn/BY(EDNW) |
| 04.09.23 | 07.09.23 | MD | Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de | Hülben |
| 08.09.23 | 10.09.23 | MD | Glider Expo – Info: www.fliegergruppehuelben.de | Hülben |
| 08.09.23 | 10.09.23 | MD | Deutsche Jugendmeisterschaft F1-Ebene – Info: www.modellflugimdaec.de | Manching/BY |
| 08.09.23 | 10.09.23 | A | Flugplatzhock mit US-Car-Treffen/Oldtimertreffen – Info: www.lsv-hayingen.de | Flugplatz Hayingen |
| 09.09.23 | 10.09.23 | A | Electrify-In Switserland – Info: www.electrify-in.ch | Bern Airport (Schweiz) |
| 09.09.23 | 10.09.23 | A | Flugtag Sinsheim – Info: https://flugtag-sinsheim.de/flugtag-sinsheim | Flugplatz Sinsheim |
| 09.09.23 | 10.09.23 | A | Flugplatzfest Esslingen Jägerhaus – Info: info@aero-club-esslingen.de | Flugplatz Esslingen Jägerhaus |
| 10.09.23 | | A | Flugplatzfest Laichingen – Info: http://fsv.lai.de | Flugplatz Laichingen (EDPJ) |
| 16.09.23 | | LJ | Landesjugendtreffen (LaJu) – Info: www.bwliv.de | Degerfeld |
| 16.09.23 | | A | Fly-In Backnang – Info: www.edsh.de | Flugplatz Backnang-Heiningen (EDSH) |
| 16.09.23 | 17.09.23 | A | Flugplatzfest Mühlacker – Info: www.fsc-muehlacker.de | Flugplatz Hangensteiner Hof, Mühlacker |
| 16.09.23 | 25.11.23 | MF | PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa u. So. 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info | BWLIV-Motorflugschule Hahnweide |
| 18.09.23 | 22.09.23 | SF | BWLIV-Segelkunstflug-Lehrgang Blumberg – Info: www.bwliv.de | Flugplatz Blumberg |
| 23.09.23 | 24.09.23 | SF | Walters DoSi-Wettbewerb – Info: vollacro@funflying.de | Flugplatz Blumberg |
| 30.09.23 | 01.10.23 | MD | Ranglisten-Wettbew. u. Süddeutsche Meisterschaft – Info: www.modellflugimdaec.de | Manching/BY |
| 30.09.23 | 07.10.23 | SF | BWLIV-Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen – Info: www.bwliv.de | Flugplatz Hayingen |
| 03.10.23 | | MD | Freiflug-Wettbewerb Herrenberg/Ammerbuch – Info: www.fsv-herrenberg.de | Herrenberg/Ammerbuch |
| 04.10.23 | 07.10.23 | T | (B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 07.10.23 | 08.10.23 | A | Drachenfest Laichingen – Info: http://fsv.lai.de | Flugplatz Laichingen (EDPJ) |
| 09.10.23 | 11.10.23 | UL | (B) BWLIV-UL-Fluglehrerlehrgang – Info: www.bwliv.de | SLP Herrenteich (EDEH) |
| 13.10.23 | 14.10.23 | A | (B) BWLIV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: www.bwliv.de | Online |
| 13.10.23 | 15.10.23 | LJ | Gummiseilstart-Wochenende – Info: weiss@bwliv.de | Klippeneck |
| 14.10.23 | | MF | BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info | BWLIV-Motorflugschule Hahnweide |
| 14.10.23 | 15.10.23 | A | Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de | Hülben |
| 14.10.23 | 15.10.23 | MD | DM F1E – Info: www.modellflugimdaec.de | Hesselberg/BY |
| 21.10.23 | 22.10.23 | A | Workshop „Fliegen, Familie, Fulltime-Job“ – Info: www.aeroclub-nrw.de | Remscheid |
| 28.10.23 | | A | Transall-Führung Technik Museum Speyer – Info: www.technik-museum.de | Speyer |
| 29.10.23 | | A | BWLIV-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwliv.de | SSB-Veranstaltungszentrum Waldaupark |
| 29.10.23 | 02.11.23 | LJ | (B) BWLIV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 30.10.23 | 04.11.23 | T | (B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 03.11.23 | 05.11.23 | LJ | (B) BWLIV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 04.11.23 | | SF | 80. Deutscher Segelfliegerstag Freudenstadt – Info: http://segelfliegerstag-2023.de | Freudenstadt, Kurhaus |
| 11.11.23 | | MF | BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9–11 Uhr – Info: www.motorflugschule.info | BWLIV-Motorflugschule Hahnweide |
| 13.11.23 | 18.11.23 | T | (B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 26.11.23 | | MD | Saalflymeisterschaft Schorndorf – Info: www.modellflug-schorndorf.de | Schorndorf |
| 27.11.23 | 02.12.23 | T | (B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 01.12.23 | 03.12.23 | LJ | Gipfeltreffen der BWLIV-Luftsportjugend – Info: www.bwliv.de | N.N. |
| 02.12.23 | | MF | AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info | BWLIV-Motorflugschule Hahnweide |
| 02.12.23 | 16.12.23 | SF | Segelflug-WM (Standard-, Club- u. 15m-Klasse) – Info: www.daec.de | Narromine/Australien |
| 02.12.23 | 03.12.23 | T | Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 09.12.23 | 10.12.23 | T | Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwliv.de | Bildungsstätte Klippeneck |
| 11.12.23 | 14.12.23 | MD | EM Saalfly – Info: www.modellflugimdaec.de | Slanic/Rumänien |
| 26.01.24 | 28.01.24 | LS | Bundesweites Hexentreffen – Infos: www.AMFHexentreffen2024.de | DEULA BW, Kirchheim/Teck |
| 09.02.24 | | SF | Luftraum-Infoabend DFS und AK Sektoren für Vereine rund um Stuttgart; 19.30 Uhr | Alte Turnhalle Herrenberg |
| 18.05.24 | 25.05.24 | SF | 59. Internat. Hotzenwaldwettbewerb – Info: www.hotzenwaldwettbewerb.de | Flugplatz Hütten-Hotzenwald |

