

LUFTSPORTLERINNEN SEITE 37

FLIEGEN ÜBER DEN GIPFELN

GEBIRGSFLUGTRAINING DES ANGELIKA MACHINEK FÖRDERVEREINS

FALLSCHIRM SEITE 20

PREMIERE IN WONSAN

KLAUS RENZ SPRINGT ALS ERSTER AUSLÄNDER IN NORDKOREA

TITELTHEMA SEITE 30

VOM FLUGZEUG IN DIE SAUNA

OLDTIMER-SEGELFLIEGERTREFFEN DES VINTAGE GLIDER CLUBS IN FINNLAND



Übersicht

Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2017

Vom Zellenwart bis zum Werkstattleiter oder Motorenwart: Der Technische Betrieb des BWLV bietet auch in den kommenden Monaten die ganze Bandbreite an technischen Lehrgängen an. Alle Details, Termine und Preise finden Sie in unserer Aufstellung auf Seite 43.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Mehr als nur eine Frage der Ehre

ALLGEMEINES

- 4 Serie Mitglieder finden und binden (6): Zusammenarbeit mit Schulen
5 BWLV-Mitgliederversammlung 2016
6 Landrat übernimmt Patenschaft für Grunau Baby
7 E-Fahrzeuge am Flughafen Stuttgart
8 Keine Sonderrechte für Drohnenutzer
8 Multicopter beschäftigen EASA und FAI
9 Appell an Europa-Abgeordnete
9 European Helicopter Cup 2016 in Mengen
11 TKG/EMVG: Ruhensverfahren bestätigt
11 Entdeckertour durchs Segelflugmuseum

PR-ARBEIT

- 12 „Pilot für einen Tag“: Herrliche Aussichten übers Allgäu
13 Ferienfliegen in Sinsheim

LUFTSPORTJUGEND

- 13 32. Bundesjugendvergleichsfliegen
14 Wettbewerbe in den Semesterferien
15 Noch Plätze frei beim BWLV-Gipfeltreffen

HKF

- 16 HKF-Geschäftsbericht

FREIBALLON

- 18 5. Coupe d'Europe Espoirs de Montgolfières
18 Gordon-Bennett-Rennen: Sieg der Schweizer
19 Deutsch-französisches Ballonjugendlager

FALLSCHIRM

- 20 Klaus Renz springt in Nordkorea

MODELLFLUG

- 22 Freiflug-Europameisterschaft F1ABC in Serbien
22 Meilensteine der Modellfluggeschichte
23 LM im Fesselflug und 7. Dr. Geza Egervary Memorial-Cup
24 Deutsche Meisterschaft F3A
25 Deutsche Meisterschaft im Freiflug

MOTORFLUG/UL

- 25 Terminhinweis: Deutschlandflug 2017
26 Ankündigung: UL-DM 2017 in Nordrhein-Westfalen
26 Europameisterschaft im Motorkunstflug

SEGELFLUG

- 27 DG Flugzeugbau rettet Fluglager der Hohenloher Luftsportgruppe Gerabronn
27 7. BWLV-Streckenflug-Seminar 2017
28 Mit dem BW4 des SBW-Fördervereins in die Berge
30 Oldtimer-Segelfliegertreffen in Finnland
32 Von der Flugzeugüberführung zum Vereinsausflug
34 Pionier des Kestrel: Im Gespräch mit Josef Prasser
35 Renchtäler Segelflieger unterwegs in den Alpen

LUFTSPORTLERINNEN

- 37 Gebirgsflugtraining des AMF in Lesce-Bled

REGIONEN

- 39 Region 4: Flugzeugtaufe beim LSV Hohenasperg

GRATULATION

- 39 LSV Reutlingen: Hans Walliser zum 90. Geburtstag
40 Brigitta Keller zum 80. Geburtstag

BWL/MITTEILUNGEN

- 40 BWLV-Terminservice 2016

TECHNIK

- 41 Luftsportgerätebüro: Zur Zulassung von UL-Einzelstücken
42 Neue TBO-Bestimmungen für Ausbildungsflugzeuge
42 Umstellung auf neues Kanalraster
43 Ausschreibung der technischen Lehrgänge 2017
44 BWLV-Infoveranstaltung zu IHP
44 Freigaberecht für Prüfer Klasse 3 verlängert

DAEC-NEWS

- 44 DAeC-Forderung: Luftsport soll olympisch werden
45 PPL-Fragenkatalog: Keine Beiträge für Staatsaufgaben
45 Anti-Doping: WADA veröffentlicht Verbotsliste 2017
45 Beteiligung der Bundeswehr bei Flugplatzfesten

FLUGSICHERHEIT

- 45 Luftraumänderungen 2017: DAeC bezieht Position
46 Luftraum: DAeC setzt sich für Wolkenflüge ein

ABSCHIED

- 46 Joachim Gulba

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Im Nebelmeer über der Rheinebene, fotografiert aus dem Discus CS der Fliegergruppe Freudenstadt, knapp 15 Minuten vor Sonnenuntergang von der Schwarzwaldkante aus.

Foto: Andre Bernhardt

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

Der adler erscheint in zwölf Ausgaben pro Jahr, stets zum Monatsbeginn, als offizielles Mitgliedsmagazin des BWLV. Redaktionsschluss ist immer der 1. des Vormonats. Der Bezugspreis ist über den Pflichtbezug für Mitglieder des Verbandes in Höhe von 27,60 Euro enthalten. Für Einzelbezieher wird der Bezug zum Preis von 29,40 Euro berechnet. Alle Preise verstehen sich zzgl. Versandkosten im In- und Ausland.

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

Konradin Druck GmbH
Kohlhammerstraße 1-15
70771 Leinfelden-Echterdingen
Telefon: 0711 7594-750
Telefax: 0711 7594-420
E-Mail: druck@konradin.de
Internet: www.konradinheckel.de

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

MEHR ALS NUR EINE FRAGE DER EHRE



**Volker Rath, BWLV-Präsident
für Presse- und Öffentlichkeits-
arbeit**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

in diesen Tagen schickt sich der BWLV an, wieder einmal seine Spitzensportler zu ehren. Bei diversen Veranstaltungen, darunter allen voran die Mitgliederversammlung am 6. November, zeichnet der Verband diejenigen aus, die während des Jahres Höchstleistungen erbracht haben und insbesondere bei nationalen und internationalen Meisterschaften erfolgreich waren.

Natürlich stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage:

Brauchen wir im BWLV überhaupt Leistungssport? Die breite Masse der Vereine und Mitglieder hat im Alltag doch ganz andere Sorgen und Interessen. Viele kennen nicht mal unsere eigenen aktuellen Weltmeister und Champions. Ist doch schließlich alles Hobby. Also, wozu der Aufwand?

So einfach ist es nicht. Natürlich brauchen die Luftfahrtverbände eine sportliche Elite, genauso wie den jungen Segelflieger in der Grundschulung, den ehrenamtlichen Fluglehrer und den Hallenwart. Alle erfolgreichen Sportverbände und Sportarten pflegen beides: den Breiten- wie den Spitzensport. So verschiedenen die jeweiligen Ambitionen des Einzelnen auch sein mögen, der eine kommt ohne den anderen nicht aus.

Luftsport bietet viele Zugänge. Während die einen Technik-Freaks sind, die nächtelang in der Werkstatt tüfteln, ist für andere der leistungsmäßige Fortschritt die große Antriebsfeder. Letztere wollen ihre Fähigkeiten immer weiter verbessern und sich irgendwann im Wettbewerb mit anderen messen, um zu sehen, wo sie im Vergleich wirklich stehen. Wenn ihnen Luftsport das bietet – prima!

Die Leistungsgrenzen zu verschieben, die Flugzeuge und Luftsportgeräte immer weiter zu verfeinern, ist auch der Treibstoff für die Konstrukteure und Hersteller. Nicht umsonst wird bei Meisterschaften mit Spannung verfolgt, wie sich die neuen Typen und Konzepte unter „Ernstfallbedingungen“ schlagen. Davon profitiert auch die breite Masse unserer Mitglieder. Noch nie gab es so sicheres, komfortables und leistungsfähiges Material wie heute. Und schnittig aussehen tut es meistens auch noch!

Unterschätzt wird die sportliche Seite der Luftfahrt bisweilen auch in der Öffentlichkeitsarbeit. Unsere Funktionäre tun sich auf politischer Ebene leichter, unseren Platz am Himmel oder am Boden zu verteidigen, wenn sie unter anderem mit internationalen Erfolgen und Reputation argumentieren können. Aus-

lokaler Sicht sieht es nicht anders aus: Dorfgemeinschaften und Bürgermeister sind auch gerne stolz auf erfolgreiche Athleten aus ihrem eigenen Sprengel. Das kann sich auszahlen, wenn eine Kommune auf der Suche nach neuen Entwicklungsflächen für Wohnen und Gewerbe oder nach Standorten für Windkraftanlagen ist!

Je nach Ausrichtung des Vereins können Sportergebnisse schnell bis zu einem Drittel des gesamten Berichtsaufkommens über uns in lokalen Tageszeitungen und Medien ausmachen. Sport interessiert nun mal die Öffentlichkeit.

Ob wir es schaffen, in den Redaktionen das Interesse zu wecken, hängt ganz von uns selbst ab. Wir müssen es handwerklich nur richtig anstellen. Sämtliche technischen Möglichkeiten für jedweden Kanal in der Öffentlichkeitsarbeit stehen uns heutzutage dafür zur Verfügung, zum Spottpreis. Mittlerweile lassen sich mit jedem Handy gute Fotos machen und sofort verbreiten.

Es gibt sicher noch mehr gute Gründe, den Leistungssport zu stärken. Wir haben viele Profis in unseren Reihen, die anders als die Spitzenathleten aus anderen Sportarten davon nicht leben können. Sie fliegen, fahren oder springen erst mal auf eigene Rechnung und am Ende für die Ehre. Aber ihr Beitrag für den Luftsport ist dabei mehr als eine Frage der Ehre.

Deutschland im Allgemeinen und Baden-Württemberg im Besonderen hat in der Luftfahrt traditionell in vielen Bereichen die Nase vorn. Viele Hersteller mit Weltruf haben hier ihren Sitz, die Zahl der Mitglieder und Vereine ist hoch. Das kommt nicht von ungefähr. Unsere Besten leisten dafür ihren Beitrag. Alleine schon dafür sollten wir sie hochleben lassen!



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (6)

ZUSAMMENARBEIT MIT SCHULEN



Im Rahmen von Projekttagen, aber auch Wahlfächern und Arbeitsgemeinschaften kann das Fliegen Bestandteil des Unterrichts werden



Vom Klassenzimmer auf den Flugplatz: Kooperationen machen dies möglich

In unserer Serie „Mitglieder finden und binden“ geht es dieses Mal um die Kooperation von Vereinen und Schulen. Viele Vereine haben diese Möglichkeit bereits entdeckt und nutzen sie rege, um potenzielle junge Interessenten für den Luftsport zu gewinnen. Oft lassen sich über solche Kooperationen neue Flugschüler gewinnen, die ihre Ausbildung dann im Verein absolvieren.

Die Möglichkeiten sind vielfältig, dies umzusetzen. Zunächst ist natürlich die Frage, welche Zielgruppe der Verein ansprechen möchte. Geht es vorrangig darum, sich als Verein gut zu präsentieren und auch jüngere Kinder für den Luftsport zu begeistern, sind im Rahmen von **Schnuppertagen** auch schon Besuche von Grundschulern auf dem Fluggelände möglich. Viele Vereine öffnen den Flugplatz dann einen Tag lang für den jüngsten Nachwuchs, zeigen und erklären den Kleinen die Flugzeuge, lassen sie probesitzen und auch mal mitfliegen. Zwar sind die Kinder in diesem Fall noch zu jung, um hernach sofort in eine Flugaus-

bildung einzusteigen – vielleicht aber schafft man es, sie so zu begeistern, dass sie einige Jahre später zum Verein stoßen.

Anspruchsvoller wird die Kooperation dann schon in den weiterführenden Schulen. Hier bieten sich deutlich mehr Möglichkeiten als reine Schnuppertage. So kann Schulen zum Beispiel angeboten werden, ihre Schüler im Rahmen von **Projekttagen** für ein paar Tage am Flugbetrieb teilnehmen zu lassen – so zum Beispiel jüngst geschehen beim Flugsportring Kraichgau in Sinsheim, der eine Schülergruppe des Adolf-Schmittthener-Gymnasiums zu Gast hatte (siehe auch adler 09/2016). Dabei begleiteten zwei Fluglehrer und mehrere ehrenamtliche Helfer die Gruppe. Den Schülern gefielen die Projektstage ausgesprochen gut, und so hat der Verein bleibenden Eindruck hinterlassen.

Noch weiter geht der Ansatz, das Fliegen tatsächlich als Unterrichtsfach zu etablieren – an Gymnasien etwa als **Arbeitsgemeinschaft (AG) oder Wahlfach**. So

hat das Eduard-Mörke-Gymnasium in Neuenstadt im Rahmen ihrer Luft- und Raumfahrt-AG eine Kooperation mit der FSG Öhringen und kommt immer wieder zum Fliegen auf das Fluggelände in Baumerlenbach. Neben dem wissenschaftlichen Ansatz, den Schülern mittels Experimenten mit Wollfäden einiges über das Strömungsverhalten an Laminarprofilen beizubringen, gibt es hierbei natürlich einen wunderbaren Nebeneffekt: Die Schüler packt die Begeisterung für den Luftsport.

Auch am Technischen Gymnasium der Heinrich-Wieland-Schule in Pforzheim wird Lust aufs Fliegen gemacht – und zwar beim Wahlfach „Luft- und Raumfahrttechnik“, das die Schüler sogar als **Prüfungsfach** im Abitur belegen dürfen. Damit das in der Schule erlernte Wissen nicht nur graue Theorie bleibt, gibt es in Kooperation mit dem Luftsportclub Pforzheim-Straubenhardt die Möglichkeit, die Theorie in die Praxis umzusetzen. Dort dürfen die Schüler am Steuerknüppel eines Segelflugzeuges



Auch ein Segelflugsimulator im Klassenzimmer wird gerne angenommen



Der erste Flug im Segelflugzeug ist für viele Schüler unvergesslich

sitzen und dieses in Begleitung eines erfahrenen Segelflughlehrers selbst steuern. Der theoretische Teil der Prüfung stellt dann aufgrund des Schulunterrichts keine große Hürde mehr dar. Für den Verein hat sich diese Kooperation als Glücksfall erwiesen: Er hat mehrere Schüler als Flugschüler gewonnen, einige haben mittlerweile bereits ihren Schein erworben und sind mit Begeisterung dabei.



Nach der Theorie folgt für die Schüler die Praxis auf dem Flugplatz

Natürlich kann an Schulen nicht nur der Segelflug, sondern auch der **Modellflug** als Bestandteil des Unterrichts etabliert werden. Es gibt hierbei interessante Möglichkeiten, das Interesse der Schüler zu wecken. Dies beschreibt unser Leser Klaus Strienz:

„Im Bereich Technik und Modellflug haben wir hier (Bayern/Franken) an einem Gymnasium sehr gute Kooperationserfahrungen gesammelt. Im Bereich der deutschlandweiten MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) – Strategien, die teilweise mit viel Geld ausgestattet sind, sind die allgemeinbildenden Schulen gehalten, sich in dem Bereich zu profilieren. Leider steht das Thema Aerodynamik nicht auf dem Prüfungsplan der Physiklehrer, sodass der Bau von Funktionsmodellen gemieden wird.

Ein pädagogisch sensibler Fliegerkamerad wird offene Ohren bei den Schulleitungen finden, wenn er deren Bemühungen mit Unterricht zum Thema „Technisches Experimentieren“ am Beispiel von Funktions-

modellen der Luft- und Raumfahrt unterstützt. Die Schulleiter bzw. Schulräte können auf Töpfe zugreifen, die die Finanzierung des externen Experten sichern. Unterrichtsleitungen gibt es beim DAeC, der DFS, sowie der FAI in Hülle und Fülle. Sehr wichtig ist die entsprechende Öffentlichkeitsarbeit.

Konkret: Als ehemaliger Segelflieger biete ich Schülern ab der Jahrgangsstufe sechs die Modellflug-Ausbildung zum Junior-Pilotenschein (JPL) nach den selbst erlebten Richtlinien des DAeC und LBA an. Sie beinhaltet einen praktischen und theoretischen Teil. Gerade im Pubertätsalter ihrer Kinder sind die Eltern begeistert von der Motivation und technischen Weiterbildung ihres Nachwuchses. Da die Schüler als Gast auf einem lokalen Modellfluggelände fliegen, lernen sie auch den Vereinsbetrieb kennen und werden nach der bestandenen JPL-Prüfung meist Mitglied. Ganz entscheidend für die Anfangsphase im Verein ist die Betreuung der Jugendlichen durch erfahrene Mitglieder (Tutorensystem).“



In unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adler-redaktion unter buerkle@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de. Hier können Sie zusätzlich auch Berichte über die im Text genannten Schulkooperationen nachlesen.

Text: Simone Bürkle (redaktioneller Teil),
Klaus Strienz
Fotos: Archiv BWLV

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2016 WICHTIGE INFOS ZU DEN STIMMSCHEINEN

Wie bereits angekündigt lädt der BWLV herzlich zur Mitgliederversammlung 2016 ein. **Diese findet statt am Sonntag, 6. November 2016, in der Filderhalle Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen). Beginn ist um 10 Uhr, Ende gegen 13 Uhr.** Anschließend findet die Hauptversammlung des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds statt. Danach ist ein Steh-Imbiss für alle Teilnehmer im Foyer vorgesehen.

Die Tagesordnung findet sich unter www.bwlv.de.

Wichtiges zu den Stimm Scheinen: Information für unsere Vereine:

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

Information für unsere Einzelmitglieder:

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

Text: red.



FLUGSPORTGRUPPE HANNS KLEMM BÖBLINGEN

LANDRAT ÜBERNIMMT PATENSCHAFT FÜR GRUNAU BABY

Das Projektteam der Restaurationsgruppe des Grunau Babys

Am Montag, 3. Oktober, übernahm der Böblinger Landrat Roland Bernhard die Patenschaft für das historische und herausragende Projekt Grunau Baby. Das Grunau Baby, ein legendäres Segelflugzeug aus den 30er-Jahren, kam als Geschenk eines Fliegerkameraden im Frühjahr 2015 in einzelnen Originalteilen bei der Flugsportgruppe Hanns Klemm (FSG) in Böblingen auf der Hulb an. Dass es jede Menge Arbeit kosten würde, um das Flugzeug wieder flugfähig zu machen, war schon beim Ausladen der Einzelteile sofort erkennbar.

Beflügelt durch viele verschiedene Projekte der Gottlieb-Daimler-Schule 2 (GDS2) reifte die Idee, ein gemeinsames Projekt „Restaurierung historisches Segelflugzeug“ aufzulegen. Mit Unterstützung von Rektorin Karin Bieber-Machner und einigen Lehrern wurde vom Pressereferenten der FSG ein Kennenlern-Termin im Mai 2015 arrangiert. Fast 70 interessierte Schüler kamen.

In den nächsten Monaten entstand hieraus ein Team von ca. zehn Teammitgliedern, woraus sich die heutige Restaurationsgruppe mit sieben aktiven Mitgliedern zusammensetzte. Fünf Schüler dieser Gruppe sind inzwischen auch Flugschüler und Vereinsmitglieder der FSG geworden, um eine Segelflug-Piloten-Lizenz zu erwerben. Somit dürfen sie dann auch später das Grunau Baby fliegen. Unter Anleitung von Fachleuten für Holzflugzeuge der FSG erlernen die Schüler alles Wichtige und Notwendige, um ein solch historisches Segelflugzeug zu restaurieren.

Der Böblinger Landrat Roland Bernhard ließ sich die Schönheiten der Landschaft rund um Eutingen von oben zeigen



Dank an alle Beteiligten

Anschließend war es an der Zeit, einen bekannten Schirmherrn für das Projekt zu finden. Auf die Anfrage der FSG kam postwendend die Zusage des Böblinger Landrats Roland Bernhard, diese Patenschaft zu übernehmen. Nun war Montag, der 3. Oktober 2016 als Termin anberaumt, um den aktuellen Projektstand zu präsentieren. Anwesend waren der Landrat, die Rektorin der GDS2, Karin Bieber-Machner, einige GDS-Lehrer, die GDS-Schüler, die aktiv am Projekt arbeiten, sowie die Vorstandschaft und Projektleitung der FSG.

Der FSG-Vorsitzende Edgar Müller begrüßte die Gäste mit einer kurzen Einführung in die Historie der FSG und des Grunau Babys. Mit einem Blumenstrauß dankte die FSG der Rektorin Bieber-Machner und der GDS für ihr Engagement und ihren Beitrag zum Gelingen des Projektes. Landrat Bernhard nahm sehr gerne seine Patenschaftsurkunde entgegen und betonte in seiner Laudatio die Wichtigkeit der Zusammenarbeit von Bildung und Verein. Er versprach, ein aufmerksamer Pate zu sein.

Projektleiter Claus Baur führte die Gäste durch die Werkstatt und erläuterte den aktuellen Projektstand. Manfred Schade, der Spezialist für die Klemm bei der FSG,

zeigte und erklärte voller Stolz die Restaurierung einer Klemm 107. Dabei handelt es sich um ein Leichtbau-Sportflugzeug des Böblinger Leichtflugzeugkonstruktors und -pioniers Hanns Klemm, das in den nächsten Tagen seinen Flugbetrieb wieder aufnehmen wird.

Rundflug übers Gäu

Nach einer kleinen Zusammenkunft mit viel Gedankenaustausch ging es nach Eutingen auf das Fluggelände der FSG. Roland Bernhard schwang sich sofort in eine Klemm 107, um zu einem Rundflug übers Gäu mit Manfred Schade zu starten. Hierbei kam nochmals klar zum Ausdruck, wie groß die Begeisterung und das Interesse des Landrats an der Fliegerei sind. Den Ausklang mit Kaffee und Kuchen gestaltete die FSG in ihrem Restaurant „Der Flieger“ am Fluggelände in Eutingen im Gäu.