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwliv.de. Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwliv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

(B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN OKTOBER 2023 (ONLINE)

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

Termin: Freitag/Samstag, 13./14. Oktober 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 (www.bwlv.de) → Aus- und Weiterbildung → Fluglehrer-aus- und Weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte) 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.

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

Teilnehmer ohne Zugang zu Vereinsflieger.de informieren sich bitte online unter www.bwlv.de über die Anmeldemodalitäten. Auch ein Anmeldeformular steht dort zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschrie-

bene Formular senden Sie bitte per E-Mail an 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 (→ Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“).

Folgender weiterer Termin ist in Planung (kann derzeit noch nicht gebucht werden): 8./9. März 2024: Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte

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

BÜCHER

AUSBLICK:

DIE FLIEGEREI DER ZUKUNFT



Wenn sie bestehen will, muss die Luftfahrt nachhaltiger werden – darum setzt sie in vielen Bereichen auf alternative Technologien. Mittlerweile werden elektrisch betriebene Sportflugzeuge in Serie gebaut und Kurzstrecken-Passagierflüge sind im Bereich des Möglichen. Bereits in wenigen Jahren soll das erste Regionalflugzeug im Liniendienst fliegen. Auf der Langstrecke werden Wasserstoff, synthetische und Biokraftstoffe zusammen mit neuen Triebwerken und Flugzeugen die Luftfahrt in den kommenden Jahren sichtbar verändern.

Der Fachjournalist Frank Lassak erläutert in seinem Buch den aktuellen Stand und stellt geplante Projekte detailliert und verständlich dar.