Fazit: Ein toller Tag – und der Landrat ist ein prima Pate für das Projekt! Der Landrat und die Rektorin der GDS wollen zusammen mit der FSG dieses Projekt intensivieren, zusätzliche Projektmitglieder finden und weitere gemeinsame Projekte angehen.

Text: Hans Peter Müller, FSG Hanns Klemm
Fotos: Hans Peter Müller/Heger



Bis 2017 soll der gesamte Passagier- und Gepäcktransport auf dem Vorfeld des Stuttgarter Flughafens auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden

FORSCHUNGSPROJEKT AM FLUGHAFEN STUTTGART BEENDET E-FAHRZEUGE AM BODEN HABEN SICH BEWÄHRT

In einem dreijährigen Langzeitversuch testeten das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Flughafen Stuttgart Batteriefahrzeuge für Passagier- und Gepäckabfertigung am Flughafen. Während des Projekts wurden insgesamt rund 100.000 Kilometer batterieelektrisch zurückgelegt. Beispielsweise fährt ein Gepächtschlepper am Flughafen Stuttgart maximal 120 Kilometer pro Tag und ein Pushback-Fahrzeug (Rangierschlepper für Flugzeuge) rund 40 Kilometer. Über einen Zeitraum von 28 Monaten erfassten sie zum Beispiel die spezifischen Fahrprofile und den jeweiligen Energieverbrauch dieser Vorfeldfahrzeuge. „Unsere Aufgabe war es, herauszufinden, wie sich die batterie- gegenüber den dieselbetriebenen Fahrzeugen im Alltagseinsatz schlagen“, fasst DLR-Wissenschaftler Gerhard Schuller vom Institut für Technische Thermodynamik, der das Projekt betreut hat, zusammen. „Wir haben systematisch ausgewertet, welche Anforderungen die Vorfeldfahrzeuge während des Flughafenbetriebs erfüllen müssen und inwieweit dies mit Batteriebetrieb möglich ist.“

Der Flughafen Stuttgart ist mit rund zehn Millionen Passagieren zwar nur der sechstgrößte Flughafen Deutschlands, doch schon jetzt steht fest, dass man bis 2017 den gesamten Passagier- und Gepäcktransport auf dem Vorfeld auf Elektrofahrzeuge umstellen wird. Mehr als die Hälfte der überbreiten Busse vom Typ Kobus aus Portugal sind bereits auf Elektro umgestellt. Sechs weitere Einheiten sollen noch bis 2017 geliefert werden. Ähnlich sieht es auch mit den besonders starken Pushback-Fahrzeugen von Schopf aus. Auch andere Flughäfen wie Amsterdam oder Frankfurt zeigen ähnliche Initiativen.

Heutige Fahrzeuge werden mit Lithium-Ionen-Batterien betrieben

Wurden in der Vergangenheit in einigen wenigen Elektrofahrzeugen noch Blei-Säure-Batterien eingesetzt, werden heutige Fahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien ausgestattet. Diese haben den Vorteil, dass ihr Gewicht und der Wartungsaufwand geringer sind. Da es zum Beispiel in Stuttgart wegen des Nachtflugverbots

nachts keinen Flugbetrieb gibt, reicht die Zeit mehr als aus, um die Fahrzeugbatterien für den nächsten Tag wieder vollzuladen.

Das Forschungsprojekt „efleet“ war Teil der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderten baden-württembergischen Initiative „Living Lab BW e-mobil“, eines von bundesweit vier Förderprogrammen im „Schaufenster Elektromobilität“. Das BMWi unterstützte das Projekt „efleet“ mit Fördermitteln in Höhe von 1,4 Millionen Euro. Die dreijährige Erprobungsphase der elektrischen Vorfeldflotte endete Ende Juni 2016. Ab Ende 2017 sollen die Abgase nur noch von den Jets kommen. Doch auch hierbei tut sich etwas: Was noch teilweise in Erprobung ist, wird sich schon in naher Zukunft ändern. Zum Rollen am Boden verpassen die Flugzeugbauer den Jets elektrische Fahrentriebe in den Bugrädern, gespeist durch Brennstoffzellen.

Text: Hellmut Penner
Foto: DLR

APPELL DES DAEC:

KEINE SONDERRECHTE FÜR DROHNENNUTZER

14 Mal wurden im vergangenen Jahr Multikopter in Bereichen gesichtet, in denen sie nicht fliegen durften. Allein bis zum 6. September dieses Jahres wurden der Deutschen Flugsicherung (DFS) 38 Vorfälle gemeldet. Fast täglich erschienen Berichte über gefährliche Drohnenflüge. Ende September wurde ein 51-Jähriger festgenommen, der seinen Multikopter über das Wiesn-Gelände in München gelenkt hatte – obwohl dort sämtliche Fluggeräte untersagt waren. Die DFS hatte die Flugbeschränkung bereits im August bekanntgegeben. Jetzt läuft ein Ermittlungsverfahren gegen den Mann.

Drohnen sind ein Reizthema: Unwissen über Lufträume und Luftrecht – oder der Wunsch, beides für sich zu nutzen – trifft auf leichte Bedienbarkeit und die Möglich-

keit, immer höher und weiter zu fliegen. Der DAeC hat die Problematik früh erkannt und konnte bislang erfolgreich verhindern, dass die Multikopter-Eskapaden zu Einschränkungen im Modellflugsport führen. Doch das Thema betrifft nicht nur Modellflieger. Es betrifft alle, die sich sicher im Luftraum bewegen möchten – also jeden Luftsportler.

Fest steht: Die Drohnen werden nicht weniger. Und mit ihrer Zahl wächst derzeit die Unsicherheit im Luftraum. Private und gewerbliche Nutzer wollen Teile des Luftraums exklusiv für sich beanspruchen. Das Business-Potenzial der Fluggeräte ist riesig: Gewerbetreibende planen, sie als Paketzusteller einzusetzen, als Helfer in der Landwirtschaft oder zur Inspektion von Windparks – um nur einige Bei-

spiele zu nennen. Für viele Unternehmer wäre es nur zu angenehm, wenn sie sich dabei nicht um Luftrecht scheren müssten. Die Forderung heißt daher immer öfter: freie Bahn für Drohnen.

Doch der Luftraum gehört uns allen. Eine Sonderbehandlung für Gewerbetreibende darf es nicht geben. Auch für den Einsatz von Drohnen muss das Prinzip „See and avoid“ verbindlich sein. Auch hier müssen die Luftverkehrsregeln und das Gebot der Rücksichtnahme gelten. Wer ein Stück vom Luftraum für sich alleine will, nimmt es allen anderen weg.

Viele Multikopter-Nutzer handeln indes längst, als seien sie die einzigen Teilnehmer im Luftverkehr. Soll sich das ändern, muss bei ihnen ein Bewusstseinswandel einsetzen. Wichtige Bausteine auf dem Weg dorthin könnten eine verbindliche Registrierung der Multikopter und die Verpflichtung zu einem Befähigungsnachweis sein.

Wer einfach drauflos fliegt oder Sonderrechte für gewerbliche Drohnenutzung erwartet, darf damit nicht durchkommen. Multikopter sind im Trend – aber sie sind nicht alleine. Der DAeC kämpft dafür, dass der Luftraum für alle Luftsportler und die Allgemeine Luftfahrt auch künftig ohne weitere Einschränkungen nutzbar bleibt.



Das Thema Drohnen betrifft alle Luftsportler. Der DAeC fordert verbindliche Regelungen bei deren Einsatz

Text: Udo Beran, DAeC-Generalsekretär
Foto: Pixabay

STRATEGIE ZUM THEMA DROHNEN

MULTICOPTER BESCHÄFTIGEN EASA UND FAI

Die FAI-Modellflugkommission CIAM hat vorgeschlagen, für die FAI eine Strategie zum Thema Multikopter zu erarbeiten. Derweil erstellt die EASA ein Regelwerk zur Integration Unbemannter Luftfahrzeuge in den europäischen Luftraum.

Die FAI bittet nun die CIAM um einen detaillierten Aktionsplan. Unter anderem soll darin die Forderung enthalten sein, künftig mit Drohnenherstellern zusammenzuarbeiten, um diese stärker in die Luftsport-

gemeinschaft einzubinden. Eine weitere Idee: Ausbildungs- und Informationsmaterial, das global verwendet werden kann.

Die EASA will Unbemannte Luftfahrzeuge künftig nach Risiko und Leistung kategorisieren. Dabei ergeben sich drei Hauptkategorien: Open Category (low risk), Specific Category (medium risk) und die Certified Category. Die Unterscheidung nach dem Zweck des Betriebes (Sport und Freizeit oder gewerbliche Nutzung)

soll es vordergründig nicht mehr geben. Eine erste Analyse der „Prototype Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operations“ wurde von der Bundeskommission Modellflug erstellt. Die Analyse der Bundeskommission Modellflug gibt es unter folgender Adresse: <http://links.daec.de/11>

Text: DAeC

ABGRENZUNG DES MODELLFLUGS VON DROHNEN UND 600-KILOGRAMM-GRENZE FÜR UL-FLUGZEUGE

DAEC APPELLIERT AN DEUTSCHE EUROPA-ABGEORDNETE

Der DAeC hat deutsche Europa-Abgeordnete um ihre Unterstützung bei den Themen Drohnen und Ultraleichtflug gebeten. In diesen Tagen entscheidet der Verkehrsausschuss über die Neufassung einer Verordnung: Die Änderungen könnten für die betroffenen Luftsportler weitreichende Konsequenzen haben – der DAeC kämpft dafür, dass diese für den Luftsport in Deutschland positiv ausfallen.

Während die Europäische Kommission nämlich vorschlägt, alle Unbemannten Luftfahrzeuge in die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zu überführen und Regeln auf europäischer Ebene zu schaffen, macht sich der DAeC für eine deutliche Abgrenzung der Drohnen vom Modellflug stark. „Dieser Sport wird seit über 100 Jahren sicher ausgeführt und bedarf keines Eingriffs durch den europäischen Gesetzgeber“, erklärt DAeC-Generalsekretär Udo

Beran. Das Vorhaben widerspreche den Grundsätzen der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit. Die Bitte an die Europa-Abgeordneten: Sie sollen für Änderungsanträge stimmen, die den Modellflugsport bis 25 Kilogramm auf nationaler Ebene belassen wollen.

Eine weitere Forderung: das maximale Abfluggewicht von Ultraleichtflugzeugen anheben – nämlich von 472,5 auf 600 Kilogramm. Außerdem müsse ein einheitliches maximales Leergewicht her. „Die 600-Kilogramm-Regelung entspricht dem internationalen Standard für leichte Sportflugzeuge, der zum Beispiel in den USA, Kanada, Indien, Australien und China erfolgreich angewandt wird“, sagt Beran. Die Änderungsanträge würden die Luftsicherheit dieser Luftfahrzeuge erhöhen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller verbessern. Bereits seit 2003 warte die



Drohnen beschäftigen auch die Politik

Branche verzweifelt auf angemessene europäische Regelungen. „Wir dürfen nicht weitere fünf oder mehr Jahre verlieren, bis Luftsportler die ausgezeichneten Produkte europäischer Hersteller auch in Europa nutzen dürfen“, so Beran.

Text: DAeC
Foto: Pixabay

EUROPEAN HELICOPTER CUP 2016 IN MINGEN

STARKE BETEILIGUNG DER JUNIOREN

Die Hubschraubergemeinde traf sich vom 5. bis 7. August auf dem Flugplatz Mengen-Hohentengen, um sich in vier Disziplinen zu vergleichen. 18 Teams aus Belgien, Österreich, Polen, Russland, der Schweiz und Deutschland nahmen an dem internationalen Wettkampf der Rettungsflieger teil. Zusätzlich wurden Schiedsrichter aus Frankreich und Großbritannien entsandt. Die Organisation oblag dem Deutschen Hubschrauber Club (DHC) und dem Royal Belgian Aeroclub. Als Verein gehört der DHC zum Luftsport-Verband Bayern. Die Landesverbände gehören zum Deutschen Aero Club, der als Veranstalter gilt.

In der Offenen Klasse gewannen Marcel Stegmüller/Jens Scholpp (Deutschland), gefolgt von Alexander Sotnikov/Evgenyia Zamula (Russland) sowie Marcin und Michal Szamborski (Polen) auf dem dritten Platz.



In der Offenen Klasse gewannen Marcel Stegmüller/Jens Scholpp (Deutschland), gefolgt von Alexander Sotnikov/Evgenyia Zamula (Russland) sowie Marcin und Michal Szamborski (Polen) auf dem dritten Platz



◀ Beim European Helicopter Cup in Mengen war äußerste Präzision gefragt – zum Beispiel beim Befüllen eines Behälters aus einem Wasserfass



Das Team Eigner/Schauff bei der Aufgabe „Doghouse“

Das russische Team Sotnikov/Zamula entschied die Juniorwertung für sich

Alexander Sotnikov und Evgeniya Zamula, die wegen ihrer geringen Fluggerfahrung von unter 250 Flugstunden noch zu den Junioren zählten, gewannen mit ihrer Leistung auch die Juniorenwertung. Thomas Morgenstern/Stefan Seer (Österreich) belegten den zweiten Rang und Adrian und Jens Larsen (Schweiz) den dritten Platz unter den sieben Junioren-teams.

In der Damenwertung gewannen Maria Mus und Magdalena Woch (Polen), gefolgt von Sabine Bühlmann/Lena Maier (Deutschland). Der dritte Platz ging an die Heligirls Bettina Schleidt und Gisela Freund (Deutschland).

Wetterbedingt musste die Disziplin Navigation unterbrochen werden. Dadurch war ein fairer Vergleich schwer möglich.

Es wurde eine eigene Wertung durchgeführt, die Martin Eigner/Michael Schauff für sich entschied. Stegmüller/Scholpp wurden Zweite und die Gebrüder Szamborski Dritte.

Deutscher Meister wurden Marcel Stegmüller und Jens Scholpp

Wenn der DHC einen internationalen Wettkampf organisiert, wird eine deutsche DHC-Wertung angeschlossen, um keinen zweiten Wettkampf zu organisieren. Deutscher Meister wurden Marcel Stegmüller/Jens Scholpp, gefolgt von Martin Eigner/Michael Schauff. Andreas Rübner und Holger Wolff errangen den dritten Platz.

Während sich an den beiden Wochenenden gutes Flugwetter einstellte, mussten die Piloten sich am Freitag nach starkem Regen mit einem sogenannten Rückseitenwetter arrangieren. Dies zeigte sich mit guten Sichten und vereinzelt Schauern. Wegen der Schauer wurde der Wettkampf mehrfach unterbrochen. Flugsicherheit stand dabei im Vordergrund. Ehrenpreise für sicheres und faires fliegerisches Verhalten gingen an Harmut Hopf/Hans-Peter Lacher und Frank Rudolf/Michael Junk.

Neben dem fliegerischen Teil fand die Aktivität im Hangar der Antique Aeroflyer unter liebevoller Betreuung von Günther und Ursula Kälberer statt. Auch die Damen und Herren der Flugplatzbetreuung haben die Teilnehmer über das übliche Maß hinaus unterstützt.

Besonders an diesem Wettkampf war, dass es sieben Juniorenteams gab. Junioren sind Besetzungen, bei denen der Pilot unter 250 Flugstunden Erfahrung mitbringt. Das Alter spielt dabei keine Rolle. Maria Mus ist zum Beispiel 22 Jahre alt und besitzt einen ATPL als Polizeipilotin. Dass eines dieser Juniorenteams sogar in der Offenen Wertung einen hohen Platz belegen konnte, zeigt, dass man mit Talent und Training schnell gute Leistungen erzielen kann.

Text und Fotos: Axel Wingerath, Deutscher Hubschrauber Club

– Anzeige –



Latscherstraße 8
75365 Calw
Telefon (0 70 51) 37 83
Fax (0 70 51) 1 20 83

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

Qualität zu Preisen, die Ihr Hobby bezahlbar machen,
sind mir ein Anliegen.
Stellen Sie mich auf die Probe!

Die Bundesnetzagentur hat bestätigt, dass die Widersprüche für die Beitragsbescheide (TKG und EMVG) der Jahre 2012 bis 2014 ruhen. Damit können Betroffene bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) Widerspruch einreichen, ohne befürchten zu müssen, einen kostenpflichtigen Widerspruchsbescheid zu erhalten.

Einen Auszug der Bestätigung und das Muster für den Widerspruch sind auf <http://links.daec.de/1e> veröffentlicht. Bitte die Hinweise der BNetzA in dem Bestätigungsschreiben beachten.

Text: DAeC.

ANGEBOT FÜR FAMILIEN UND SCHULKLASSEN

ENTDECKERTOUR DURCHS SEGELFLUGMUSEUM



Zu einer Entdeckertour für Kinder lädt das Deutsche Segelflugmuseum ein. Das Quiz führt zu den spannendsten Ausstellungsstücken

Zu einer erlebnisreichen Entdeckertour lädt das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe Familien und Schulklassen ein. An der Kasse gibt es einen bunten Fragebogen, der zu zehn Stationen im Museum führt. Dort erfahren Kinder Spannendes von waghalsigen Piloten und faszinierenden Flugzeugen.

Die Rätsel-Rallye durch das Segelflugmuseum kann auch bei Kindergeburtstagen eingebaut werden. Das Museum bietet altersgerechte Führungen an. Das Geburtstagskind hat freien Eintritt und erhält eine Überraschung.

Die Ausstellung mit rund 60 Originalen und Nachbauten spannt den Bogen vom ersten besenstilartigen Gerät bis zum High-tech-Segelflugzeug, das Weltrekorde gebrochen hat. Auf ihrem Rundgang entdecken große und kleine Gäste des Museums Raritäten wie das Flugzeug Vampyr, die „Blaue Maus“ oder die „Raketen-Ente“.

Daneben werfen Besucher einen Blick in die Restaurationswerkstatt. Ein weiterer großer Teil des Museums beherbergt zahlreiche Modellflugzeuge und Modellflugmotoren.



Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe (Wasser-kuppe 2, 36129 Gersfeld) ist täglich von April bis Ende Oktober von 9 bis 17 Uhr geöffnet, von November bis März von 10 bis 16.30 Uhr. Weitere Informationen gibt es online unter www.segelflugmuseum.de oder per Telefon unter 06654 77 37.

Text und Foto: Tonya Schulz/red.

„PILOT FÜR EINEN TAG“

HERRLICHE AUSSICHTEN ÜBERS ALLGÄU



Anton Frankenbach, mit 82 Jahren der älteste Teilnehmer bei der Aktion „Pilot für einen Tag“, mit Pilot Michael Bachmaier kurz vor dem Start in den Allgäu-Himmel

Unter dem Motto „Pilot für einen Tag“ hatte die Flugsportgruppe Wangen-Kißlegg bereits seit Wochen geworben, um interessierten Flugbegeisterten die Möglichkeit zu geben, in einem Tagesseminar am Sonntag, 21. August, auf dem Segelflugplatz in Wallmusried einen Einblick in die Fliegerei zu bekommen.

Die Resonanz war überwältigend: Angemeldet hatten sich 18 Frauen und Männer im Alter von 14 Jahren bis ins hohe Alter. Ältester Teilnehmer war Anton Frankenbach aus Wangen in seinem 82. Lebensjahr.

Der Tag begann mit Nieselregen, was dazu führte, dass das Tagesprogramm etwas abgeändert wurde und somit die geplanten Vorträge und Referate den Vormittag ausfüllten. Nach der Begrüßung und Einstimmung des Vorstands Patrick Hirschauer folgte ein Dia-Vortrag von Paul Bernhard über die historische Entwicklung der Fliegerei und die Gebirgsfliegerei mit all ihren Facetten und herrlichen Bildern aus den hochalpinen Regionen.

Referate am Vormittag

Vera Dreizehnter und Thomas Jendrossek berichteten in einem Vortrag über den

Weg zur Erlangung der Fluglizenz. Ausbildungsleiter Michael Bachmaier erläuterte in seinem Vortrag über Flugzeugkunde die technischen und physikalischen Gegebenheiten und erklärte, wie und warum ein Flugzeug fliegt. Andreas Boecker erzählte über das für Segelflieger so wichtige Wettergeschehen und die Zusammenhänge in der Meteorologie.

Gegen Mittag lugte die Sonne durch die Wolkenlücken, somit konnten die Seminarteilnehmer, ausgestattet mit vielen neuen theoretischen Erkenntnissen, den zweiten Teil des Erlebnistages angehen – Fliegen stand auf dem Programm. In gemeinsamer Aktion wurden die Flugzeuge aus dem Hangar geholt und zum Startplatz gerollt. In alle Vorbereitungen für den Flugbetrieb waren die Gäste eingebunden. Dazu gehörten das Aufbauen der Startwinde, das Markieren der Landebahn, die Installation des Towers, die Einrichtung von Sicherheitsabsperungen und vieles mehr. Letztlich wurde zusammen mit den Gästen die obligatorische Sicherheitsüberprüfung vor dem ersten Start der Flugzeuge durchgeführt.

Dann stand dem fliegerischen Erlebnis nichts mehr im Weg. Steil wurden die Segler am 1000 Meter langen Stahlseil in den Himmel geschleppt, was bei einigen

doch großes Staunen hervorrief. Der Ausblick aus ca. 500 Metern Höhe war überwältigend: Das Allgäu mit seinen unzähligen Waldpolstern und den vielen Seen bot ein herrliches Bild.

Auch Starts mit UL-Flugzeugen

Allen Teilnehmern wurden bei der Anmeldung zwei Starts im Segelflugzeug zusammen mit einem Piloten angeboten, wobei einige Gäste den zweiten Flug als Alternative im motorisierten Ultraleicht-Flugzeug wählten.