Auch in der Fliegerei braucht es umweltfreundlichere Technologien

Aus dem Inhalt:

- Wie die Verkehrsluftfahrt klimaneutral werden will
- Grüner Wasserstoff: Treibstoff für die Zukunft
- Was leisten Elektroflugzeuge – und was nicht?
- Was Airlines und Passagiere für klimaneutrales Fliegen tun können
- Nachhaltig bis zum Schluss: Flugzeug-Recycling

Frank Lassak

Fly green – Nachhaltige Luftfahrt

Motorbuch Verlag Stuttgart

208 Seiten, 220 Bilder

Preis: 29.90 Euro

ISBN: 978-3-613-04526-2

Text: red./PM

Cover: Motorbuch-Verlag Stuttgart

SERVICE

FAI-SPORTLIZENZ GANZ EINFACH BEANTRAGEN

Der Deutsche Aero Club hat das Antragsverfahren für die FAI-Sportlizenz in Zusammenarbeit mit Vereinsflieger.de vereinfacht. Statt bis zu 14 Tagen dauert die Bearbeitung nur noch maximal drei Werkstage. Luftsportler, die ein Profil in der Online-Vereinsverwaltung Vereinsflieger.de angelegt haben, können die FAI-Lizenz ganz einfach unter „Mein Profil/Meine Daten/FAI-Sportlizenz“ beantragen. Die meisten Angaben sind dort bereits hinterlegt. Alle anderen Luftsportler haben die Möglichkeit, ein Online-Formular auf der Website des DAeC auszufüllen. Gezahlt werden kann per PayPal, Lastschrift oder Rechnung. Mehr dazu unter www.daec.de/fai-sportlizenz/.

Text: DAeC/red.

ABSCHIED

FSV 1910 KARLSRUHE TRAUERT UM ALEXANDER MUCKENHIRN UND JÖRG ACHATZ

Bei einem tragischen Flugunfall am 21. Mai 2023 sind Alexander Muckenhirn und Jörg Achatz vom Flugsportverein 1910 Karlsruhe ums Leben gekommen. In seinem Nachruf erinnert der Verein an die beiden.

Mit tiefer Bestürzung und unendlicher Trauer nehmen wir Abschied von unseren lieben Freunden und Fliegerkameraden Alexander Muckenhirn und Jörg Achatz.



Alexander Muckenhirn

Alexander Muckenhirn trat 1982 der Modellfliegergruppe Graben-Neudorf bei. Er nahm in den folgenden Jahren an zahlreichen Modellflugtagen teil und begeisterte die Zuschauer mit seinen Kunstflugfiguren. 2008 wurde er Deutscher Meister für Semi-Scale-Motormodelle in Bad Wörishofen.

Ab September 2012 erweiterte er sein fliegerisches Repertoire und trat dem Flugsportverein 1910 Karlsruhe in der Abteilung Segelflug bei. Innerhalb weniger Monate erwarb er seine Segelfluglizenz. Ab 2013 wurde er auch in der Abteilung Ultraleicht aktiv und erwarb nur einen Monat nach seiner Segelfluglizenz seine UL-Lizenz – ein Beweis seines unermüdlichen Drangs, seine Fähigkeiten weiter auszubauen. Zudem erwarb er auch die Segelkunstflugberechtigung. In den folgenden Jahren absolvierte er weite Streckensegelflüge über mehr als 800 Kilometer und feierte viele Erfolge bei zahlreichen Wettbewerben.

Seit 2015 engagierte er sich in der Ausbildung neuer Piloten, zunächst im Segelflug und kurz darauf auch als Fluglehrer für Ultraleichtflug. Im Laufe der Jahre hat er viele neue Piloten ausgebildet, immer bereit, sein Wissen und seine Leidenschaft zu teilen.

Ab 2018 etablierte er die Startart Flugzeugschlepp wieder in Rheinstetten. Seitdem wurden fast 2.000 Flugzeugschlepps für die Vereine in der LSG Rheinstetten durchgeführt.

2021 hatte er das Privileg, das im Maßstab 1:2 gebaute Nurflügler-Modell, die AK-X der Akaflieg Karlsruhe, in der Fluggerprobung im Flugzeugschlepp vom Boden aus mit einer Fernsteuerung hinter seinem eigenen UL steuern zu dürfen. Dieses Vorhaben war in der Fluggerprobung ein Novum und für alle Beteiligten ein voller Erfolg.

Alexander war nicht nur ein sehr erfahrener Pilot, sondern auch ein engagiertes

Mitglied des FSV 1910 Karlsruhe. Im März 2022 wurde er zum zweiten Abteilungsleiter der UL-Abteilung gewählt und war damit auch Mitglied im Hauptausschuss des FSV Karlsruhe.

Mucki, wie er von seinen Fliegerkameraden genannt wurde, wird uns als Mensch in Erinnerung bleiben, der das Fliegen geliebt hat. Er hat uns gezeigt, wie man seine Träume mit Leidenschaft verfolgt. Sein plötzlicher und tragischer Tod hinterlässt eine Lücke, die nie gefüllt werden kann.

Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und allen, die Mucki nahestanden. Wir teilen ihren Schmerz und werden Mucki stets als jemanden in Erinnerung behalten, der uns gezeigt hat, was es bedeutet, für seine Träume zu leben.

Jörg Achatz begann seine Fliegerlaufbahn als Gleitschirmflieger und war Mitglied im Gleitschirmverein Baden „Die Schwarzwaldgeier“. Dort war er zeitweise im Vorstand als Kassenwart engagiert. Seit Oktober 1996 besaß er die Lizenz für schwerkraftgesteuerte UL (Trike). Im Januar 1999 trat er in die UL-Abteilung des FSV 1910 Karlsruhe ein und erweiterte ab Mai 2000 seine Lizenz für aerodynamisch gesteuerte UL.

Er unterstützte den Verein durch sein Organisationstalent, aber auch durch seine zuverlässige Art bei vielen Aktivitäten. So trug er mit seinem LKW-Kran maßgeblich zum Gelingen des Neubaus der neuen UL-Halle bei und stand

dem Verein als Flugleiter zur Verfügung

Mit seinem Beruf als Steinmetzmeister als Grundlage, realisierte er die Anfertigung eines Gedenksteins für den Karlsruher Flugpionier Paul Senge und die Verstorbenen des FSV 1910 Karlsruhe. Für ihn war es eine wichtige Aufgabe, diesen Gedenkstein an einem würdigen Platz im Hauptfriedhof Karlsruhe mit Unterstützung der Friedhofsverwaltung aufstellen zu können. Diesen letzten Schritt konnte er nun nicht mehr selbst ausführen.

Jörg löste Herausforderungen mit bemerkenswerter Ruhe und Besonnenheit. Er war bodenständig, ein sicherer Fels in der Brandung, kein Mitläufer. Ein klarer Kopf, mit eigener Meinung, die er stets vertrat – immer bereit für neue Abenteuer und interessiert am Weltgesche-



Jörg Achatz

hen. Ein Freigeist, dem die persönliche Freiheit und Selbstbestimmung das wichtigste Gut waren. Auch außerhalb des Flugsportvereins engagierte sich Jörg vielfältig. So war er unter anderem seit vielen Jahren Zweiter Vorsitzender des Bürgervereins der Oststadt Karlsruhe.

In Jörg Achatz verliert der Flugsportverein 1910 Karlsruhe nicht nur ein sehr geschätztes Mitglied, sondern in erster Linie einen guten Kameraden und Freund. Seine stets freundliche und geduldige Art sowie seine Hilfsbereitschaft bleiben in unserer Erinnerung. Unsere herzliche Anteilnahme gilt seiner Frau Alexandra, seinen beiden Kindern Hannes und Marlene, sowie all seinen Angehörigen

Der Tod unserer beiden Fliegerkameraden ist für uns alle unfassbar. Alexander und Jörg werden immer ein Teil von uns sein und stets einen festen Platz in unseren Gedanken und Herzen einnehmen.