Zu schnell verging der Tag, nach abschließendem Gedankenaustausch erhielten alle Teilnehmer eine Urkunde und eine Mappe mit Unterlagen über den herrlichen Sport der Segelfliegerei. Mit einem zünftigen Grillen, vielen interessanten Gesprächen und neuen Eindrücken und Erkenntnissen für unsere Gäste ging dieser Tag zu Ende.

Text und Foto: Paul Bernhard

FERIENFLIEGEN IN SINSHEIM

KINDER ENTDECKEN DEN KRAICHGAU AUS DER VOGELPERSPEKTIVE



Im Rahmen des Sommerferienprogramms in Sinsheim durften Kinder beim FSR Kraichgau in die Luft gehen

Jedes Jahr in den Sommerferien darf sich die Stadt Sinsheim über die Unterstützung ihrer Vereine bei den Angeboten zum Kinderferienprogramm freuen. Auch der Flugsportring Kraichgau ist langjähriger Partner, wenn es um die Gestaltung eines möglichst abwechslungsreichen Ferienprogramms geht.

So trafen sich insgesamt zwölf Teilnehmer auf dem Flugplatz in der grünen Lunge Sinsheims, dem Wiesental, um gemeinsam Sinsheim und den Himmel über dem Kraichgau zu erkunden. Zuvor galt es jedoch, sich selbst als „Flugzeuggbauer“ zu betätigen: Im Modellbauraum des FSR Kraichgau wurde gebastelt, was Holz

und Klebstoff hergaben. Im Anschluss sollten sich die Konstruktionen selbstverständlich auch in der Luft beweisen. Die besten Flugzeuge der erfolgreichsten Konstrukteure wurden im Rahmen eines Weitflugwettbewerbs ermittelt.

Nach einer kleinen Stärkung galt es im Anschluss, selbst den Kraichgau aus der Vogelperspektive zu erkunden. Jeder Teilnehmer durfte auf dem hinteren Sitz eines Segelflugzeugs Platz nehmen und sich mit der Winde auf Ausgangshöhe für einen kleinen Rundflug über Sinsheim ziehen lassen. Auch die eigenen Häuser konnten teilweise ausfindig gemacht werden, sieht die Welt doch von oben deutlich anders aus. Auch dies ist sicher eine Erkenntnis, welche die teilnehmenden Kinder mit nach Hause nahmen.

Ein herzlicher Dank geht an den Organisator Jürgen Hinz, der das Ferienfliegen möglich gemacht hat!

Text: Robin Kemter
Foto: Jürgen Hinz

LUFTSPORTJUGEND

32. BUNDESJUGENDVERGLEICHFLIEGEN

HOHES FLIEGERISCHES NIVEAU

Die fliegerische Leistung war hoch – die Punktezahlen lagen am Ende nah beieinander: Der DAeC-Landesverband Bremen und die DAeC-Luftsportjugend haben vom 22. bis 25. September auf dem Flugplatz Hellingst das 32. Bundesjugendvergleichsfliegen ausgerichtet

43 junge Piloten und eine Pilotin aus insgesamt 15 Landesverbänden waren mit ihren Helferteams gekommen, um ihr fliegerisches Können unter Beweis zu stellen. In drei Wertungsdurchgängen mussten sie Übungen wie den Kreiswechselflug, die Rollübung oder den Seitengleitflug zeigen. Bewertet wurden

die Teilnehmer von einer Jury aus Fluglehrern. Diese hatte an jenem Wochenende einen schwierigen Job: Das fliegerische Niveau war hoch; die feinen Unterschiede zwischen den Piloten waren folglich nur schwer auszumachen. Dank bestem Wetter und einer herausragenden Startorganisation konnten alle 132 Flüge absolviert und der Tag mit einer Abschlussfeier beendet werden.

Ron Kwiatkowski aus Brandenburg setzte sich gegen Georg Lenz aus Rheinland-Pfalz und Sebastian Simon aus Bremen durch, wobei nur wenige Punkte die drei voneinander trennten. In der Länderwer-

tung belegte Hessen den ersten Platz vor Bremen und Bayern. Eine besondere Ehrung für ihre Leistung erhielt Helena Sanowski – die einzige Pilotin.

Die Luftsportjugend dankt allen Teilnehmern, Fluglehrern und Helfern – insbesondere den Beteiligten des Organisationsteams vom Landesverband Bremen für „eine grandiose Ausrichtung dieses Bundesjugendvergleichsfliegens“. Die Einzel- und Länderwertung ist online unter <http://links.daec.de/1i> veröffentlicht.

Text: Luftsportjugend/he

WETTBEWERBE IN DEN SEMESTERFERIEN

SOMMER, SONNE, URLAUB – SEGELFLIEGEN!

Was macht ein Student in den Semesterferien? Wettbewerbe fliegen! 51:07 Stunden, 3500 OLC-Kilometer, zehn von 16 potenziellen Wertungstagen und 3.272 Kilometer auf der Straße sind dabei herausgekommen. Schon fast traditionell nehmen wir in der ersten Augustwoche in der Doppelsitzer-Klasse am Klippeneck-Wettbewerb teil. Dieses Jahr erneut mit dem BW1, dem Duo Discus des SBW-Fördervereins. An vier von acht potenziellen Wertungstagen veranstalteten wir spannende Luftrennen im Schwarzwald, über der Schwäbischen Alb und sogar im Kraichgau bzw. Odenwald.

Das Wetter war oft so, dass es wirklich spannend wurde, ob wir das Klippeneck erreichen würden. Zweimal hat es nicht gereicht. Vor allem der Tag, an dem wir über mehr als 526 Kilometer um Stuttgart herum mussten, war der Flug 102 Kilometer vor dem „Eck“ zu Ende. Das Ärgerliche daran war, dass wir mit einem 103er-Schnitt auf dem Acker einrasteten. Begonnen hatte der Flug am Plettenberg und ging dann über Villingen den Schwarzwald hoch. Die Steigwerte waren hier überaus passabel, und so konnten wir lange Gleitstrecken fliegen und den Schnitt hoch halten. Im Kraichgau und dem Odenwald war das Wetter dann merklich schlechter, sodass wir nicht so schnell vorankamen.

Durch das Hohenlohische ging es dann wieder recht flott unter schönen Cumuluswolken zurück auf die Schwäbische Alb. Dort konnten wir nochmal schön „Höhetanken“, bevor wir dann fast erschütterungsfrei an Heidenheim vorbei bis

kurz vor Ulm flogen. Dort „blubberte“ es zwar noch leicht, allerdings reichte es nicht mehr, um ausreichend zu steigen und damit an die Konvergenz südlich von Ulm zu kommen. In dieser Wolkenstraße schafften es ein paar andere Doppelsitzer noch bis nach Hause. Für uns endete der Flug allerdings bei Dornstadt, nördlich von Ulm.

Ein fünfter Platz als Resultat

Nach zwei weiteren spannenden Wertungstagen fanden wir uns am Ende auf dem fünften Platz wieder. Den Klippeneckwettbewerb nutzten wir gleichzeitig, um uns direkt auf den nächsten Wettbewerb vorzubereiten.

Hierfür mussten wir leider bereits am Samstagabend nach der Siegerehrung abreisen. Am Sonntag packten wir dann auf dem Hotzenwald den vereinseigenen Duo Discus (LD) ein und fuhren damit in den hohen Norden nach Brandenburg in die Wiege der Mark.

Am Trainingstag mussten wir uns beide an das Flachland gewöhnen – so viel war anders in der Heimat. Die Bärte funktionierten anders, der Wind war homogener, das Wetter schnelllebiger, und was bei uns die Berge sind, sind im Norden die Lufträume. Da waren wir froh, im Doppelsitzer zu fliegen, sodass einer immer ein wachsames Auge auf die unzähligen ED-Rs und die Kontrollzone um Berlin haben konnte. So kam es, wie es kommen musste – unsere Helfer und wir trainierten auch direkt die Außenlandung. Was im Schwarzwald durchaus knifflig



Karla Koch und Pascal Kaiser haben die Semesterferien genutzt, um an Wettbewerben teilzunehmen

sein kann, gestaltet sich im Norden als Kinderspiel. Die Äcker sind dort alle größer als sämtliche Flugplätze in Süddeutschland (was uns nachhaltig beeindruckt hat). Dort kann man fliegen, bis buchstäblich das „Rad rollt“.

Nach den anfänglichen Startschwierigkeiten verlief der Wettbewerb super. Wir hatten gutes Wetter, sodass wir an sechs von acht potenziellen Wertungstagen fliegen konnten.

Bei Hügeln klar im Vorteil

Einfach war es dabei trotzdem nicht. Wir sollten einige AAT sowie Racing Tasks fliegen und hatten eine weitere Außenlandung zu verbuchen. Den einzigen Bart, den wir wirklich treffsicher anfliegen, war der direkt über dem „Kalimandscharo“



Für Karla Koch und Pascal Kaiser gab es auf dem Flugplatz auch mal tierische Unterstützung



bei Zielitz – ein 120 Meter hoher Kalihügel. Es war für uns Schwarzwälder ein Leichtes zu erkennen, dass sich der Bart auf der Sonnen- und Windseite gebildet hatte. Für die meisten Einheimischen war dies wohl nicht ganz ersichtlich, da sie anfänglich auf der Leeseite kurbelten.

Am Ende wurden wir 13. von 31 und sicherten uns, nach vorläufigen Hochrechnungen, sogar den zweiten Nachrückplatz für die nächstjährigen Deutschen Meisterschaften.

Danke für die vielfältige Unterstützung, die wir von ganz unterschiedlichen Seiten erhalten haben! Ohne euch hätten wir das niemals alleine gestemmt! Unser Dank gilt:

- dem Förderverein für das unkomplizierte Ausleihen der BW1 und der Jaxidas
- dem Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) für die finanzielle Unterstützung
- unseren Helfern und Rückholern auf dem Klippeneck und in Brandenburg, die ihren Urlaub mit uns im Grid und



Zu Wettbewerben gehören mitunter auch Außenlandungen

im Auto auf den Rückholtouren verbracht haben

- der LGH für die Lima Delta
- der SG Wehr für das Flächenrad und Dieter für die Flächenstütze
- und natürlich der ARGE auf dem Klippeneck und dem FK Brandenburg für das Ausrichten der wundervollen Wettbewerbe – wir kommen wieder!

Text und Fotos: Karla Koch und Pascal Kaiser, LG Hotzenwald



Manchmal machte der Regen den Wettbewerbsteilnehmern einen Strich durch die Rechnung

BWLV-GIPFELTREFFEN DER LUFTSPORTJUGEND: ES SIND NOCH PLÄTZE FREI!

Im Winter steht das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend an – es findet vom 2. bis 4. Dezember in einer Selbstversorgerhütte in Schweighausen (Schuttertal) zwischen Offenburg und Freiburg statt. Dieses Treffen ist für alle luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, aber auch gegenseitiges Kennenlernen, Kommunikation und Austausch haben. Vorgesehen sind gemeinsame Aktivitäten wie Fackelwanderung, das perfekte Dinner und vieles mehr (Genauerer erfährt ihr, wenn das Gipfeltreffen näherrückt). Abends gibt es außerdem die inzwischen schon legendäre Party.

Mitmachen können alle bis zu einem Alter von einschließlich 26 Jahren. Die Teilnahme kostet 80 Euro. Darin enthalten sind Übernachtung, Verpflegung und alle Kosten für Ausflüge etc.

Dieses Jahr sind wieder Wahlen für die Ämter der Bezirksjugendleiter Nordbaden, Südbaden, Nordwürttemberg und Südwürttemberg und deren Stellvertreter. Falls du Interesse an einem Amt hast, schreib uns doch einfach ganz unverbindlich: jugend@bwlv.de

Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich zur Verfügung. Schreib mir einfach unter koch@bwlv.de.

Alle Infos sowie sämtliche Formulare für die Anmeldung gibt es natürlich auch auf unserer Homepage unter www.bwlv.de (→Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen → BWLV-Gipfeltreffen).

Text: Karla Koch



HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS GESCHÄFTSBERICHT FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 2013, 2014, 2015

Gemäß der Satzung des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF), zuletzt geändert in der Mitgliederversammlung 2013, hat der HKF alle drei Jahre eine ordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen und durchzuführen. In aller Regel geschieht dies im entsprechenden Turnus jeweils im Anschluss an die jährliche Mitgliederversammlung des BWLV, wodurch sich der HKF die nötige Logistik für Ort- und Terminfindung einspart. Dafür dem BWLV ein herzliches Dankeschön.

Wie in den Vorjahren schon festzustellen war, hat sich das Aufgabengebiet mehr und mehr einer sehr vielfältigen Jugendförderung zugewandt. Die seit 2014 wirksame Beitragserhöhung von drei auf

fünf Euro lässt hier eine deutliche Anhebung der Zuschussquoten zu. Die Voraussetzung ist hierbei allerdings die Verfügbarkeit der Fördermittel nach der Bedienung von anfallenden Notfallunterstützungen. Denn unser Leitspruch „Flieger helfen Fliegern“ bleibt nach wie vor oberstes Gebot.

Die Zahl der jugendfördernden Maßnahmen, die unsere korporativen Mitgliedsvereine wie auch der Fachausschuss Jugend im BWLV organisieren, hat zugenommen. Dies hat (trotz nahezu weggefallenen Kapitalerträgen) nicht nur höhere Fördersummen, sondern gleichzeitig auch einen erheblichen Mehraufwand für die Bearbeitung der Anträge und de-

ren Verwendungsnachweise ausgelöst. Erschwerend dabei sind oft flüchtig ausgestellte Unterlagen, die Rückfragen und zeitaufwendige Recherchen zur Folge haben. Auffallend zum Beispiel ist die Mehrfachnennung von jugendlichen Mitgliedern, die gemäß unserer Förderrichtlinie nur einmal im Jahr gefördert werden können und deshalb schon vom Antragsteller entsprechend selektiert werden sollten.

Eine etwas sorgfältigere Papierbearbeitung würde unseren ehrenamtlichen Zeitaufwand erleichtern – danke!

Nachstehend eine Übersicht der Leistungszahlen:

LEISTUNGSZAHLEN

Jahr	Notfallhilfen:	Jugendförderung BWLV	Vereinsmaßnahmen
	Anzahl / Summe Euro	Anzahl / Vereine / Jgdl. / Summe Euro	Anzahl / Vereine / Jgdl. / Summe Euro
2013	2 / 12.000	4 / 39 / 47 / 6.950	24 / 24 / 230 / 15.623
2014	3 / 12.000	5 / 38 / 60 / 10.050	26 / 39 / 195 / 12.790
2015	1 / 9.000	9 / 45 / 58 / 8.935	27 / 32 / 292 / 18.720

Im Vergleich zum vorausgegangenen Berichtszeitraum von 2009 bis 2012 haben sich die Notfallhilfen mehr als verdoppelt, ohne dass dadurch die Jugendförderungen zurückgenommen werden mussten – dies ist ein Ergebnis der Beitragserhöhung.

Finanziert werden diese Ausgaben durch Einnahmen aus der Hanns- und Maxikellner-Stiftung, durch Mitgliedsbeiträge

und zu einem geringen Teil auch durch Spenden.

Die Mitgliederentwicklung war in den vergangenen drei Jahren erneut positiv, sechs Vereine haben sich für eine korporative Mitgliedschaft entschieden, einer ist durch Fusion ausgeschieden, sodass wir Ende 2015 insgesamt 140 korporative Vereine mit 8.881 Mitgliedern verzeichneten.

Willkommen heißen durften wir

- den Luftsportring Aalen
- den Aeroclub Baden-Baden
- die Fliegergruppe 1928 Donzdorf
- die Fliegergruppe Hülben
- die Akaflieg Stuttgart
- und die Flugsportgruppe Heinkel

Mitgliederstand am 31.12.2015	Stand 31.12.2012	
140 korporative Luftsportvereine	135	+ 5
8881 Mitglieder insgesamt	8464	+ 417
7125 Erwachsene	6728	+ 397
1756 Jugendliche (bis 21 Jahren beitragsfrei)	1736	+ 20
40 Einzelmitglieder	117	-/- 77

Aus den aufgelisteten Zahlen ist un-
schwer zu erkennen, dass der HKF seine
Aufgaben im Sinne seiner Satzung erfüllt
und darüber hinaus erfolgreich bemüht
ist, die Anzahl korporativer Mitgliedsver-
eine zu mehren.

Aus persönlichen Gründen hat sich unse-
re langjährige Geschäftsführerin, die eigent-
liche Seele des Hanns-Kellner-Gedächtnis-
fonds, Lore Jockel, nach und
nach aus dem aktiven Geschäft zurück-
gezogen. Es ist uns gelungen, in Barbara
Kaiser – einer aktiven und begeisterten
Flugsportlerin in der FSG Heinkel – eine
engagierte Nachfolgerin zu gewinnen.
Der HKF-Vorstand hat Barbara Kaiser
schon 2014 einstimmig in das Amt der
Geschäftsführerin berufen und stellt sie
bei der bevorstehenden Mitgliederver-
sammlung offiziell zur Wahl.

An dieser Stelle möchte ich mich persön-
lich und auch im Namen des gesamten

HKF-Teams bei unserer Lore Jockel ganz
herzlich für ihr unermüdliches, ja einma-
liges Wirken im und für den HKF bedan-
ken. Lore Jockel hatte nach dem Tod von
Maxi Kellner nahtlos die Fäden des Fonds
in die Hände genommen und die positive
Entwicklung bis heute maßgeblich be-
einflusst.

Ein nicht minder herzliches Dankeschön
gilt dem gesamten HKF-Team, das in den
drei genannten Jahren mit Sorgfalt,
Übersicht und Freude den Zweck des
Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds belebt
und sicher auch zur Zufriedenheit seiner
Mitglieder bearbeitet hat.

Am Ende meiner Ausführungen möchte
ich mich sehr herzlich bei allen Freunden
und Gönnern des Hanns-Kellner-Gedächtnis-
fonds bedanken, bei allen Vereinen
die dem Fonds korporativ angehören für
das immer freundschaftliche Miteinan-
der, ebenso bei den Einzelmitgliedern für

ihre Treue, dem BWLV-Präsidium und all
seinen Mitarbeitern für ein stets partner-
schaftliches und angenehmes Miteinander.

Schließen möchte ich meinen Geschäfts-
bericht nicht ohne einen erneuten Aufruf
an all jene baden-württembergischen
Luftsportvereine, die bislang keine kor-
porative Mitgliedschaft im HKF pflegen.
Tun Sie doch diesen kleinen Schritt für
Ihren Verein, er kann Großes bewirken!

Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds ist
im Deutschen Luftsport einmalig, und
sein Leitspruch „Flieger helfen Fliegern“
steht nicht nur auf dem Papier, er wird
gelebt.

Text: Siegmund Maier, Vorsitzender des
Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds

– Anzeige –

NEUE ANZEIGEN-KOMBI „DER ADLER“ & „LUFTSPORT“ EFFEKTIV WERBEN UND 20% SPAREN

Jetzt noch mehr Leser erreichen!

Seit Kurzem bietet der BWLV im „adler“ die Möglichkeit für sogenannte Kombi-Anzeigen, die auch Leser jenseits der Landesgrenzen erreichen. Sie als Kunde können dabei nicht nur im „adler“, sondern gleichzeitig auch in der Zeitschrift „LuftSport“ Ihre Anzeigen platzieren – und das zu einem besonders günstigen Preis!

Wir beraten Sie gerne!

IHRE VORTEILE ALS ANZEIGENKUNDE:

- **Erweitertes Verbreitungsgebiet:** Neben den Lesern in Baden-Württemberg erreichen Sie mit einer Kombi-Anzeige Leser in Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz.
- **Größere Zielgruppe:** Zusätzlich zu der Druckauflage von 13.000 Stück des adlers kommen 13.500 weitere des Magazins „LuftSport“.
- **Attraktiver Preis:** Wenn Sie in beiden Magazinen eine Anzeige schalten, erhalten Sie 20 Prozent Nachlass auf die jeweiligen Preise aus den Mediadaten.
- **Erscheinung:** Der adler erscheint zwölfmal, das Magazin „LuftSport“ sechsmal pro Jahr.



IHRE ANSPRECHPARTNERIN FÜR DIE ANZEIGEN:

Chris D. Henninger
h&h Werbemanufaktur
Kammeradern 15
74219 Möckmühl

Tel.: 0 62 98 - 92 69 09-8
Fax: 0 62 98 - 34 97
Mobil: 01 77 - 4 42 66 78

Web: www.hh-wm.de
Mail: c.henninger@hh-wm.de
anzeigenverkauf@bwlv.de


& HENNINGER
WERBEMANUFAKTUR

5. COUPE D'EUROPE ESPOIRS DE MONTGOLFIÈRES

IM ZEICHEN DER HOFFNUNG



Die Ballone auf dem Weg zum Ziel

Der fünfte Cup der „Europäischen Hoffnungen der Heißluftballone“ fand vom 4. bis 7. August im Poitou statt. Das Poitou ist eine Region im Westen Frankreichs um die Stadt Poitiers, gut 200 Kilometer nordöstlich von Bordeaux gelegen.

Der Coupe d'Europe Espoirs de Montgolfières (CEE) ist ein Nachwuchswettbewerb, ideal für junge Piloten, die internationale Wettbewerbsluft schnuppern möchten, ohne sich bereits für FAI-Meisterschaften qualifiziert zu haben. Der CEE wurde vom Atelier de l'Aérostation vor acht Jahren ins Leben gerufen und

muss von der Qualität der Organisation und dem anspruchsvollen Wettbewerbsprogramm den Vergleich mit offiziellen nationalen oder internationalen FAI-Meisterschaften nicht scheuen.

Der diesjährige CEE wurde in fünf Fahrten mit insgesamt 16 Aufgaben ausgeführt. Nachdem am CEE nicht nur Nachwuchspiloten, sondern auch alte Hasen teilnehmen dürfen, gibt es zwei Wertungen, die des CEE und eine offene. Zwar nahmen Piloten aus Belgien, Frankreich, Großbritannien, Kroatien, den Niederlanden und Polen teil, doch konnten



Die Sieger des CEE (v. l.): Benjamin Cleyet-Marrel, Clément Seignot, Laure de Coligny

sich diesmal nur französische Piloten auf dem Treppchen platzieren: Auf dem ersten Platz Clément Seignot, auf dem zweiten Benjamin Cleyet-Marrel und auf dem dritten Laure de Coligny.



Alle Ergebnisse und weitere Informationen gibt es auf der Internetseite des CEE unter www.cee-montgolfieres.com, Fotos unter www.1783.eu/presse

Text und Fotos: Volker Löschorh

GORDON-BENNETT-RENNEN
SIEG DER SCHWEIZER

Den Titel des diesjährigen Gordon-Bennett-Rennens, der FAI-Weltmeisterschaft im Gasballonfahren, haben die Schweizer Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger geholt. Nach 1803,48 Kilometern landeten die beiden Gasballonfahrer in Griechenland.

Bei den Deutschen Wilhelm Eimers und Matthias Zenge, Weltmeister 2014 und Vizeweltmeister des vergangenen Jahres, reichte es dieses Mal für den zehnten Platz. „Deutschland 1 ist glatt gelandet. Alles ist o.k., nur die Platzierung nicht, aber damit können wir leben. Glück ab!“, verkündeten die beiden auf ihrer Facebook-Seite. Das zweite deutsche Team mit Marion und Heinz-Otto Lausch belegte Platz 14, direkt dahinter landete Deutschland 3 mit Himke Hilbert und Dominik Haggene.

Genauere Ergebnisse, Berichte sowie ein Tracking des Rennens gibt es online unter www.gordonbennett.aero

Text: DAeC



DEUTSCH-FRANZÖSISCHES BALLONJUGENDLAGER

EINGESCHWORENE GRUPPE

Das deutsch-französische Ballonjugendlager in Sachsen-Anhalt war für die Teilnehmer ein besonderes Erlebnis

Das deutsch-französische Ballon-Jugendlager wird seit 2003 jährlich durchgeführt. Es wird vom Deutsch-Französischen Jugendwerk (DFJW) gefördert und in Zusammenarbeit von der Luftsportjugend des DAeC, dem Deutschen Freiballonsport-Verband und der Fédération Française d'Aérostation organisiert.

In diesem Jahr fand es in seiner 14. Auflage statt, dieses Mal auf Gut Möblitz in Sachsen-Anhalt. Hierbei waren 26 Jugendliche aus Frankreich und Deutschland mit Heißluft- und Gasballonen unterwegs.

Ein rundum gelungenes Jugendlager, fanden die Teilnehmer und Organisatoren. Die Höhepunkte:

Ballonfahren:

15 Heißluftballonfahrten und als Höhepunkt ein Nachtstart mit Gasballonen auf dem 15 Kilometer östlich gelegenen Startplatz des Bitterfelder Vereins für Luftfahrt. Während die Heißluftballonfahrten in die nähere Umgebung zwischen Halle und Köthen führten, erreichten die Gasballone die Gegend um Strehla an der Elbe.



Nachtstart vom Ballonstartplatz Bitterfeld aus: ein ganz besonderes Erlebnis

Rahmenprogramm:

Der Besuch der Stadt Leipzig und des 360-Grad-Panoramas „Great Barrier Reef“ des Künstlers Yadegar Asisi in einem ehemaligen Gaskessel. Nach dem gemeinsamen Eintauchen in die Welt des „Great Barrier Reef“ konnten die Teilnehmer in kleinen Gruppen die Innenstadt von Leipzig für sich entdecken. Im Irrgarten von Altjessnitz konnten sie ihre Fähigkeit, sich zu orientieren, unter Beweis stellen. Zudem lernten sie, wie man sich gegenseitig beim Finden des richtigen Weges unterstützen kann. Und am Goitzschensee war entspanntes Baden angesagt.

Sprachanimation:

Ein kurzes Rollenspiel zur Konfliktsituation „Bauer ist sauer“ nach der Landung eines Ballons – aber vor allem: Die vielen Animationen und Spiele führten dazu, dass die teilnehmenden Jugendlichen sich zu einer Gruppe entwickelten. Gerade für die inhaltliche Arbeit zeigte sich, wie günstig es war, ein Umfeld zu haben, das neben den Räumlichkeiten auch organisatorische Unterstützung bietet. Somit blieb dem Leitungsteam die notwendige Zeit, um sich auf die Inhalte zu konzentrieren. Hierbei schaffte das Team von Gut Möblitz ideale Bedingungen.

Freiräume sind aber nicht nur für das Leitungsteam wichtig, sondern auch für die Teilnehmer. Deshalb sollten auch inhaltliche Vorgaben Spielräume eröffnen. Gerade am Beispiel des kleinen Rollenspiels „Bauer sauer“ zeigte sich, dass die Teilnehmer dieses auf verschiedene Weise umsetzten. Ein Team schoss den Vogel mit einem kleinen Film ab, der einem Drehbuch folgte.



Vielfältige Spiele und Animationen halfen, den Kontakt zwischen den Jugendlichen der beiden Nationen zu intensivieren.



Je 13 deutsche und französische Jugendliche nahmen am diesjährigen DFJW-Jugendlager teil.



Nächtliches Vorbereiten der Gasballone für den Start

Die Spitze des deutsch-französischen Leitungsteams bildeten das fünfte Mal in Folge Steffi Hirsch und Serge Claude. Im Bereich Sprachanimation kümmerte sich Volker Löschorh insbesondere um die Ballon-Terminologie und stellte auch ein kleines Glossar zusammen, während sich Alexia Lallemand intensiv um die Animationen kümmerte und auch die Teilnehmer in die Aufgabe des Übersetzens einbezog.

Die Gruppe bestand aus je 13 Jugendlichen aus beiden Ländern im Alter zwischen 14 und 20 Jahren, Mädchen und Jungen waren gleichermaßen vertreten.

Text und Fotos: Volker Löschorh



WONSAN AIR FESTIVAL

KLAUS RENZ SPRINGT ALS ERSTER AUSLÄNDER IN NORDKOREA



Zusammen mit anderen Springern bekam Klaus Renz (rechts) die Gelegenheit, in Nordkorea einen offiziellen Fallschirmsprung zu absolvieren

Nach dem geglückten Sprung, der anlässlich der Inbetriebnahme eines Flughafens stattfand

Wenn man Klaus Renz nach seinem nächsten großen Sprung fragt, dann macht er meist ein Geheimnis darum. So auch in diesem Fall, denn er weiß nie, ob seine Idee umsetzbar ist.

Außergewöhnliche Sprünge sind für den erfahrenen Fallschirmspringer nichts Neues mehr. Also sind es eher die Ziele, die ihren Reiz haben. Renz möchte dorthin, wo noch keiner vor ihm war, das schaffen, was noch keiner geschafft hat. Seiner Einschätzung nach muss es nicht immer höher, schneller weiter sein.

Kürzlich ergab sich für Renz und drei Kollegen dann genau eine solche außergewöhnliche Gelegenheit: Die vier Springer bekamen die Möglichkeit, in Nordkorea – dem am striktesten abgeschotteten Land der Welt – einen Sprung zu machen. Dies hatte vorher noch kein Ausländer geschafft. Zum ersten Mal veranstaltete Nordkorea eine Air-Show, und zwar am 25. September in Wonsan.

Anlass war die Inbetriebnahme eines Flughafens

Diese Umstände sind genau das, was der Extremsportler sucht. Und so nutzte er



Zum Aufenthalt gehörten die obligatorischen Ehrbezeugungen vor den Statuen nordkoreanischer Diktatoren

die Chance und flog von Peking über Pyöngyang ins 200 Kilometer westlich gelegene Wonsan. Dort wurde ein neuer Flughafen in Betrieb genommen. Neben den vier Luftsportlern war es 170 luftfahrtbegeisterten Touristen aus aller Welt erlaubt worden, ins Land einzureisen. Diese waren hauptsächlich gekommen, um die seltenen, noch fliegenden Flugzeuge russischer Bauart zu sehen und mit diesen Rundflüge zu machen.

Nach vier Trainingsprüngen mit den nordkoreanischen Fallschirmspringern gab es dann den großen Sprung vor 15.000 begeisterten Menschen. In einem russischen Mi-8 Helikopter ging es auf 3.000 Meter Höhe. Ein Formationsprung der vier ausländischen Springer war eines der Highlights. Der Presserummel nach der Landung war enorm.

Was von der Aktion im Land für Propagandazwecke verwendet wird, weiß Renz nicht. „Wir haben uns hier als Botschafter des Fallschirmsports verstanden“, sagte er. Während seines Aufenthalts erlebte der Fallschirm-Weltmeister unter anderem auch einige Restriktionen. So wurde die Gruppe zum Beispiel ständig von zwei Touristenführern begleitet, die darauf achteten, was fotografiert wurde. Es gab klare Instruktionen, wann keine Aufnahmen gemacht werden durften.

Nur die „Glanzseiten“ zu Gesicht bekommen

Obligatorisch waren auch die geforderten Ehrverbeugungen vor den Statuen der Diktatoren Kim Il Sung und Kim Jong Il. „Wenn man in solch ein Land reist, dann weiß man, dass hier andere Regeln herrschen, an die man sich anpassen hat. Das bedeutet aber nicht, dass man damit einverstanden ist“, stellt Renz klar.

Als Tourist hat er nur die „Glanzseiten“ mit dem neuen Flughafen und dem neuen Hotelkomplex zu sehen bekommen. Er wurde mit den Bussen nur auf den vorzeigbaren Straßen der Städte chauffiert. Dass dies alles nicht repräsentativ für Nordkorea ist, ist Klaus Renz bewusst. Dennoch betont er: „Eine Air-Show wäre vor Jahren dort noch nicht denkbar gewesen.“ Der Himmel über Nordkorea hat sich also ein Stück geöffnet.

Text: red.
Fotos: Klaus Renz

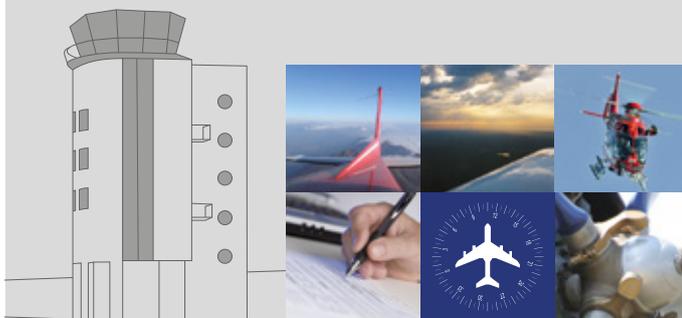


Nach Klaus Renz' Landung in Wonsan war der Presserummel enorm

– Anzeige –

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



NEU: Büro am Flughafen Augsburg,
Flugverkehrskontrollturm EDMA, Flughafenstr. 6, 86169 Augsburg
Kanzlei Murnau am Staffelsee, Straßäcker 21, D-82418 Murnau
Zentrale Postanschrift: Kanzlei Frank Dörner, Postfach 1123, D-82414 Murnau
T. +49 (8841) 62876-60, F. +49 (8841) 62876-61, doerner@air-law.de, air-law.de

FREIFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT F1ABC IN SERBIEN

GUTE PLATZIERUNGEN FÜR DIE DEUTSCHEN TEILNEHMER



Das deutsche F1ABC-Team bei der Europameisterschaft in Serbien

Ohne Medaillen kehren die neun Freiflieger des DAeC von der FAI-Europameisterschaft in Serbien zurück. Aber einige gute Platzierungen konnten sie vom 13. bis 20. August in Zrenjanin erreichen: Nach

zwei Stechen wurde Dirk Halbmeier (Brandenburg) 13. in der Seglerklasse F1A. In der Gummimotorklasse F1B platzierten sich ebenfalls nach zwei Stechen Andreas Gey (Sachsen) und George Batiuk

(NRW) auf den Rängen elf und zwölf. Die F1C-Piloten hatten Pech und erreichten nicht das Finale. Insgesamt waren 206 Sportler aus 27 Ländern am Start.

Die neuen Europameister heißen Roland Koglot (F1A, Slowenien), Aleksey Burdov (F1B, Russland) und Artur Kaitschuk (F1C, Russland). Die besten Teams kamen aus Israel (F1A), Russland (F1B) und Polen (F1C).

Detaillierte Berichte, Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es unter www.thermiksense.de/index.php/em-blog-2016-f1abc-in-serbien.html.

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Steffen Reuss

DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG AUF DER WASSERKUPPE

MEILENSTEINE DER MODELLFLUGGESCHICHTE

Wie und wann begann der RC-Flug? Die Antwort auf diese Frage gibt es im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe. In unregelmäßigen Abständen möchte das Museum künftig auf Meilensteine der Modellfluggeschichte mit kurzen Texten und Bildern hinweisen.

Den Auftakt hierzu macht das RC-Flugmodell. Bereits 1936 wurde auf der Wasserkuppe mit dem Segelflugmodell BF52 die erste Funkfernsteuerung erfolgreich erprobt. Ein Nachbau dieses Flugmodells

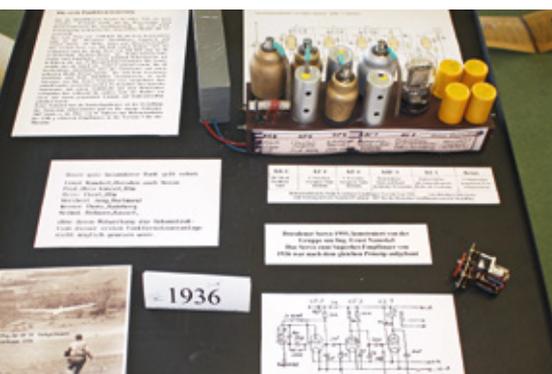


Bereits 1936 wurde auf der Wasserkuppe mit dem Segelflugmodell BF52 die erste Funkfernsteuerung erfolgreich erprobt

und der genutzten Steuerung mit Röhren ist in der Ausstellung des Museums zu sehen.

einem Besuch bestaunt werden. Infos gibt es unter www.segelflugmuseum.de.

Text und Fotos: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug



Das Modell BF52 ist nur einer von vielen „Schätzen“, die es im Museum zu sehen gibt

Aber nicht nur das, viele weitere Meilensteine des Modellflugsports können bei

DIE FESSELFLUG-ELITE ZU GAST IN BODMAN



Die Teilnehmer der Landesmeisterschaft und des Pokalwettbewerbs in Bodman

Noch nie war diese Veranstaltung so gut besetzt wie in diesem Jahr: Neben Richard Kornmeier, Dritter im Kunstflug bei der Fesselflug-Weltmeisterschaft in Perth/Australien, kamen am 6. und 7. August erstmals Fesselflieger aus Italien nach Bodman, darunter zwei Mitglieder der italienischen sowie ein Pilot der englischen F2B-Nationalmannschaft. Dieser verbrachte gerade seinen Urlaub mit seiner Frau am Bodensee und nahm quasi „nebenbei“ am Wettbewerb teil. Nicht zu vergessen die Teilnehmer aus Holland, der Schweiz, aus Österreich und den deutschen Bundesländern Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Brandenburg.

Zahlreiche Zuschauer verfolgten die Trainings- und Entscheidungsflüge der insgesamt 26 Piloten auf den Sportanlagen des TSV Bodman: Stehende Acht, Loopings, Sanduhr, Überkopfachten, Vierblättriges

Kleeblatt – dies alles unter strenger Bewertung der international besetzten Jury Walter und Charlotte Christen (Schweiz) und Peter Willmer (Deutschland). Auffällig war, dass sich der Antrieb der Fesselflug-Kunstflugmodelle vom Verbrennungsmotor hin zum Elektroantrieb entwickelt.

Beim Wettbewerb um den Dr.Geza Egervary Pokal hatte erwartungsgemäß Richard Kornmeier die Nase vorn, dicht gefolgt von Peter Germann (Schweiz), Frank Wadle (Deutschland) und drei Italienern. Erst auf Rang sieben konnte sich Jan Vochezer aus Wangen als drittbesten Deutscher platzieren, knapp vor dem Briten Mervyn Jones. Der zweite der BWLV-Landesmeisterschaft, Thomas Böckler (LSV Nagold), musste sich mit Rang zwölf, und der Drittplatzierte, Wolfgang Gromann (SFG Konstanz), mit Rang 19 zufriedengeben.

Ergebnisse Dr.Geza Egervary Memorial Cup:

1. Richard Kornmeier (Deutschland)
2. Peter Germann (Schweiz)
3. Frank Wadle (Deutschland)
4. Alberto Maggi (Italien)
5. Mario Bosio (Italien)
6. Mauro Fiussello (Italien)
7. Jan Vochezer (Deutschland)
8. Mervyn Jones (Großbritannien)

Ergebnisse BWLV-Landesmeisterschaft:

1. Richard Kornmeier (AC Stuttgart)
2. Thomas Böckler (LSV Nagold)
3. Wolfgang Gromann (SFG Konstanz)
4. Franz Herzog (AC Stuttgart)

Text: F.W.Strub, Wolfgang Gromann
Fotos: Claudia Kehnen



Die Besten bei der Wertung der BWLV-Landesmeisterschaft: der Sieger Richard Kornmeier (Mitte), Landesmeister und Pokalgewinner, umrahmt von Thomas Böckler (links), zweiter Platz und Wolfgang Gromann (rechts), dritter Platz



Hochkonzentriert am Werk: der spätere Landesmeister und Pokalsieger Richard Kornmeier

ROBIN TRUMPP HOLT SICH ZUM FÜNFTEN MAL IN FOLGE DEN TITEL



Die Bestplatzierten der DM in der Klasse F3A (v. l.): Nils Brückner, Robin Trumpp, André Bracht

Der alte und neue Deutsche Meister der Klasse F3A (Motorkunstflug) ist Robin Trumpp: Der Untermünkheimer holte sich beim zweiten Teilwettbewerb der Deutschen Meisterschaft, der am 3. und 4. September beim MC Schiefbahn/Krefeld ausgetragen wurde, im nunmehr fünften Jahr in Folge den Titel.

Erstmalig hatten die beiden Verbände DAeC und DMFV die Deutsche Meisterschaft gemeinsam ausgetragen. Neu war in diesem Jahr auch, dass es drei Klassen gab: Hobby, Sport und Experten.

54 Teilnehmer am Start

Durch die enorm hohe Teilnehmerzahl von 54 Piloten gab es am Samstag mehr

als 100 Flüge, von früh bis spät. Für die Punktwerte war es deshalb nicht leicht, die Konzentration hochzuhalten. Für den MFC Untermünkheim ging Robin Trumpp, der Deutsche Meister von 2012, 2013, 2014 und 2015 an den Start. Er war mit seinem Team nach Krefeld gereist, um das Projekt „Fünfter Titel“ anzugehen.

Die Rahmenbedingungen waren perfekt für ein erfolgreiches Wochenende. Der Veranstalter war bei der Anfang August in Untermünkheim ausgetragenen Europameisterschaft zu Gast gewesen und hatte sich viele Details für eine erfolgreiche Veranstaltung abgeschaut. Das Ergebnis war eine perfekt organisierte Veranstaltung, wie man es bei einer DM nur ganz selten sieht. Ein herzliches Dankeschön an Christian Komfort und Michael Sonnen – letzterer nahm neben der Organisation auch noch am Wettbewerb teil.

Mit der Startnummer neun ging Robin Trumpp am Samstagmorgen in den Wettbewerb und legte gleich richtig los. Er flog das Vorrundenprogramm gekonnt souverän und gewann die erste Runde locker mit großem Abstand. Beim zweiten Flug am Samstagabend konnte er nochmals zulegen und erreichte wieder die höchste Wertung. Mit diesem Flug setzte er sich deutlich vom Teilnehmerfeld ab. Dafür blieb der Wettbewerb um die begehrten Podestplätze sehr spannend, und es entbrannte ein heißer Kampf um die Plätze zwei bis fünf.

Schlechtwetter-Front am Sonntag

Über Nacht hatte sich das Wetter leider sehr verschlechtert. Am Sonntag konnte mit Mühe ein Durchgang geflogen werden, der Wettbewerb musste wegen Regen immer wieder unterbrochen werden, und auch der starke Seitenwind bereitete einigen Teilnehmern große Probleme: Sie ließen sich vom Wind verblasen. Deshalb musste das Finale leider ausfallen.

Aber gerade bei diesem schlechten Wetter konnte Robin Trumpp mit all seiner Erfahrung eindrucksvoll demonstrieren,

warum an ihm in Deutschland derzeit kein Weg vorbeiführt. Unbeeindruckt vom starken Wind, spulte er sein Programm ab und konnte auch den dritten Durchgang klar zu seinen Gunsten entscheiden. Somit wurde er am Ende verdient zum fünften Mal Deutscher Meister. Der Modellflugclub Untermünkheim ist stolz auf die Leistungen vom Team um Robin Trumpp und gratuliert ganz herzlich!

André Bracht ist Titelgewinner in der Jugendwertung

Nils Brückner aus Hamburg wurde Zweiter, vor André Bracht aus Harsewinkel. Etwas enttäuschend war die Platzierung des Vorjahreszweiten der Deutschen Meisterschaft, Christian Niklaß, der in diesem Jahr nur auf dem fünften Platz der Gesamtwertung landete. In der Jugendwertung wurde André Bracht Deutscher Meister. Den Titel des Vizemeisters holte sich Elias Leonhard, und den dritten Platz belegte Sebastian Schmoll.

Zur Ermittlung der Deutschen Nationalmannschaft für die Weltmeisterschaft 2017 zählen auch zwei Weltcup-Wettbewerbe. Das Team für die kommende Weltmeisterschaft setzt sich somit aus folgenden Piloten zusammen: Robin Trumpp, Nils Brückner, Christian Niklaß und Juniorpilot Elias Leonhard. Nachdem der Veranstalter der WM 2017 seine Bewerbung zurückgezogen hat, findet die WM wohl nicht in Katar statt, sondern aller Voraussicht nach in Italien.