Text: Christian Merklinger/
Martin Schmitt/red.
Fotos: FSV 1910 Karlsruhe

FLUGSPORTVEREIN LAICHINGEN TRAUERT UM KARL DENTRICH

Am 3. Mai 2023 ist Karl Dentrach im Alter von 94 Jahren verstorben. „Unser Karle“ erlernte auf dem vom Verein selbst gebauten SG 38 das Segelfliegen. Schon bald waren Karl und Jakob Laur für viele Jahre die einzigen Fluglehrer des Vereins. In dieser Funktion bildete Karl von 1959 bis zum Erreichen der Altersgrenze 1998 Fliegerkameraden über mehrere Generationen hinweg zu gewissenhaften Segelflug- und Motorsegler-Piloten aus.

Noch weitere zehn Jahre hob Karl zu ausgedehnten Segelflügen ab. Auch nachdem er sich im Alter von 80 Jahren auf höchst verantwortungsvolle Weise dazu entschied, nicht mehr selbst zu fliegen, besuchte er trotzdem gerne seine Vereinskameraden und die Seniorentreffen am Jakob-Laur-Flugplatz.

Neben seinem Einsatz in der Pilotenausbildung war Karl auch im Streckensegelflug erfolgreich. So gehörte Karl in den 1950er- und 60er-Jahren regelmäßig als Teammitglied zu den Wettbewerbsmannschaften von Jakob Laur. Bereits 1959 schaffte Karl einen Streckenflug über 325 Kilometer nach Wels (Österreich). 1961 gelang ihm von Innsbruck

aus ein Höhenflug mit einer Startüberhöhung von 3.000 Metern. Mit diesen Flügen erfüllte er die Bedingungen für das Leistungsabzeichen Gold-C. Mit weiteren herausragenden Flügen erwarb er später auch das Leistungsabzeichen Diamant. 1983 flog er ein Dreieck über eine Strecke von 500 Kilometer.

Karl war bei allen Baumaßnahmen und Veranstaltungen des Vereins mit großem Einsatz dabei. Er kümmerte sich maßgeblich um die Ausrüstung des Vereins, etwa die Seilwinde, die Rückholfahrzeuge und die Werkstatt. Als Technischer Leiter stellte er dem Verein über viele Jahre seine technische Fachkompetenz zur Verfügung. Darüber hinaus war er jahrzehntelang Mitglied im Beirat und gestaltete so die Geschicke des Vereins auf entscheidende Weise mit.

Wegen seiner Verdienste für den Verein wurde Karl 1998 zum Ehrenmitglied ernannt. Zugleich war er das letzte noch lebende Gründungsmitglied des FSV Laichingen.

Karl war kein Mensch der großen Worte, aber was er sagte, hatte Gewicht. Seine

besonnene und zurückhaltende Art, seine Erzählungen über die Fliegerei in den Anfangsjahren des Vereins und sein trockener Humor werden uns für immer fehlen. Der FSV Laichingen wird Karl Dentrach ein ehrendes Andenken bewahren und ihn in dankbarer Erinnerung behalten.

Text: Arne Neß
Foto: FSV Laichingen



Engagiertes Gründungs- und Ehrenmitglied beim FSV Laichingen: Karl Dentrach



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

Die Faszination Flugsport hat viele Gesichter. Segelflug, Motorflug, UL-Sport, Ballonfahren, Modellflug, Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen, Kunstflug. Der 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!

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

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

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

TOP-TERMINE IM AUGUST 2023

Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli)
05.–11.08.2023 Flugplatz Leibertingen
Info: anmeldung@juflie-leibertingen.de

AMF-Streckenflug-Trainingslager
12.–18.08.2023 Klippeneck
Info: www.am-foerderverein.de

Flugplatzfest Ellwangen
19./20.08.2023 Flugplatz Ellwangen (EDPY)
Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de

BWLTV-Streckenfluglager (StreLa)
19.–27.08.2023 Klippeneck
Info: www.bwlv.de

Flugtag Wächtersberg
26./27.08.2023 Flugplatz Wächtersberg (EDSV)
Info: <https://wp.fsvwaechtersberg.de>