Weitere Ergebnisse gibt es unter <http://modellflugimdaec.de/leistungssport/motorkunstflug/f3a>

Text: Holger Küstner/red.
Foto: DAeC

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM FREIFLUG

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE FREIFLIEGER HOLEN ZWEI MEISTERTITEL



Deutsche Mannschaftsmeister F1A (v. l.): Volker Bajorat, Stefan Rump, Frank Adametz (alle drei LSV Rossfeld Metzingen)



Der deutsche Meister Dietrich Sauter beim Start im Stechen mit seinem F1Q-Modell

Dietrich Sauter (LSV Rossfeld Metzingen) holte sich bei der Deutschen Freiflug-Meisterschaft nach Stechen den Titel in der Elektroflugklasse F1Q. Und das F1A-Seglerteam konnte seinen Titel verteidigen: Frank Adametz, Volker Bajorat, Stefan Rump (alle drei LSV Rossfeld Metzingen).

Dittmar Meissnest (MFG Backnang) wurde Vizemeister in der Verbrennungsmotorklasse F1C. Auch drei dritte Plätze gingen an den BWLV: F1A Frank Adametz (LSV Rossfeld Metzingen), F1B-Team (Thomas Wiesiolek, Bernhard Schwendemmann, Thomas Seren), F1Q-Team (Wolfgang Gerlach, Dietrich Sauter, Paul Seren).

122 DAeC-Freiflug-Sportler kämpften vom 2. bis 4. September in Manching bei Ingolstadt um die Deutschen Meistertitel in sechs Klassen. In der am stärksten besetzten Klasse F1A (Segelflugmodelle) siegte Thomas Weimer (BB), der in den vergangenen Jahren den Titel mehrfach knapp verpasst hatte. Bei den Gummimotormodellen holte sich Bernd Silz (RP) seinen elften Meistertitel. Sigurd Seydel (NW) siegte bei den Verbrennern. In der kleinen Seglerklasse F1H lag wieder mal Uwe Rusch (ST) an der Spitze.

Bei hochsommerlichen Temperaturen und schwachem Wind wurden gute Zeiten geflogen, doch das Gelände in Man-

ching, umgeben von vielen Baggerseen, ist berüchtigt für seine schwierigen Thermikverhältnisse. Letztlich musste doch in fast allen Klassen ein Stechen über den Meistertitel entscheiden.



Die kompletten Ergebnisse und viele Fotos von der Meisterschaft gibt es unter www.thermiksense.de, Wettbewerbe 2016.

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos: Pascal Dufraigne, Wolfgang Gerlach

MOTORFLUG/UL

TERMINHINWEIS

DEUTSCHLANDFLUG 2017

Der Deutschlandflug 2017 startet am 14. und endet am 17. Juni in Dresden. Wie in den Jahren zuvor soll wieder in zwei Gruppen, Wettbewerb und Touring, geflogen werden. Die Route wird über Mittel- und Norddeutschland führen.

Informationen über die weitere Planung werden später veröffentlicht. Bitte bis dahin Termin und Ziel vormerken.

Text: DAeC

ANKÜNDIGUNG:

UL-DM 2017 IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Für das kommende Jahr ist ein Gastgeber für die Deutsche Meisterschaft der UL-Flieger vom 25. bis 28. Mai gefunden: örtlicher Ausrichter ist der LSV Goch auf dem Flugplatz Asperden (EDLG) am Niederrhein, unweit der niederländischen Grenze.

Wettbewerbsleiter Michael Kania und sein Team haben bereits mit den Vorbe-

reitungen begonnen. Die Ankündigung der Meisterschaft sowie die Ausschreibung finden sich auf der DAeC-Homepage (www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/aktuell)

Eine Besonderheit gibt es im kommenden Jahr: Die Meisterschaft ist offen für deutsch sprechende Piloten aus den Nachbarländern Österreich, Schweiz und

den Niederlanden. Voraussetzung für die Teilnahme: mindestens 40 Stunden Flugerfahrung. Dafür gibt es interessante Navigationsaufgaben, Erweiterung der fliegerischen Erfahrung, neue Freunde, Spaß am Fliegen und bei sehr erfolgreichem Abschneiden die Nominierung für die Nationalmannschaft.

Text: Holger Bockholt

EUROPAMEISTERSCHAFT IM MOTORKUNSTFLUG DEUTSCHLAND WIRD DRITTER

Bronze für Deutschland bei der EM im Motorkunstflug: In der Teamwertung haben es Martin Albrecht, Florian Bergér und René John bei der European Aerobatic Championship auf den dritten Platz geschafft.

Damit landete die deutsche Mannschaft bei der Europameisterschaft in Tschechien hinter den gewohnt starken Teams aus Frankreich und Russland. „An den Franzosen und Russen führt derzeit kein Weg vorbei. Und die Jungs haben sich wirklich angestrengt“, sagt DAeC-Motorflug-Referent Jürgen Leukefeld, der der international besetzten Wettbewerbs-Jury angehörte.

Europameister in der Einzelwertung wurde Mikhail Mamistov aus Russland, auf dem zweiten Platz landete der Tscheche Martin Šonka, Dritter wurde Olivier Masurel aus Frankreich.

Text: DAeC

– Anzeige –



BOSE
A20

Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Mit und ohne Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport ✈ 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 412408 ✈ Fax 0621 - 416759
www.friebe.aero ✈ info@friebe.aero



2014 haben wir die Maschinen, das KnowHow und den Lagerbestand übernommen von:
LTB Schlemann GmbH

Instandhaltungsbetrieb gemäß EASA Part 145: DE.145.0020
Überholung und Reparatur von Sicherheitsgurten für Flugzeuge und Hubschrauber
Preise auf Anfrage

ASF Safety Belts
eine Marke von ASF Engineering GmbH © www.asf-engineering.de

Besuchen Sie uns:
The Global Show for General Aviation
April 5 - 8, 2017

Betriebsstätte Göttingen:
Ladestr. 8 · 37139 Adelebsen
Telefon 055 06 - 950917-90
www.asf-safetybelts.de



DG FLUGZEUGBAU RETTET FLUGLAGER DER HOHENLOHER LUFTSPORTGRUPPE GERABRONN

EINE WOCHEN FLUGSPASS MIT EINEM TOLLEN SCHULUNGSDOPPELSITZER



Die neue DG-1001 Club WL von DG Flugzeugbau am Himmel über Hohenlohe

Während des Fluglagers unserer Hohenloher Luftsportgruppe in Leuzendorf stellte uns die Firma DG Flugzeugbau kürzlich die Werks-DG-1001 Club WL zur Verfügung.

Zu dieser tollen Unterstützung durch DG Flugzeugbau war es wegen einer etwas traurigen Geschichte gekommen: Am 8. Mai hatte sich unser Twin per Funk zur Landung gemeldet. Leider hatte es im Endteil nicht mehr über die Bäume am Westrand unseres Segelfluggeländes in Leuzendorf gereicht, die anschließende Außenlandung war misslungen. Glücklicherweise war der Fluglehrer unverletzt geblieben, und auch unser Flugschüler hatte keine bleibenden Schäden davongetragen. Doch der Twin war ein Totalschaden gewesen.

Viel Kraft und Engagement hatten wir in den vergangenen Jahren in Kooperationen mit der örtlichen Schule in Form einer Segelflug-AG, ins Kinderferienprogramm und in einen Kompaktkurs investiert. Eine richtig gute Schülertruppe war so zusammengekommen, mit vielen flugbegeisterten und lernwilligen Jugendlichen (auch Mädchen), die in der Ausbildung stehen.

Ausfall des vereinseigenen Schulungsdoppelsitzers war ein enormes Problem

Schnell war klar, mit dem Ausfall unseres einzigen Schulungsdoppelsitzers – und das auch noch mitten in der Saison – war das ein enormes Problem. Woher so schnell eine neue Maschine bekommen? Das Fluglager Ende Juli stand ja praktisch kurz vor der Tür.

Ein Telefonat und eine Beschreibung der Situation per E-Mail mit Stefan Göldner von DG Flugzeugbau brachte dann eine tolle Nachricht: Wir bekommen die Werks-DG-1001 Club WL vom 28. Juli bis 9. August, also während unseres Fluglagers. Super! Strahlende Gesichter in unserer Jugendgruppe.

Am 28. Juli fuhren wir dann zur DG Flugzeugbau nach Bruchsal und erhielten von Frank Götzte eine ausführliche Einweisung in den modernen Schulungsdoppelsitzer. Schnell stellte sich heraus, dass das Flugzeug einige tolle Detaillösungen bereithält. So freute sich beispielsweise unser kleinster Fluglehrer über den höhenverstellbaren hinteren Sitz. Mit den Trimmgewichten lässt sich der Schwerpunkt, egal ob ein- oder dop-

pelsitzig geflogen wird, immer im idealen Bereich halten, dazu können die gleichen Gewichte sowohl unter dem vorderen Sitz als auch hinten im Leitwerk eingebaut und rasch gewechselt werden.

Viel Spaß mit der schönen Maschine

Das starre Fahrwerk und der gute Blick sowohl vom vorderen als auch hinteren Sitz sind ideal für die Schulung, hinzu kommt eine überraschende Wendigkeit. Insbesondere um die Längsachse ist das Flugzeug mit seinen 18 Metern Spannweite und den neuen Winglets sehr agil, die Seitenruderkräfte sind gering, sodass man auch gerne in die Pedale tritt und das Flugzeug in den Bart hängt.

Wir hatten sehr viel Spaß mit der DG-1001 Club WL und nutzten sie an jedem fliegbaren Tag während des Lagers. Schweren Herzens gaben wir sie nach etwas mehr als einer Woche, am 9. August, wieder in Bruchsal zurück. Wir möchten uns nochmals ganz herzlich bei DG Flugzeugbau für die Unterstützung unserer Jugendarbeit bedanken!

Text: Sascha Göller
Foto: Dietmar Rollmann



ALPENFLUGLAGER DES FSV PLEIDELSHEIM

MIT DEM BW4 DES SBW-FÖRDERVEREINS IN DIE BERGE

Unterwegs in der Welle

Es war schon lange ein Traum von mir, mit einem Flugzeug des Fördervereins für Strecken- und Wettbewerbssegelflug in Baden-Württemberg (SBW) in den Alpen zu fliegen. Nachdem ich zuletzt 2003 einen Duo dieses Vereins am Klippeneck zur Verfügung hatte, freute ich mich umso mehr, dass dieses Jahr sowohl mein Urlaub als auch der Belegungsplan endlich mal wieder zusammenpassten. Eigentlich nur für fünf Tage zugesagt, verlängerte sich unsere Nutzung durch den Ausfall des Streckenflugehrgangs auf der Hahnweide auf insgesamt zwei Wochen. Vielen Dank an dieser Stelle nochmal an Biggo Berger und Reinhard Diez für das Angebot und die tolle Abwicklung insgesamt.

Das Sommerfluglager unseres Vereins – des FSV Pleidelsheim – war dieses Jahr in Niederöblarn geplant, also passte alles zusammen. Nach einer tollen Übernahme

am Klippeneck (vielen Dank nochmal an Jürgen und Cornelius von Podewils) nahm ich den Duo an den Haken und machte mich auf nach Niederöblarn.

Stellvertretend für meine Fliegerfreunde hat Thomas Tieg den folgenden Bericht verfasst. Vielen Dank auch hier nochmal.

Fliegerurlaub mit Familie

„Seit wir Kinder haben, war ich nicht mehr mit dem Verein in einem Fluglager. Denn Urlaub ist in erster Linie Familienzeit. Umso überraschter war ich, als meine Frau in einer Silvesterlaune vorschlug, doch mal wieder mit der ganzen Familie mitzugehen. Das würde sicher lustig. Ich war mir allerdings nicht so ganz sicher über den Erholungswert solcher Ferien.“

Nach und nach stellte sich heraus, wer alles dabei sein würde. Unsere kleine

Mannschaft war mit zwei Doppelsitzern und dem Spatz unseres Ersten Vorsitzenden, Michael Beutel, gut gerüstet. Der Clou kam aber mit Jochen Kuhns Zusage, er habe den Duo des SBW reserviert und würde uns begleiten.

Bis es losging, berichteten mir jene, die schon früher dabei gewesen waren, vom schönen Platz in Niederöblarn und von den Möglichkeiten, die es dort gebe – und das nicht nur fliegerisch.

Gebirgsflug will gelernt sein

Als ich dann das erste Mal am Fuß des Hausbergs Grimming stand, hatte ich schon Respekt, denn es gibt doch einiges zu beachten, wenn man sich sicher im Relief bewegen will. Als bisheriger Flachlandpilot tendierten meine Kenntnisse leider gegen Null. So kam am nächsten fliegbaren Tag meinem alten Freund und Mitflieger Torben die Aufgabe zu, mit mir den ersten Start zu machen. Er verschaffte mir einen Überblick über die nähere Umgebung, die wichtigsten Regeln am Platz und am Hang.

Er hatte sichtlich Freude, wenn mir ob der ungewohnten Nähe zum Berg immer wieder der Atem stockte. Dies waren wichtigen Erfahrungen für mich, um etwas gelassener zu werden und die nächsten Flüge richtig zu genießen. Mit Michael Beutel machte ich in den folgenden Tagen noch zwei weitere Starts in unserem Vereins-Twin.

Richtig genial wurde es dann im Duo. Nach zwischenzeitlichem Wandertag versprach der folgende Tag passendes Wetter für eine ausgedehntere Tour. Ich



Blick Richtung Großglockner (unter der Flächenspitze)

freute mich entsprechend darauf und wurde nicht enttäuscht: Wir starteten noch vor der Mittagspause und kämpften uns langsam in stärker werdendes Steigen über den nahen Gipfeln. Vor dort aus kann man im Geradeausflug mit teils traumhaften Steigwerten einfach über den Grat entlang fliegen. Gekurbelt wird nur, wenn man es als schon erwähneter Flachlandpilot überhaupt nicht übers Herz bringt, den Bart stehen zu lassen. Muss man ja auch nicht. Wir wollten keine Rekorde aufstellen und hatten Zeit, die Landschaft bei genialer Sicht auf uns wirken zu lassen. Natürlich muss man auch mal über Täler und lässt dabei ordentlich Höhe. Schließlich weiß jeder: Wo Steigen ist, gibt's halt auch irgendwo Saufen.

Kurzer Besuch am Großglockner

Das angepeilte Ziel war der Großglockner mit seiner wunderschönen Gletscherlandschaft. Kurz davor machten wir an einem langgezogenen Grat nochmal Höhe, um dorthin zu gelangen. Dabei schaute ich zum den Grat abschließenden Gipfelkreuz hoch (sehr hoch) und rechnete damit, den Grat noch ein-, zweimal abfliegen zu müssen, um dort hinauf zu gelangen. Doch weit gefehlt. Weiter im Geradeausflug rauschte bei super Steigen das Gipfelkreuz unter uns durch. Sowas hatte ich noch nicht erlebt.

Wir statteten dem Großglockner einen kurzen Besuch ab und machten uns anschließend wieder auf in Richtung Niederöblarn. Über Zell am See und mit Blick in das Alpenvorland und auf Salzburg flogen wir zum Dachstein. Bis dahin fanden wir kein weiteres Steigen, sodass wir ziemlich tief dort ankamen. Ich wollte schon ins sichere Tal abbiegen, doch Jochen Kuhn holte uns wieder souverän in die Höhen über 3.000 Meter zurück. So hatten wir noch die Möglichkeit, um die sich am Abend aus dem Gletscher entwickelnden Wolken zu segeln und den Dachstein in allen Facetten zu bewundern.

Abschließend wollte ich mir noch mal den Grimming vornehmen, der sich Tage zuvor im Twin nicht ganz hatte erklimmen lassen. Leider kamen wir etwas zu tief an, und die fortgeschrittene Tageszeit machte es auch diesmal nicht ganz möglich. Diese Rechnung konnte ich etwas später begleichen. Nachdem es vormittags geregnet und keiner mehr ans Fliegen geglaubt hatte, meinten Michael Beutel und Jochen Kuhn es anders: Der

Spatz und der Duo wurden startklar gemacht und (sicher unter dem einen oder anderen ungläubigen Blick) an den Start gebracht. Der Spatz war gleich hochgezogen, klinkte nach nur ortsunüblichen 400 Metern aus und entschwand in ungeahnte Höhen. Den Duo mussten wir wegen einer landenden Maschine wieder von der Bahn schieben. Fasst wären unsere Wellenträume damit zerplatzt. Starker Seitenwind und ein weiterer kleiner Schauer mussten abgewartet werden. Nach intensivem Briefing durch den genialen Schlepppiloten und genau im richtigen Moment hoben wir schließlich doch noch ab.

Ungeahntes erleben, tiefe Eindrücke sammeln

Die Welle war nicht einfach zu erwischen. Zweimal musste Jochen kreisend wieder Höhe machen, um den Anschluss nicht zu verpassen. Dies sei eher untypisch, meinte er. Ich taufte sie daher „Kurbelwelle“. Schließlich gelang es uns, und wir hatten unglaubliche zwei Stunden Spaß mit toller Aussicht und von mir noch nicht erlebten 8,1 m/s Steigen. Wahnsinn! Michael Beutel kam im Spatz bis zur erlaubten Höhe von 3.800 Meter. Er war in seinem geliebten Flugzeug dabei bei Minus fünf Grad mehr als drei Stunden in dieser Welle. Den Grimming überstiegen wir dabei natürlich locker. Allerdings zierte er sich weiter, denn sein Gipfelkreuz hielt er in einer Wolke verborgen.

Fazit: Der Duo ist ein genialer Vogel. Man kann Ungeahntes erleben, tiefe Eindrücke

sammeln und die Fliegerei weiter interessant erhalten. Danke an die Mannschaft des SBW, die sich um die Flotte kümmert und dadurch solche Erlebnisse möglich macht.

Und natürlich auch ein Dank an meinen Verein. Denn er hat mit diesem Fluglager bewiesen, dass man sehr wohl mit der Familie Fliegerurlaub machen und sich erholen kann.“

Nach einer Woche Niederöblarn war die Wettervorhersage für diese Region leider sehr bescheiden, wohingegen in unserer Heimatregion um Stuttgart ziemlich gutes, wenn auch warmluftbehaftetes Wetter vorhergesagt wurde. Deshalb beschloss ich, die zweite Woche auf unseren Heimatflugplatz zu verlegen, wo dann noch drei schöne Streckenflüge möglich waren.

Insgesamt waren es zwei sehr schöne Wochen, und ich hoffe, dass es nicht wieder 13 Jahre dauern wird, bis mal wieder alles zusammenpasst. Auch von mir nochmal ganz herzlichen Dank an die Crew des SBW für die tolle Arbeit, die vor allem jungen Piloten die Möglichkeit gibt, mit wettbewerbsfähigem Material Streckenflug- und Wettbewerbserfahrung zu sammeln. Und die es auch einem alten Mitglied wie mir ab und zu ermöglicht, die Faszination Streckenfliegen an andere weiterzugeben.

Text: Thomas Tieg und Jochen Kuhn
Fotos: Jochen Kuhn



Vorbeiflug am Großglockner

AUS DEM FINNISCHEN HOLZFLUGZEUG IN DIE FINNISCHE SAUNA



Die Ka 4 Rhönlerche II hatten die holländischen Teilnehmer nach Finnland gebracht. Sie war tagsüber fast ständig in der Luft

Gastgeber für das 44. Treffen des Vintage Glider Club (VGC) war Finnland. Warum es nur wenige genießen wollten und was viele verpasst haben, berichtet Peter Ocker vom Luftsporting Aalen.

Das große Sommertreffen des Vintage Glider Clubs findet jedes Jahr in einem anderen Land statt. Immer dabei: die finnischen Oldtimerfreunde. Daher wollten wir im Juli 2016 die Freunde aus dem fernen Land im Norden zu Hause besuchen. Aber wer – außer einigen Wettbewerbspiloten – reist denn bitte in das nördlichste europäische Land zum Segelfliegen? Wie

In drei Exemplaren flog die PIK 5c bei der Rallye. Die OH-188 des Vereins „Oldtimer Finland“ konnte gegen eine kleine Gebühr von allen Interessierten geflogen werden

viele Stechmücken verschmutzen das Profil? Geht dort die Sonne im Sommer überhaupt unter? Heißt das im Umkehrschluss, dass die Thermik früh beginnt und spät endet? Das wäre natürlich ideal.

Die Oldtimerfreunde melden sich heutzutage auch online zu den Veranstaltungen an, und der Blick in die Meldeliste verhieß nichts Gutes: nur 60 Piloten mit 15 Flugzeugen, das drohte eine kleine Veranstaltung mit Flugzeugmangel zu werden. Aber muss denn klein auch immer schlecht sein? Das ist wie mit den Flugplatzfesten: nicht die Masse macht den Erfolg, es muss einfach stimmig sein und allen gefallen.

Und genauso entwickelte es sich: Eine kleine feine Veranstaltung, vollkommen ohne Hektik, und dank der Idee, (fast) alle finnischen Oldtimer-Segelflugzeuge in Räyskälä zu versammeln und den ange-reisten Piloten zum Fliegen anzubieten, kamen auch genügend Besucher mit dem Linienflieger nach Helsinki. Denn einen eigenen Flieger mitzunehmen, schied für die Mehrzahl wegen der langen Anreisezeit und den enormen Fährkosten eines Segelflug-Gespansses aus. Trotzdem kamen Teilnehmer aus der Schweiz, England, Schottland (vorsichts-

halber separat genannt), Deutschland, Dänemark und den Niederlanden mit eigenen Flugzeugen angereist.

Viele Flugzeuge aus der PIK-Reihe

Die finnischen Segelflugzeuge stammten fast alle aus der PIK-Reihe, ob PIK-3 (eine Mischung aus Meise und Ka 6), PIK-5 (eine Mischung aus SG 38 und Grunau Baby) oder PIK-16 (ein Standardklasse aus Anfang der 1960er-Jahre, mit Jet-ähnlichem Rumpf). Nur die bekannte Kunststoffkonstruktion PIK-20 flogen wir nicht, noch zu neu, obwohl auch schon ein Oldtimer. Dazu kamen noch polnische Bocians und die deutschen „Evergreens“ Ka 6 und K 7. Mein Flugbuch füllte sich zusehens mit OH-Kennungen.

Am Flugplatz von Räyskälä, irgendwo zwei Autostunden nordwestlich von Helsinki, standen dann auch zwei Asphaltbahnen mit genügend Grasflächen zur Verfügung. Und ausreichend Hangarplatz, sodass Auf- und Abbauen sich auf jeweils einmal beschränkte. Das war auch gut so, denn in Finnland ist man anderweitig viel beschäftigt. Der geneigte Pilot muss:

- mit dem finnischen Charme und dem trockenen Nord-Humor zurechtkommen,
- die örtlichen Flugregeln verinnerlichen (Platzrunde ab 300 Meter über Platz, beim F-Schlepp-Ausklinken nach links wegdrehen, im Radius von zehn Kilometern um den Flugplatz nur Linkskreise),
- verstehen, dass neuestes Flugmaterial (ASH 31, ASG 32) und Oldtimer ohne



Die PIK 3c Kajava bei der Landung vor den Flaggen der teilnehmenden Nationen

Probleme miteinander einen Flugbetrieb bestreiten können (Berührungsängste entstehen nur im Hirn von Starrköpfen),

- begreifen, dass die Fahrt in den nächstliegenden Supermarkt eher in „Stunden“ statt in „g’schwend“ berechnet werden muss,
- rechtzeitig verstehen, dass die Finnen gerne (aus ihrer Sicht sichere) Wetten mit „Dosenbier“ als Preis eingehen – bei einem Preis von zwölf Euro für sechs Dosen verständlich,
- zu allem Überfluss auch noch mit neuartigen Sauna-Regeln „warm“ werden.

Eindrucksvolle Landschaft

Aber zurück zur Fliegerei. Fast alle Piloten hingen schnell in der Sommerthermik, ob mittels Winde oder Flugzeugschlepp. Gelandet wurde nur zum Pilotenwechsel. Schon auf Winden-Ausklinkhöhe von 400 Metern konnte man die Blicke über Wälder und Seen schweifen lassen. Die Landschaft ist eindrucksvoll, und die Finnen sprachen von wenigen Außenlandemöglichkeiten. In unserem Schwarzwald und auf der Alb sieht es jedoch damit manchmal genauso schlecht aus – ein geübtes Auge war notwendig.

Trotzdem fanden alle Piloten immer wieder genügend Bärte, eine Außenlandung gab es hier nicht. Und Luftraumverletzungen gab es sowieso nicht. Nicht nur, dass Finnland genügend Raum für alle Flieger bietet, der Kommandeur der finnischen Luftwaffe ließ es sich nicht nehmen, seinen Segelflug-Wurzeln zu fröhnen und flog einen Tag fleißig in einer Schleicher K 7 mit. Als Geschenk hatte er auch keine Trainingsgebiete in die Nähe von Räyskälä gelegt.

Und dann der Tag des Kopfschüttelns an einem Samstag: Auf der einen Landebahn ein nationales Treffen von US-Autofreunden mit Beschleunigungsrennen, auf der anderen Bahn ganz normaler Flugbetrieb. Absperrung: ein Trassierband. Fertig. Das geht in Finnland problemlos – dort gelten Trassierbänder für alle gleichermaßen.

Täglicher Pflichtgang in die Sauna

Nach dem Flugbetrieb dann der tägliche Pflichtgang in die Sauna. Selbst im Hochsommer ein absolutes Muss. Und wer dachte, er kenne schon alles: weit gefehlt. Hier findet Finnland statt. Sauber



Eine PIK 3c Kajava. Wie auch eine der Vasama konnte sie gechartert werden, was die Teilnehmer gerne machten – denn es gibt weltweit nur noch fünf bis sechs fliegende Exemplare



Die PIK 16 Vasama, sie war gleich in drei Exemplaren auf der Rallye vertreten

nach Geschlecht getrennt, wird hier Tacheles gesprochen. Unsere Gastgeber waren keinesfalls nachsichtig ob unserer missratenen Sauna-Gewohnheiten: Gemischte Sauna, unten sitzen, Sanduhr drehen oder gar Handtuch wedeln – nein, nein. Ein Finne sagte im feinsten Schwäbisch dazu: „Des kennad uich b’halda.“

Dafür gab es: Nur oben sitzen, Daueraufguss mit Atemnot und Fachgespräche mit Stammtischcharakter. Es beantworteten sich viele Fragen, etwa warum die finnischen Schlepp-Piloten in der Piper Pawnee einen Jet-Pilotenhelm trugen. Nicht drückendes Headset, Sonnenschutz und Großraumsonnenbrille in einem. Und ein Hauch von Top Gun. Logisch – irgendwie.

Und warum es in Finnland so viele Seen gibt, wurde auch ausgiebig erläutert. Denn die ganzen Sauna-Hütten brauchen ja natürliche, ins Landschaftsbild passende und nachhaltig biologische Abkühlbecken. Freilich, leuchtete dem Badener und dem Württemberger gleichermaßen ein!

Wir verließen Finnland und haben nicht nur viele schöne Flugstunden, sondern auch echt finnische Sauna-Aufgüsse erlebt und lustige Abende verbracht. Wieder einmal durften wir ein Land im Segelflug kennenlernen, in das wir sonst wohl eher nicht gekommen wären. Und Stechmücken gab es weder am Campingplatz noch an der Tragflächen-Nase. Und letzteres lag nicht an den langsameren Fluggeschwindigkeiten der Oldtimer-Segelflugzeuge. Danke Finnland – Kiitos Suomi.

Text: Peter Ocker
Fotos: Alexander Gilles

DER VINTAGE GLIDER CLUB

Schon seit 1974 gibt es die weltweit aktive Gemeinschaft der Freunde alter Segelflugzeuge. 870 Mitglieder in 30 Ländern, davon der Löwenanteil mittlerweile in Deutschland, tauschen sich auf einer aktiven (offenen) Facebook-Seite und mit einem dreimal im Jahr erscheinenden Clubmagazin aus. Neben vielen nationalen Treffen ist der Saisonhöhepunkt das Sommertreffen, aufgeteilt auf eine Vorveranstaltung (Rendezvous, auch für Nichtmitglieder) sowie der Hauptveranstaltung der VGC-Mitglieder. Nächstes Jahr trifft man sich vorab vom 24. Juli bis 29. Juli in Raná/Tschechien, anschließend geht es zur Haupt-Rallye ins ungarische Dunaújváros vom 31. Juli bis 10. August. Wer den VGC kennenlernen möchte, der sollte bei der Aero Friedrichshafen die illustre Truppe auf ihrem Stand mit abwechselnden Themen besuchen. Oder unter www.vintagegliderclub.org bzw. via Facebook Kontakt aufnehmen. Aber Vorsicht: Oldtimer-Fliegen ist virusbehaftet, und die VGClers gestehen sich selbst ein, dass man ihn fast nicht mehr losbekommt.

HERZLICHE EINLADUNG AN ALLE SEGELFLIEGER!

Auch 2017 bietet der BWLV wieder jungen und ambitionierten Segelfliegern die Möglichkeit, sich vor Beginn der Flugsaison intensiv und konzentriert mit den **Grundlagen des Streckensegelfliegens** zu beschäftigen. Angeleitet von den erfahrenen Wettbewerbspiloten Sebastian und Karl Eugen Bauder geht es vom **3. bis 5. März 2017 in der BWLV-Jugend- und Bildungsstätte auf dem Klippeneck** um die Themen:

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

Der Unkostenbeitrag für den Lehrgang beträgt für Mitglieder des Streckenflug-Fördervereins SBW 50 Euro pro Person, für Nichtmitglieder im SBW 80 Euro pro Person, jeweils zuzüglich Kosten für Unterkunft und Verpflegung. Infos zur Mitgliedschaft im SBW gibt es im Internet unter www.sbw-foerderverein.de.

Das Anmeldeformular steht zum Download bereit unter www.bwlv.de.
Anmeldung an charlie.bauder@t-online.de bis spätestens 14. Januar 2017.

Text: Charlie Bauder

INTERESSENGEMEINSCHAFT SCHEIBE FLUGZEUGE

VON DER FLUGZEUGÜBERFÜHRUNG ZUM VEREINSAUSFLUG



Der neue Tandem-Falke über Dänemark

Es war im vergangenen Jahr, als wir wieder ein Arbeitswochenende bei der Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge hatten und an der Restauration unseres SF 25 A-Falken arbeiteten, als eines unserer Mitglieder mit stolz geschwellter Brust in die Werkstatt kam. Der Mann berichtete, dass er eben einen SF 28 A „Tandem-Falken“ gekauft habe. Nach

dieser Neuigkeit wollte natürlich jeder wissen, wie der Tandem-Falke aussieht, wo er steht und vor allem was er gekostet hatte. Als diese Dinge alle geklärt waren, konnten auch gleich die ersten Bilder in Augenschein genommen werden.

Beim gemeinschaftlichen Abendessen wurde die Abholung des Tandem-Falken

geplant, welcher in Motala am Vätternsee, ca. 240 Kilometer südwestlich von Stockholm in Schweden stand. Sehr schnell wurde klar, dass der Motorsegler auf dem Luftweg nach Deutschland überführt werden sollte. Gleich entschlossen sich einige Mitglieder, hieraus einen Vereinsausflug zu machen. Sie überlegten, dass sich für dieses Vorhaben



Beim Start in Heubach

das Pfingstwochenende sehr gut eignen würde.

Als das Pfingstwochenende nun näher kam und das Wetter für den süddeutschen Bereich nicht so gut vorausgesagt war, beschlossen wir, mit drei Flugzeugen (SF 23 „Sperling“, SF 25 C „Turbo-Falke“ und einem SF 28 A „Tandem-Falke“) sowie fünf Piloten bei nicht so gutem Wetter schon am Donnerstag, 12. Mai, in Heubach zu starten. Wir machten unseren ersten Stopp mit Übernachtung dann in Schameder.

Zwischenlandungen in Ganderkesee, Flensburg und Höganäs

Am Freitag, 13. Mai, setzten wir die Reise bei schönstem Wetter mit Zwischenlandungen in Ganderkesee, Flensburg und Höganäs (Schweden) fort und kamen nach 7.20 Stunden Flugzeit in Motala an. Der Samstag wurde dafür verwendet, den für uns neuen Motorsegler in Augenschein zu nehmen, durchzuchecken und zu fliegen. Zudem wurden die Papiere geprüft, und es wurde natürlich der Kaufvertrag unterschrieben. Am Nachmittag waren dann alle Arbeiten durchgeführt, die Flugzeuge beladen, und wir traten wieder den Heimflug an. Weil das Wetter in der Zwischenzeit immer schlechter geworden war, mussten wir den Heimflug abbrechen, landeten schon nach zehn Minuten wieder in Motala und verbrachten dort noch eine Nacht.

Der nächste Tag brachte eine leichte Wetterverbesserung, sodass wir es wagen konnten, den Heimflug anzutreten.



Übernachtung in Schameder

Die ersten anderthalb Stunden mussten wir noch einige Umwege wegen starker Regen- und teilweise auch Schneefälle fliegen. Je weiter wir aber in den Süden kamen, desto mehr besserte sich das Wetter, sodass wir unseren ersten Stopp in Höganäs bei Sonnenschein machen konnten.

Weiter ging die Reise über Dänemark, Fehmarn, mit einem Stopp in Lübeck nach Schameder. Nach einem ausgiebigen Abendessen verbrachten wir die Nacht. Am Montag, 16. Mai, setzten wir dann die letzte Etappe unseres Ausfluges fort. Leider hatte sich das Wetter über das gesamte Wochenende in Süddeutschland nicht wirklich verbessert, sodass wir gezwungen waren, ab Aschaffenburg in das Rheintal auszuweichen, da der Odenwald wegen der aufliegenden Bewölkung nicht überfliegbar war.

Aber auch das Ausweichmanöver brachte nicht viel Erfolg, so mussten wir noch eine längere Pause in Mannheim einlegen, bis wir weiterfliegen konnten. Gegen Abend besserte sich das Wetter doch noch, und wir konnten unsere Heimreise fortsetzen. Gegen 18 Uhr am Montagabend landeten wir nach ca. 20 Stunden Gesamtflugzeit wieder sicher in Heubach.



Tankstopp in Lübeck



Warten auf besseres Wetter in Motala

Text und Fotos: Hartmut Sammet

IM GESPRÄCH MIT JOSEF PRASSER

Josef „Sepp“ Prasser (Konstruktion und Statik) und Dieter Althaus (Aerodynamik) gelten als die Väter des Kestrels. Beide Herren sind aber nicht nur wegen des Kestrels bekannt, wir Segelflieger haben ihnen eine Menge technischer Innovationen zu verdanken. Bei meinem Besuch beim Glasflügel-Fly in Bad Saulgau (siehe auch Bericht im adler 10/2016) hatte ich die Chance, Sepp Prasser kennenzulernen. Meine Gespräche mit ihm gebe ich im Folgenden wieder.

Der Anfang

Sepp kam im Herbst 1966 zu Eugen Hänle und seiner Firma Glasflügel. Auslöser war 1965 der Wunsch der Fliegergruppe in Neu-Ulm nach einem Kunststoff-Segelflugzeug. Damals gab es zwei Hersteller, an die man sich für solch ein Flugzeug wenden konnte: Bölkow in Laupheim und Glasflügel in Schattstall. Sepp und sein Kamerad Günter Pöschel empfahlen dem Vorstand der Neu-Ulmer Segelflieger, eine H301 Libelle zu kaufen, nicht ohne beide Werke vorher besichtigt zu haben. Man stelle sich das heute vor – wir besichtigten zunächst die Produktion bei Schempp-Hirth und Schleicher, um dann das Produkt eines der beiden Hersteller zu bestellen. Das war der erste Kontakt zwischen Eugen Hänle und Sepp Prasser.

Seine erste Tat bei Glasflügel waren dann Arbeiten an seitenzugempfindlichen Kupplungen mit einstellbarer Seillastbegrenzung. Damals gab es offenbar eine Reihe von Unfällen, hervorgerufen durch Kupplungen, die sich unter Last oder unter bestimmten Seilzugwinkeln nicht oder nur schlecht öffnen ließen. Zudem hasste Eugen Hänle den Umbau der Sollbruchstellen des Schleppseiles zwischen dem

Vereins-Bergfalken und seiner leichten H30. Aus einer Reihe von Ideen und Versuchen entwickelte sich so unter Zutun von Sepp der „Hänle-Winkel“, jener Metallwinkel, der die Schwerpunktkuppelung jedes Glasflügelflugzeugs zielt.

Die „Prasser-Tüte“

Während der Präsentation in Saulgau sagte Sepp, dass er der Erfinder der automatischen Ruderanschlüsse sei, der Hänle-Tüten. Das war mir vorher gar nicht bekannt. Damit müssten sie streng genommen ja Prasser-Tüten heißen. Ich wollte von Sepp wissen, was ihn zur Erfindung dieser Ruderanschlüsse bewogen hat, die man heute standardmäßig in jedem modernen Segelflugzeug findet.

Auslöser sei ein Flugtag in Laichingen gewesen, berichtete er. Dort flog man den vereinseigenen Kestrel in einem schnellen und tiefen Überflug vor. Sepp sah, wie eines der Querruder wackelte. Offensichtlich war es nicht richtig angeschlossen. Der Kestrel hat bereits automatische Anschlüsse für Luftbremsen und Wölbklappen mittels Torsionsantrieben. Das Querruder aber wird über eine Art „fastautomatischen“ Anschluss mit der im Rumpf liegenden Steuerung verbunden. Die eigentliche Kraftübertragung muss durch einen kleinen Federbolzen hergestellt werden, der die im Rumpf liegende „Gelenkpfanne“ mit dem aus der Flügelwurzel ragenden Antrieb verbindet. Offensichtlich war hier beim Aufrüsten und Checken etwas schiefgegangen.

Ist mir auch schon passiert. Und als ich es einem alten Kestrel-Piloten erzählte, meinte der nur lapidar: Ja, das ist vielen Kestrel-Piloten schon passiert. Beruhi-



QR-Anlenkung im Rumpf. Wenn die flächenseitige Anlenkung eingeführt ist, wird ein kleiner Federbolzen durch das Loch gesteckt

gend dabei ist nur, dass die QRWK-Überlagerung beim Kestrel auch in solch einem Fall eine gewisse QR-Funktion über die WK sicherstellt. Jedenfalls fing Sepp gleich am Sonntagabend nach dem Flugtag an, über eine Lösung des Problems nachzudenken. Montags bei Glasflügel folgte dann zunächst das Studium der einschlägigen Patentschriften. Wie schwierig das in Prä-Suchmaschinen-Zeiten gewesen sein muss...

Es gab offenbar nichts, was man an Patenten hätte nutzen oder verletzen können. Ganz so einfach ist das Problem allerdings nicht in den Griff zu bekommen: Die Lösung musste „tolerant“ sein in Bezug auf die beim Aufrüsten unweigerlich entstehenden leichten Verkantungen. Andererseits musste sie natürlich spielfrei sein. Herausgekommen sind am Ende die „Hänle-Tüten“, die als erstes in der Club-Libelle verbaut wurden. Später dann im Mosquito und Mini-Nimbus, und mit dem Ende von Glasflügel auch in weiteren Flugzeugen von Schempp-Hirth. Heute findet man sie praktisch in allen Segelflugzeugen.

Keine Patente – aber Preise

Eugen Hänle hielt – zu unserem Glück – nichts vom Patentieren. Er war der An-



Ruderanschlüsse beim Kestrel. Man sieht gut die beiden Torsionsantriebe für die Anschlüsse der Bremsklappe (vorderer) und Wölbklappe (hinterer)

sicht, dass der Nutzen in keinem Verhältnis stand zum zusätzlichen Ertrag. Schade, mit dem Aufkommen digitaler – und vor allem US-dominierter – Technologien, hat sich die Menschheit leider von dieser Weltsicht verabschiedet. Der erste „Nicht-Glasflügel“, in dem eine solche Tüte verbaut wurde, ist übrigens die Grob G109 – nicht für alle Ruder allerdings. Sepp Prasser hat bis auf ein Glas Weizenbier (von einem nicht näher genannten Lizenznehmer) übrigens niemals eine monetäre Würdigung dieser Erfindung erfahren. Im Jahr 2012 hat die OSTIV aber Sepps außerordentliche Verdienste um die Sicherheit von Segelflugzeugen mit einem Preis gewürdigt. Zu diesen Verdiensten zählen natürlich nicht nur die automatischen Ruderanschlüsse, sondern zum Beispiel auch das zweischalige Flugzeug-Cockpit, dass im Falle eines Crashes möglichst viel Energie aufnehmen soll.

Das Parallelogramm

Die nächste Frage, die ich an Sepp Prasser stellte: Wie kam es zur Erfindung der Parallelogramm-Steuerung? Glasflügel-Fans kennen sie – und auch DG oder 304CZ-Piloten. Die Parallelogramm-Steuerung erzeugt eine andere, für manche komische, Handbewegung bei der Steuerung um die Querachse. Die Bewegung um die Querachse steuert man aus dem Cockpit mit einer nahezu waagerechten (Vor-Zurück-) Bewegung.

Sepp war in den 60er-Jahren häufig mit der H301 Libelle – mit einem gekrüppften Knüppel – überland unterwegs. Dabei

traf er nicht selten auf Rudi Lindner. Phoebus gegen H301 Libelle. Man schenkte sich nichts, und genau wie heute wurde zwischen den Aufwinden mächtig Gas gegeben. Und wie es so ist, wenn man bei guter Thermik schnell fliegt: Die Böen packen einen. In irgendeiner dieser Böen hat es Sepp ein Stück aus dem Sitz gelupft. In der Folge gab es natürlich eine Bewegung um die Querachse – er ließ ja dabei den Knüppel nicht los. Die daraus folgende Schwingung war so heftig, dass nicht nur Sepp sorgenvoll auf die Libellenflügel schaute. Auch Rudi, der in seinem Phoebus dicht danebenflog, fragte zaghaft nach dem Wohlbefinden der H301 Libelle und des Piloten. Ganz offensichtlich hatte eine kräftige Bö dazu geführt, dass die H301 Libelle Manöver flog, von denen man nicht zu 100 Prozent sicher sein konnte, dass sie wirklich dafür gemacht war.

Und wieder: Der Sonntagabend nach diesem Ereignis war angefüllt von Überlegungen für einen böenunempfindlichen Knüppel. Herausgekommen ist die Parallelogrammsteuerung, wie wir sie kennen. Serienmäßig zum ersten Mal 1967 in einen Kestrel eingebaut. Auch hier gab es weder ein Patent, noch große Befindlichkeiten die Abwehr von Nachahmern betreffend. Wilhelm Dirks hat dieses System später in die DGs eingebaut. Allerdings mit um 90 Grad gedrehter Parallelogrammführung, sodass die DG-Steuerung eine – für Glasflügel-Piloten seltsame – Seitwärtsbewegung vollführt zwischen voll gedrückt und voll gezogen. Natürlich – so Sepp – gab es ähnliche Steuerungen vorher schon. Jede Cessna



Anschlüsse flächenseitig. Neben den beiden Torsionsanschlüssen sieht man unten den Anschluss des Querruders

mit ihrem Steuerhorn hat eine ähnliche Form der Höhensteuerung. Allerdings gänzlich anders aufgebaut – und vor allem weniger kompakt – konstruiert.

Ich möchte mich an dieser Stelle ganz besonders bedanken bei Sepp Prasser. Sepp hat mir sehr offen und garniert mit vielen – hier nicht immer zitierfähigen Anekdoten – diese Zeit der Fliegerei ein wenig näher gebracht. Für seine Schilderungen dieser nunmehr um die 50 Jahre alten Geschichten bin ich ihm sehr dankbar und freue mich, dass ich sie hier veröffentlichen darf.

Text und Fotos: Torsten Beyer

RENCHTÄLER SEGELFLIEGER UNTERWEGS IN DEN ALPEN VON MUSBACH ÜBERS ENGADIN BIS AN DEN BERNADINO-PASS

Joachim Treier von der Fliegergruppe Renchtal und Copilot Michael Buchthal von der Fliegergruppe Freudenstadt nutzten am Samstag, 27. August, die sehr gute Segelflugwetterlage, um motorlos die Alpen zu entdecken.

Per Flugzeugschlepp wurde auf dem Segelfluggelände in Musbach gestartet. Nach einem langen Schleppflug hinter dem Motorsegler der FG Renchtal über Schwäbische Alb und Boden-

see, wurde gegen 13 Uhr bei Oberstdorf das Schleppseil ausgeklinkt. Der Schleppmotorsegler vom Typ Super Dimona TTC mit Schlepppilot Martin Kiefer zog das Schleppseil ein und trat sofort den Heimflug nach Musbach an.

Das doppelsitzige Segelflugzeug vom Typ Duo Discus XL mit den beiden ambitionierten Segelflugpiloten Treier/Buchthal konnte in der ersten Alpen-thermik motorlos Höhe gewinnen. Die Wolken-

optik war genial, und das Gespann Treier/Buchthal nutzte die guten Steigwerte für einen schnellen Vorflug in Richtung Engadin. Über Lechtal und Par-seierspitze war das Paznauntal schnell erreicht.

Steigwerte von mehr als 5,2 m/s

Vorbei an dem Skigebiet von Ischgl ging es zügig in Richtung Zernez im Engadin. Steigwerte von mehr als 5,2 m/s



Oberes Engadin mit Sankt Moritz

und Wolkenuntergrenzen von knapp 3500 Meter über dem Meer ließ die Segelfliegerfreunde jublieren. Weiter an Sankt Moritz vorbei ging es nach Graubünden. Splügenpass und San-Bernardino-Pass zogen vorbei. Das Rheinwaldhorn war schnell erreicht und ließ einen traumhaften Blick hinunter nach Italien zum Lago Maggiore zu. In 4000 Meter wurde gewendet und nach Osten aufgerichtet. Es ging zurück ins Engadin, vorbei am Bernina-Massiv bei Sankt Moritz mit dem berühmten Piz Palü und dem Bernina-Pass. Seilschaften auf dem Biancograt wurde zugegrüßt.

Über dem Ofenpass wurde nochmal in sehr gutem Steigen gekreist, um den Sprung über den Reschenpass in die Ötztaler Alpen zu schaffen. Der Kauner-taler Gletscher sowie Gepatschferner waren schnell überflogen. Kurz vor Sölden wurde gewendet mit dem Ziel, am Abend im hohen Relief im Engadin den Heimflug bis nach Oberschwaben anzutreten. Dort sollte ein Schleppflugzeug



Gepatschferner in den Ötztaler Alpen

aus Musbach die Segelflieger auf einem Flugplatz abholen und wieder nach Hause ziehen. Aber es sollte anders kommen.

Zurück im Engadin wurde am Abend am Julierpass der Rückflug angetreten. Durch höhere Bewölkungsdichte und vereinzelte Regenschauer kam die Thermik zum Erliegen. Das Team Treier/Buchthal musste früh ins tiefere Relief ausweichen. Es überflog die Bielerhöhe an der Silvretta-Hochalpenstraße und den Kops Stausee, um Richtung Bludenz und Feld-

kirch ins Rheintal zu gelangen. Gegen 18.45 Uhr setzte das Rad des Duo Discus XL „RD“ auf der Asphaltpiste des Flugplatzes Hohenems bei Dornbirn auf, also noch vor dem Pfändertunnel.

Die österreichische Gastfreundschaft genossen

Weil der Sonnenuntergang kurz nach 20 Uhr nahte, war ein Rückschlepp nach Musbach nicht mehr möglich. Die beiden Alpenpiloten waren dankbar für die Gastfreundschaft der Hohenemser Segelflieger: Ein Nachtlager für die Piloten und das Segelflugzeug waren schnell organisiert. Am Abend wurde mit den österreichischen Segelfliegern bei ausgezeichnetem Essen gefachsimpelt, und es wurden viele neue Erfahrungen und Eindrücke ausgetauscht.

Am Sonntagmorgen ging es dann per Flugzeugschlepp zurück nach Musbach bei Freudenstadt. Die beiden Segelflugpiloten waren nach der Landung von ihrem Alpenflug begeistert – es war ein traumhafter Flug durch die Alpenlandschaft mit zahlreichen eindrucksvollen Momenten gewesen.



Der Duo Discus „RD“ nach der Landung in Hohenems/Bregenzer Wald

Text: Martin Kiefer
Fotos: Joachim Treier

GEBIRGSFLUGTRAINING DES AMF IN LESCE-BLED

FLIEGEN AN BERGHÄNGEN, IN LEEWELLEN

UND ÜBER DEN GIPFELN

Die Pilotinnen machten beim Gebirgsflugtraining einmalige Erfahrungen

Von 9. April bis 17. April fand das Gebirgsflugtraining des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) in Lesce-Bled in Slowenien statt. Der Flugplatz des ALC Lesce-Bled mit Teerpiste, Hangar und Flugplatzrestaurant liegt von Österreich aus gesehen hinter den Karawanken und am Fuße des Triglav-Massivs.

Das Wetter meinte es gut mit uns, und wir konnten an fast allen Tagen fliegen. Einen Flugtag sparten wir aus, da erst am späten Nachmittag auf Thermik zu hoffen war. Stattdessen nutzten wir diesen Tag für Wanderungen bzw. einen Ausflug nach Ljubljana. Alle anderen Tage konnten wir fliegerisch voll ausnutzen und kamen in den Genuss von Thermik, Wellen und natürlich auch den zugehörigen Turbulenzen. So konnten auch die Gebirgsflugneulinge unter uns, die mit Trainer im Doppelsitzer die Berge erkunden durften, verschiedene Wetterlagen ausprobieren und jeden Tag viel Neues lernen.

Mit zwei Schleppmaschinen und der kompetenten Hilfe unserer Boden-Crew, bei welcher ich mich im Namen aller Pilotinnen an dieser Stelle nochmals herzlichst bedanken möchte, kamen wir an jedem Flugtag schnell in die Luft.

Guter Austausch im Team

Die beim morgendlichen Briefing gebildeten Teams konnten sich am von uns gekürten Haushang, ca. drei Kilometer nördlich des Platzes und erkennbar an der kleinen Kapelle auf der Ostseite, zum gemeinsamen Abflug treffen. Wenn sich nach einigen Funksprüchen die Teams zusammengefunden hatten, wurde zusammen abgeflogen. Im Team konnten wir uns austauschen und beispielsweise erproben, ob nun die dunklen Wolkenfetzen oder der Hang besser tragen, oder welcher Flugweg unter welchen Wind- und Wolkenbedingungen weniger Höhenverlust oder sogar Höhengewinn bedeutet. Die Pilotinnen im Einsitzer konnten so ebenfalls von der Erfahrung des Trainers im Doppelsitzer profitieren, und so manche Batterie brachte dies wegen der überdurchschnittlich hohen Kommunikation an die Tiefentladegrenze.

Unsere Hauptflugroute führte vom Haushang, über den Hochstuhl, das Tal zum Wurzenpass hinunter, meist auf Höhe des Grates oder wenig darüber. Vom Wurzenpass flogen wir weiter zum Dobratsch bei Nötsch und das Gailtal entlang weiter bis nach Lienz. Lienz war aufgrund geschlossener Wolkendecke und teils auch leichtem Nieseln aus der nicht

mehr allzu hohen Basis meist unser Wendepunkt, und wir flogen wieder zurück in Richtung unseres temporären Heimatflugplatzes in Slowenien. Einige Pilotinnen schafften es auch über Lienz hinaus, was allerdings eher die Ausnahme als die Regel war. Falls Interesse an den genauen Flugrouten besteht: Fast alle Flüge haben es ins OLC geschafft, und es kann davon ausgegangen werden, dass alle Damen, die in diesem Zeitraum in Lesce gestartet sind, mit dem AMF dort waren. An drei Flugtagen hatten wir das Glück, Süd-Ost-Strömung mit Wellenpotenzial zu bekommen, welches wir natürlich ausgiebig erprobten. Bereits über dem Tal des Flugplatzes bildete sich eine Welle aus, sodass wir im Hangflug bis an die Basis steigen und vom Hang weg gegen den Wind in die Welle einfliegen konnten. Diese von Walter auch liebevoll als „Hausfrauenwelle“ bezeichnete Wolkenformation bot Gelegenheit für traumhafte Bilder und Hangflug entlang der Wolkenkanten.

Ausgiebiges Fliegen in der Welle

Aber warum sollten wir uns mit einer Welle zufrieden geben, wenn es noch mehr gab? So konnten wir an einem Tag sogar bis zum Wurzenpass in der Welle fliegen. Und wäre das blaue Band nicht

immer schmaler geworden, so wären wir der Welle noch weiter gefolgt. Weitere Wellensysteme konnten wir über dem Gailtal, dem Tal von Klagenfurt und am Triglav-Massiv erfliegen. Die zu den Wellen gehörigen Rotoren blieben uns folglich auch nicht erspart, und auch die Pilotinnen, die zum ersten Mal in den Alpen flogen, können nun definitiv von keiner Turbulenz im Flachland mehr aus der Ruhe gebracht werden.

Sehr schön war, dass man bis abends fliegen konnte und es auch möglich ist, abends um 18 Uhr lokal noch einen Bart mit vier Metern integriert „auszukurbeln“ – das gibt es bei uns im Flachland dann doch eher selten. Wäre die Sonne nicht irgendwann untergegangen, wären viele vermutlich noch bis spätabends im Hangwind weitergeflogen.

Insgesamt konnte jede von uns im Rahmen des Gebirgsflugtrainings an sechs Flugtagen mindestens 15 Flugstunden unter Anleitung eines Trainers im Gebirge sammeln. Mit drei Duo Discus – dem BW1 und dem BW4 des Fördervereins für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg sowie dem Duo Discus der Segelfliegergemeinschaft Backnang – und dem Arcus des Luftsportverbandes Bayern hatten wir vier Doppelsitzer dabei, welche am ersten Flugtag für Einweisungsflüge und an den weiteren Flugtagen für die Gebirgsflugneulinge zur Verfügung standen.



Beim Fliegen boten sich spektakuläre Ausblicke

Dank an Vereine und Trainer

Bei den Vereinen, die uns die Doppelsitzer zur Verfügung gestellt haben, möchte ich mich im Namen der Pilotinnen sehr herzlich bedanken! Die Doppelsitzer ermöglichten den Pilotinnen eine sichere und detaillierte Einführung ins Fliegen im Gebirge mit einem Trainer, der immer mit Rat und Tat zur Seite stand. Ergänzt wurde unser Flugzeugpark durch zwei weitere private Doppelsitzer und neun Einsitzer, sodass wir den Großteil der in Lesce abhebenden Flugzeuge stellten.

Dass Fliegen in den Alpen landschaftlich das Größte an fliegerischem Erlebnis ist, wird jeder bestätigen, der schon dort geflogen ist. Über schneeweißen Bergflanken entlanggleiten passt exzellent zum Motto des AMF: „Es ist grenzenloses Glück, die Welt von oben sehen zu dürfen.“

In diesem Sinne möchte ich mich – und ich denke auch hier spreche ich im Namen aller Pilotinnen, die dabei sein durften –, nochmals bei unseren Trainern bedanken, die keine Mühe scheuten uns im Ein- oder Doppelsitzer durch die Berge zu begleiten: Walter Eisele, Albert Kießling, Hans Obermayer, Veit Layer sowie Ute und Axel Baranowski.

Ihr habt das Training geplant, Flugzeuge organisiert, den Weg (mit Hänger) nach Slowenien auf euch genommen und eure Freizeit gespendet, um uns das Gebirgsfliegen näher zu bringen. Das war einfach klasse!

Nächstes Training voraussichtlich im April 2017

Wir konnten viel über das Fliegen in den Bergen lernen, einiges für das Fliegen zuhause im Flachland mitnehmen und hatten dazu noch viel Spaß dabei. Und natürlich würden wir uns alle freuen, wenn wir im nächsten Jahr wieder mit euch zusammen die Berge erkunden können.

An dieser Stelle möchte ich alle Nachwuchspilotinnen, die Interesse haben das Fliegen in den Bergen kennenzulernen, einladen, sich auf der Homepage des AMF über das nächste Training, welches voraussichtlich im April 2017 stattfinden wird, zu informieren und sich zahlreich anzumelden. Ich selbst war dieses Jahr das erste Mal dabei und kann das Training nur weiterempfehlen!



Informationen über den AMF sowie die angebotenen Trainings für Pilotinnen sind auf der Homepage des AMF zu finden unter www.amf-foerderverein.de.



Die Teilnehmerinnen am AMF-Gebirgsflugtraining konnten unter Anleitung mehrerer Trainer die Grundzüge des Gebirgsfliegens erlernen

Text: Nina Heide
Fotos: Nina Heide, Gudrun Bühler

FLUGZEUGTAUFE BEIM LSV HOHENASPERG

Beim Tag der offenen Tür des Luftsportvereines Hohenasperg wurde im September die Neuerwerbung der Sparte Segelflug, eine Mistral C, auf den Namen des langjährigen Ehrenvorsitzenden, Rolf Janiak, getauft.

Der Präsident des Vereins, Klaus Schmädke, erläuterte alles zum Erwerb des Flugzeugs, Rudolf Bothmer hielt dann die Laudatio auf Rolf Janiak. Janiak sei eines der ersten Mitglieder des nach dem Krieg am 14. Juni 1951 neu gegründeten Vereines gewesen, als das Segelfliegen von den Alliierten in Deutschland wieder freigegeben wurde. Der 14. Juni 1951 sei somit auch das Gründungsdatum des LSV Hohenasperg, der in diesem Jahr sein 65-jähriges Bestehen feierte.

Rolf Janiak trat in den Verein am 31. Juli 1954 als jugendlicher Segelflieger ein,

zunächst als aktiver Segelflieger, dann auch als aktiver Motorflieger. Mehr als 30 Jahre sei er Vorsitzender des Vereins gewesen, danach Ehrenvorsitzender. Der Verein verdanke ihm bedeutende technische und finanzielle Unterstützung, so Bothmer. Rolf Janiak habe größten Anteil daran gehabt, dass während der Stationierung der amerikanischen Streitkräfte bereits in Pattonville zivil geflogen werden konnte – ein Fundament, auf dem danach die Fliegeraktivitäten in Pattonville bis heute aufbauen könnten.

Bahnbefuerung wurde ihrer Bestimmung übergeben

Die Mistral C, herausgeputzt und mit Blumen geschmückt, wurde von Janiak nach der Laudatio selbst mit einem exklusiven Sekt, einem Hochgewächs aus der Region Stuttgart, begossen, und damit auf seinen Namen getauft.

Zuvor hatten interessierte Besucher die Gelegenheit, beim Tag der offenen Tür Informationen über die Flugzeuge zu bekommen und alles Wissenswerte über die Fliegerei zu erfahren. Einen besonderen Abschluss bildete das Vereinsfest des LSV Hohenasperg im Anschluss an die



Bei der Taufe des Mistral C des LSV Hohenasperg (v. l.): Präsident Klaus Schmädke, Rudolf Bother, Ehrenpräsident Rolf Janiak

offiziellen Aktivitäten. Hierbei wurde die neu installierte Bahnbefuerung ihrer Bestimmung übergeben. Bei exakt passendem Wetter, nach Gafor marginal, hob die vereinseigene Cessna 182 ab und kam nach ca. 15 Minuten mithilfe des PAPI, des Beacon und der Bahnbefuerung sicher zurück. Die Befuerung ist eine starke Aufwertung der Flugplatzinfrastruktur in Pattonville, die von mehreren Vereinen genutzt wird.

Text und Foto: Hans-Jürgen Reichardt

GRATULATION

LUFTSPORTVEREIN REUTLINGEN

HANS WALLISER ZUM 90. GEBURTSTAG



Der LSV Reutlingen gratuliert seinem Ehrenmitglied Hans Walliser

Im September dieses Jahres konnte unser Gründungs- und Ehrenmitglied Hans Walliser seinen 90. Geburtstag feiern. Grund genug, seine Verdienste um den Luftsportverein Reutlingen in einigen Sätzen zu würdigen.

Hans Walliser, der seine ersten Erfahrungen in der Fliegerei wie so viele andere während des Zweiten Weltkriegs machte, war in dieser Zeit in einer Lastensegler-einheit eingesetzt. Nach dem Krieg gehörte er zu den Männern der ersten Stunde, die den Segelflug in Reutlingen wieder möglich machten. Ein Idealist und echter Liebhaber der Fliegerei, so die einhellige Meinung von Weggefährten und Kameraden. Als Fluglehrer kann Hans auf die stattliche Zahl von 7.000 Starts zurückblicken. Im Kranich oder auf der

Rhönlerche machten viele noch heute Aktive mit ihm ihre ersten Flugerfahrungen.

Auch als Werkstattleiter und Abteilungsleiter Segelflug brachte Hans Walliser über viele Jahre sein ganzes Können mit großem Engagement und in zahlreichen Stunden in den Verein ein. Aber auch nach seiner aktiven Zeit blieb er dem Verein eng verbunden, und so kann man ihn auch noch heute gelegentlich bei Besuchen auf dem Übersberg antreffen. Die Mitglieder des Luftsportvereines Reutlingen wünschen dem Jubilar noch viele gesunde und glückliche Jahre!

Text: Martin Leisen setter
Foto: privat

BRIGITTA KELLER ZUM 80. GEBURTSTAG

EINE STARKE FRAU IM SEGELFLUG

Sie gehört zu den Pionierinnen unter den deutschen Luftsportlerinnen, und ihr haben die Segelfliegerinnen im Land enorm viel zu verdanken: Brigitta Keller, die weit über die Landesgrenzen als Förderin des Luftsports bekannt und geschätzt ist, ist am 25. Juli dieses Jahres 80 Jahre alt geworden. Der BWLV sowie die baden-württembergischen Luftsportlerinnen und Luftsportler gratulieren Brigitta Keller ganz herzlich zu ihrem Geburtstag! Brigitta Keller war zunächst im Club der Segelfliegerinnen aktiv. Als 15-Jährige nahm sie 1952 und 1953 mit 30 flugbegeisterten Frauen aus der ganzen Bundesrepublik an Ausbildungslehrgängen unter Leitung von Hanna Reitsch, einer der bekanntesten Fliegerinnen, teil. Einen Namen machte sich Brigitta Keller, damals noch Brigitta von Schmude 1961. Mit einer auf „Venus“ getauften K8 flog sie ihre ersten 3000 Meter im Föhn, was damals eine respektable Leistung und eine Bedingung für den Erhalt des „Gold C“ war. Die Rekorde

hatten es ihr angetan, wie etwa vor Jahrzehnten ein 550-Kilometer- Dreieck. Damit war sie die erste, die dies in Deutschland schaffte. Die Fluglehrer-Prüfung hatte sie bereits 1958 auf dem Hornberg absolviert. Lange Zeit bildete Brigitta Keller den Segelfliegernachwuchs bei der FG Wolf Hirth auf der Hahnweide aus, bei der sie 1968 Mitglied wurde. Später war sie auch als Funktionärin auf Verbandsebene tätig. So war sie jahrelang für den BWLV als Präsidialrätin für den Frauensport im Land verantwortlich und stieß spartenübergreifende Treffen der Luftsportlerinnen an, die zu den wichtigsten Netzwerken des Meinungsaustauschs gehörten. Durch die Streckenflug-Trainingslager für Segelfliegerinnen nahm der BWLV bundesweit eine Vorreiterrolle ein. Ihre Erfolge und ihr Engagement brachten ihr viele Auszeichnungen, darunter 2002 das Bundesverdienstkreuz, die Goldene Ehrennadel des BWLV und die „Goldene Hexe.“ Der BWLV und alle Luftsportlerinnen und Luft-



Brigitta Keller gehört zu den Pionierinnen des Frauen-Luftsports in Deutschland

sportler im Land danken Brigitta Keller herzlich für die Verdienste, die sie sich um den Luftsport erworben hat und wünschen ihr noch viele glückliche und gesunde Lebensjahre im Kreise ihrer Familie und Freunde!

Text und Foto: red.

BWLIV-MITTEILUNGEN

BWLIV-TERMINSERVICE 2016

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.11.16	05.11.16	LJ	Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.11.16		A	BWLIV-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
06.11.16		A	Mitgliederversammlung Hanns-Kellner-Fonds, 13 Uhr – Infos: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
09.11.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.11.16		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
19.11.16		A	51. Nordbadischer Fliegerball, 19 Uhr – Info: gai@bwlv.de	Stadthalle Hockenheim
20.11.16		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
20.11.16		MD	Saafflug-Landesmeisterschaft FG Schorndorf – Info: beschwende@t-online.de	Schornbach
23.11.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
27.11.16		MF	BZF I Zusatz – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
30.11.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
02.12.16	04.12.16	LJ	BWLIV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de	Schweighausen
05.12.16	10.12.16	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.12.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
07.12.16		MD	Saafflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schornbach
14.12.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
14.12.16		A	Theoretische Luftfahrprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
11.01.17	14.01.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
23.01.17	28.01.17	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL2 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.01.17	29.01.17	A	43. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: www.hexentreffen.com	Jugendherberge Kaub/Rheinland-Pfalz
06.02.17	11.02.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.02.17	04.03.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.03.17	05.03.17	SF	7. BWLV-Streckenflug-Seminar – Info und Anmeldung: charlie.bauder@t-online.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.03.17	12.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.03.17	19.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.04.17	22.04.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

LUFTSPORTGERÄTEBÜRO

ZUR ZULASSUNG VON UL-EINZELSTÜCKEN

Ultraleichtflugzeuge benötigen bekanntlich bei uns für eine Zulassung zum Verkehr grundsätzlich eine deutsche Musterzulassung. Wie sieht es aber bei einem Selbstbau aus, der nicht für Serienfertigung oder Verkauf gedacht ist?

Eigenes Projekt als Einzelstück im Amateurbau zulassen und als UL fliegen

Für eine Verkehrszulassung als Einzelstück arbeitet das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) seit mehr als 15 Jahren eng mit der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) zusammen und lässt im Auftrag des Selbstbauers die Gutachten zur Lufttüchtigkeit erstellen.

Mit dem „Ersten Gutachten“ prüft die OUV, ob die Voraussetzungen für einen möglichst erfolgreichen Abschluss des Projekts bestehen. Mit einer positiven Beurteilung kann der Selbstbauer das im Bau befindliche UL beim LSG-B anmelden. Hier beginnt das Zulassungsverfahren, und ein Prüfer Klasse 5 begleitet das Projekt im Auftrag. Wenn es dann so weit ist, meldet er sich mit der ersten Abnahme, der Rohbauprüfung.

Nachdem das „Zweite Gutachten“ zur Festigkeit vorliegt und der Prüfer die Unbedenklichkeit zur Flugerprobung erteilen kann, wird die „Vorläufige Verkehrszulassung“ (VVZ) ausgestellt. Diese ist beschränkt auf bestimmte, zur Zulassung erforderliche Flüge nach Anweisung oder

Empfehlung des Gutachters. So eine VVZ gilt zunächst ein Jahr und kann verlängert werden, wenn die Erprobung mehr Zeit benötigt.

Ist fliegerisch alles in Ordnung, die Lärm-messung okay und das „Dritte Gutachten“ der OUV erstellt, kann das UL die Stückprüfung, die „Geburtsurkunde“ und die Verkehrszulassung als Luftsportgerät erhalten und als UL auf Reisen gehen. Eine Musterzulassung ist nicht erforderlich, da das UL nicht zum Nachbau vorgesehen ist (siehe Infokasten).

Etwas mehr als 30 Projekte dieser Art wurden bisher beim LSG-B gezählt, befinden sich im Bau, sind schon in der Luft oder bereits endgültig zugelassen, und einige waren beim Sommertreffen der OUV am Flugplatz Hodenhagen wieder zu sehen. Dabei war eine zum Teil neue OUV-Führungsmannschaft anzutreffen, die wir bereits zur AERO am DAeC-Stand kennenlernen durften.

Der Leiter des LSG-B bedankt sich bei der „alten“ OUV und besonders bei Elaine aus der Geschäftsstelle und Jürgen Fecher vom Projektausschuss für die sehr konstruktive und freundliche Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren!

Text und Fotos: Frank Einführer, Luftsportgeräte-Büro (LSG-B), mit freundlicher Genehmigung aus „LuftSport Juni/Juli 2016“



Vom Experimental und kleinen Zweimot bis zum Ultraleichtflugzeug ist alles dabei



Beim OUV-Sommertreffen gibt es allerhand zu sehen



Für die Zulassung von Einzelstücken gelten besondere Regelungen

LUFTVERKEHRS-ZULASSUNGS-ORDNUNG (LUFTVZO)

§ 1 Zulassungspflicht und Umfang der Zulassung

(3) Ein Luftfahrtgerät, dessen Nachbau nicht vorgesehen ist, wird als Einzelstück zugelassen. Einzelstücke sind von der Musterzulassung befreit. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß für die Änderungen von Einzelstücken.

VERORDNUNG ZUR PRÜFUNG VON LUFTFAHRTGERÄT (LUFTGERPV)

§ 3 Einzelstückprüfung

(1) Der Nachweis der Lufttüchtigkeit eines Luftfahrtgeräts nach § 1 Absatz 3 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung wird in einer Einzelstückprüfung erbracht, deren Art und Umfang von der nach § 2 zuständigen Stelle festgelegt wird. Das Gleiche gilt für Änderungen, die sich auf die Lufttüchtigkeit des Luftfahrtgeräts auswirken. Die zuständige Stelle kann Dritte mit der Überwachung der Prüfung beauftragen.

Mit der Nachricht für Luftfahrer (NfL) 2-292-16 gibt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) neue TBO-Bestimmungen bekannt. Konkret regelt die NFL „den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten oberhalb der vom Hersteller empfohlenen Betriebszeiten“ in Luftfahrzeugen, die in „zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO)“ eingesetzt werden.

Demnach dürfen gemäß Teil-M die Geräte und Komponenten in nicht gewerblich betriebenen ELA-1-Luftfahrzeugen nach Ablauf der empfohlenen Time between overhaul (TBO) weiter betrieben werden, wenn dem keine verbindlichen Forderungen (Kennblatt, LTA, ergänzende Musterzulassung oder anders durch eine Behörde bestimmt) entgegenstehen. Die europäischen Bestimmungen sehen keine allgemeine Obergrenze vor.

Mehr Informationen hierzu gibt es unter <http://links.daec.de/1k>. Weitere Informationen erteilt auch Ralf Keil, Referent Luftfahrttechnik und Betrieb im DAeC, Telefon: 0531/23540-57, r.keil@daec.de

Text: DAeC

NEUES KANALRASTER 8,33 KHZ

BUNDESAMT FÜR FLUGSICHERUNG ERINNERT AN UMSTELLUNG DER FREQUENZZUTEILUNGEN

Das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) hat eine Pressemitteilung herausgegeben. Damit erinnert das BAF an die rechtzeitige Umstellung der Flug- und Bodenfunkstationen auf das neue Kanalraster. Die Mitteilung wird auch auf der Internetseite des DAeC veröffentlicht (DAeC → Luftfahrttechnik und -betrieb). Zudem hat der Verband angekündigt, hierzu einen Kommentar einzustellen. Im Folgenden die Mitteilung im Wortlaut:

8,33 kHz in Europa – Die Uhr tickt im aeronautischen Sprechfunk

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) empfiehlt allen Frequenznutzern, die Umstellung der Frequenzzuteilungen auf den neuen Kanalabstand 8,33 kHz frühzeitig zu beantragen.

Die Umstellung des Kanalrasters im VHF Flugfunk (117,975-137 MHz) von 25 kHz auf 8,33 kHz gilt europaweit. Sie ist für alle Mitgliedsstaaten verbindlich durch die europäische Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1079/2012 geregelt (NfL 1-442-15).

Die heiße Phase im aeronautischen Sprechfunk hat bereits jetzt begonnen

Gemäß Art. 4 (5) der Durchführungsverordnung müssen bis zum 31.12.2017

die Sprechfunkgeräte aller Bodenfunkstellen (NfL 2-151-15) und Luftfahrzeuge umgerüstet werden. Das BAF rät daher dringend dazu, die Umrüstung möglichst früh vorzunehmen. Damit können Lieferengpässe oder organisatorische Zeitverzögerungen vermieden werden.

Zusätzlich zur Umrüstung müssen die Inhaber von Frequenzzuteilungen bis zum 31.12.2018 nach Artikel 6 (10) der Durchführungsverordnung einen Antrag auf Änderung bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) stellen (NfL 1-442-15). Die entsprechenden Anträge für Luft- und Bodenfunkstellen stehen auf der Homepage der BNetzA unter www.bundesnetzagentur.de (Telekommunikation → Unternehmen/Institutionen → Frequenzen → Spezielle Anwendungen → Flugfunk) zum Download zur Verfügung. Bislang hat nur ein geringer Teil der betroffenen Frequenznutzer eine Frequenzumstellung beantragt.

Weitere Informationen sind in Kürze auch auf der Webseite des BAF unter www.baf.bund.de eingestellt.

Relevante Bezugsdokumente für die Umstellung

Für die Umstellung sind folgende Dokumente maßgeblich:

- Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission (EU) Nr. 1079/2012

(siehe Amtsblatt der Europäischen Union vom 16.11.2012)

- Nachrichten für Luftfahrer (NfL) 1-442-15 vom 28.04.2015 – Änderung des Sprachkanalabstandes von 25 kHz auf 8,33 kHz entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 1079/2012
- Nachrichten für Luftfahrer (NfL) 2-151-15 vom 27.05.2015 – Bekanntmachung über die in der Bundesrepublik Deutschland als Muster zugelassenen Funkgeräte für Bodenfunkstellen und Flugnavigationfunkstellen (Peiler)
- Luftverkehrsgesetz (LuftVG) § 30, Sonderregelung für die Bundeswehr, Bundespolizei, Polizei

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist die nationale Aufsichtsbehörde über zivile Flugsicherungsorganisationen in Deutschland. Sie ist dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstellt und hat ihren Sitz in Langen (Hessen). Grundlage der Aufsichtsfunktion sind Verordnungen der Europäischen Union zum Einheitlichen Europäischen Luftraum (Single European Sky).

Text: BAF/red.

AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2017

STAND 10/16

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

1. Zellenwart-Lehrgang (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) (B)

vom 06. 02. bis 11. 02. 2017

vom 27. 02. bis 04. 03. 2017

vom 30. 10. bis 04. 11. 2017

vom 27. 11. bis 02. 12. 2017

Eigenbeteiligung 238 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

2. Werkstattleiter-Lehrgang (B)

vom 23. 01. bis 28. 01. 2017 WL2 (Werkstattleiter für FVK-Bauweise)

vom 13. 11. bis 18. 11. 2017 WL1 (Werkstattleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

Eigenbeteiligung 362 Euro für WL2; 254 Euro für WL1 für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

3. Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler und UL) (B)

vom 19. 04. bis 22. 04. 2017 (M1)

vom 04. 10. bis 07. 10. 2017 (M1)

Eigenbeteiligung 275 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **UL- und Motorseglermotoren** vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden. Der Anmeldung ist eine **Einweisungsbescheinigung** beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnisse besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat.

(Entsprechende Formulare können beim BWLV angefordert werden.)

4. Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge) am Flugplatz Ammerbuch (B)

am 15./16. 09. 2017 (M2)

Eigenbeteiligung 187 Euro für die Ausbildung. Die Kosten für Anreise, Unterkunft und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen.

Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **Flugzeugmotoren** vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

5. Fallschirmwart-Lehrgang

am 11./12. 03. und 18./19. 03. 2017

Eigenbeteiligung 217 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung

entfällt für 2017. Die Prüfung wird alle zwei Jahre durchgeführt.

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

Meldeschluss

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

BWLV – Technischer Betrieb • Scharrstraße 10 • 70563 Stuttgart

Unter dieser Anschrift sowie auf der BWLV-Homepage sind die genannten Formblätter erhältlich. Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über die Vergabe der Plätze. Nach Eingang der Lehrgangsgebühr werden die Lehrgangsunterlagen verschickt. Den Teilnehmern wird empfohlen, sich vor dem Lehrgang mit den Unterlagen zu beschäftigen, während des Lehrgangs besteht wenig Gelegenheit hierzu.

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

MEHR ALS 100 TEILNEHMER

Am 3. September führte der BWLV beim Aeroclub Stuttgart in Stuttgart-Vaihingen aus aktuellem Anlass eine Informationsveranstaltung zum Thema Instandhaltungsprogramme (IHP) durch. Eingeladen waren Vorstände, Technische Leiter und Werkstattleiter aller Vereine im Land, die Luftfahrzeuge betreiben, für die IHPs gefordert sind. Es kamen mehr als 100 Teilnehmer.

Erklärt wurden die verschiedenen Wege zur Erstellung und Erlangung der IHPs. Da der Hauptweg zur Erlangung eines IHP in Zukunft das selbsterklärte IHP sein wird, waren die Schritte zur Erstellung eines selbsterklärten IHP der Hauptteil

der Veranstaltung. Jeder einzelne Punkt wurde detailliert besprochen, und alle Fragen, die hierzu gestellt wurden, konnten geklärt werden. Es war eine gelungene Veranstaltung mit sehr hohem Informationswert für die Teilnehmer.

Zur Erinnerung: Mit Inkrafttreten der geänderten EASA-Wartungsvorschriften zum 1. Oktober dieses Jahres haben nur noch selbsterklärte oder genehmigte IHPs Gültigkeit. Luftfahrzeuge ohne gültiges IHP dürfen (selbstverständlich) nicht betrieben werden; SIHPs, die anfangs vom LBA genehmigt wurden, haben ihre Gültigkeit zum Stichtag verloren!

In der Bundeskommission Technik des DAeC wurden Ausfüllhinweise zu selbsterklärten IHP, Richtlinien zu Time-Between-Overhaul-(TBO-)Überschreitungen und Vorlagen erarbeitet. Diese Informationen sind auf der DAeC-Homepage zu finden (www.daec.de). Teilnehmer der Informationsveranstaltung sollten mit diesen Downloads die selbsterklärten IHPs ohne Probleme ausfüllen können.

Text: Steffen Baitinger, Vizepräsident und Referent für Technik im BWLV

ÄNDERUNG NOCH NICHT IN KRAFT GETRETEN

FREIGABERECHT FÜR PRÜFER KLASSE 3 VERLÄNGERT

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat das Freigaberecht für Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL) Klasse 3 mit dem Eintrag „Flugzeuge bis 750 Kilogramm Höchstabflugmasse“ auf unbestimmte Zeit verlängert. Ursprünglich sollte das Freigaberecht am 28. September auslaufen. Das LBA trägt damit der Tatsache Rechnung, dass die Änderung der Verordnung VO(EU) 1321/2014 noch nicht in Kraft getreten ist. Mehr dazu auf <http://links.daec.de/1j>.

Text: DAeC

DAEC-NEWS

DAEC-FORDERUNG:

LUFTSPORT SOLL OLYMPISCH WERDEN

Olympia wird komplexer und bunter – doch der Luftsport bleibt noch immer außen vor. Der DAeC will, dass sich das ändert. 450 Athleten hatte der Deutsche Olympische Sportbund für die Teilnahme an den diesjährigen Olympischen Spielen nominiert, in insgesamt 28 Disziplinen gingen sie in Rio in die Wettkämpfe. Die Luftsportler durften hingegen nicht teilnehmen.

Dass Piloten aber das Zeug für Olympia haben, zeigt schon der Blick in die Geschichte: Segelfliegen sollte bereits 1940 zur olympischen Disziplin werden. Eigens für die Olympischen Sommerspiele

wurde ein Einheitsflugzeug, die DFS Olympia Meise, konstruiert. Doch dann kam der Zweite Weltkrieg, die Wettkämpfe wurden abgesagt – und den Segelfliegern blieb die Teilnahme an Olympia bis heute verwehrt.

Im September 1988 keimte erneute Hoffnung auf: Fallschirmspringen war Demonstrationssportart bei den Olympischen Spielen in Seoul. 25 amerikanische Springer zeichneten die Olympischen Ringe mit farbigem Rauch an den Himmel, 44 weitere Springer – darunter ein DAeC-Sportler – brachten die Flaggen aller teilnehmenden Nationen in das

Stadion. Das Olympische Komitee blieb unbeeindruckt. Die erhoffte Wende kam auch nicht, nachdem Jacques Rogge, Präsident des Internationalen Olympischen Komitees, 2005 bei den World Games den Fallschirmsport in Augenschein genommen hatte.

Die Freude ist mit den Athleten, die die Chance hatten, bei den Olympischen Spielen teilzunehmen. Der DAeC indes ist überzeugt, dass auch Luftsportler künftig diese Chance haben sollten und setzt sich für dieses Ziel ein.

Text: DAeC

Die Welt-Anti-Doping-Agentur (WADA) hat kürzlich die Liste verbotener Substanzen für das kommende Jahr veröffentlicht. Die wichtigsten Änderungen, die zum 1. Januar 2017 in Kraft treten, stehen auf der Website der Nationalen Anti-Doping Agentur Deutschland NADA (www.nada.de). Eine englische Version der kompletten Verbotsliste gibt es auf der Internetseite der WADA (<https://www.wada-ama.org/>).

Die Liste und alle Änderungen werden laut NADA derzeit übersetzt und sollen zum Jahreswechsel auf der NADA-Homepage zum Abruf bereitstehen.

Text: DAeC/red.

PPL-FRAGENKATALOG

KEINE BEITRÄGE FÜR STAATSAUFGABEN

Der DAeC fordert die finanzielle Unterstützung des Verkehrsministeriums bei der Übersetzung von englischen EASA-Texten. Bislang wurde der Fragenkatalog für theoretische Luftfahrerprüfungen von den Haupt- und Ehrenamtlichen des

DAeC überarbeitet, erweitert und angepasst – in Eigenregie und ohne staatliche Unterstützung. Die jüngsten Vorgaben der EASA zu den Ausbildungsinhalten für Piloten liegen nur noch auf Englisch vor. Klar ist aber: Um den Fragenkatalog

anzupassen, muss eine Übersetzung her. Mehr dazu auf <http://links.daec.de/1n>

Text: DAeC

BITTE BEWERBUNGSFRIST BEACHTEN!

BETEILIGUNG DER BUNDESWEHR BEI FLUGPLATZFESTEN

Die Bundeswehr will auch 2017 Veranstaltungen von Luftsportvereinen unterstützen. Der zuständige Verbindungsmajor des Luftwaffenamtes bittet aber um Verständnis, dass aufgrund der politischen Entscheidungen und des Abbaus

der Bundeswehr im Vergleich zu den Vorjahren weniger Veranstaltungen und Wünsche berücksichtigt werden können. Bewerbungen für Bundeswehrunterstützung im Jahr 2017 müssen bis Freitag, 11. November 2016, in der DAeC-

Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein. Das Antragsformular gibt es im Internet unter www.daec.de (→ Service → Bundeswehrbeteiligung).

Text: DAeC

LUFTRAUMÄNDERUNGEN 2017

DAEC BEZIEHT POSITION

Beim Luftraumabstimmungsgespräch der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen haben fünf DAeC-Vertreter des Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL) am 27. September zu den geplanten Luftraumänderungen 2017 Stellung genommen. Vor Ort war auch BWLV-Mitglied und Regionalvertreter Süd, Helmut Montag.

Der BAUL stimmte unter anderem für die Einführung der generellen Hörbereitschaft in TMZs, sprach sich aber auch für Nachbesserungen bei der Gestaltung des

Frankfurter Luftraumes Charlie aus. Eine weitere Forderung: die Erhaltung der Luftraumstrukturen an den Verkehrsflughäfen Frankfurt/Hahn, Niederrhein und Memmingen. Einige der geplanten Luftraumänderungen und Vorschläge der DFS waren größtenteils mit den vom BAUL erarbeiteten Vorschlägen deckungsgleich – und bekamen deshalb die Zustimmung des Ausschusses.

Auf Nachfrage der DFS stellten die DAeC-Vertreter klar, dass die AUL-S-Mit-

glieder unter dem Dach des Deutschen Segelfliegerverbandes nicht – wie von ihnen angegeben – mehr als 20.000 Segelflieger mehrerer großer Multiluftsportverbände vertreten, sondern höchstens eine zweistellige Zahl Segelflieger ihres Verbandes. Der DAeC mit seinem BAUL hat dagegen bundesweit mehr als 100.000 Luftsportler, darunter 28.000 Segelflieger.

Text: DAeC

FLUGSICHERHEIT

Mit Segelflugzeug und Wolkenflugberechtigung zu einem Wolkenflug starten? In Deutschland ist das derzeit unmöglich. Das Referat für Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit arbeitet deshalb mit dem Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) unter Vorsitz von Volker Engelman an einer Lösung.

Bislang scheitern die Flüge schon an den Flugplänen – die Deutsche Flugsicherung (DFS) nimmt diese wegen fehlender gesetzlicher Vorgaben nicht an. „Wir möchten erreichen, dass sich das ändert. Wolkenflüge müssen endlich wieder möglich sein“, sagt Jürgen Kubicki, Referent Luftraum.

Text: DAeC

ABSCHIED

FLIEGERGRUPPE MOSBACH TRAUERT UM HANS JOACHIM GULBA



Hans Joachim Gulba, genannt „Jockel“, war über Jahrzehnte in der Fliegergruppe Mosbach aktiv

Am 3. Juli 2016 verloren wir Hans Joachim Gulba. Bei allen immer nur als „Jockel“ bekannt, hinterließ er seine Spuren in der Welt der Fliegerei. Der Reiz an al-

lem, das ihn die Welt aus der Luft erleben ließ, packte ihn in jüngster Kindheit. Geboren am 12. Oktober 1960, begann er mit 14 Jahren die Fliegerei auf dem Schreckhof, wo er auch später als Fluglehrer für Segelflug und Motorsegler tätig wurde. Als erfahrener Pilot des Vereins war er immer Ansprechpartner für Fragen aller Art.

Doch auch als Erster Vorsitzender, eine Position die er mehr als zehn Jahre inne hatte, hinterließ Jockel Spuren in der Vereinsgeschichte. Er machte es möglich, dass über Spenden drei neue Flugzeuge angeschafft werden konnten. Auch die Erweiterung unserer Flugzeughalle verlief unter seiner Federführung problemlos und verschaffte uns die Möglichkeit, unseren Lehrbetrieb weiter auszubauen. Ohne Jockel würden wir uns heute nicht zu den wenigen Vereinen zählen, die die Ausbildung im Segelkunstflug anbieten können. Weiterhin war es nur über Jockels schier unendliche Menge an Bekanntschaften möglich, unsere Startbahn zu verlängern. Ohne diese Maßnahme wäre bis heute an unserem Platz kein F-Schlepp möglich.

Doch nicht nur vereinsintern tat er alles, um die Fliegerei voranzubringen. So war er Gründungsmitglied des Segelkunstflugfördervereins. Und auch als Bezirksjugendleiter ließ er es sich nicht nehmen, unsere Fliegerjugend auf den richtigen

Weg zu bringen. Für sein Wirken zur Förderung des Luftsports verlieh ihm der BWLV zu seinem 50. Geburtstag die Silberne Ehrennadel.

Selbst bei seinem fliegerischen Vergnügen war er stets darauf bedacht, auch etwas zurückzugeben. Alle zwei Jahre zog es ihn auf den Farrenberg-Wettbewerb. Nicht, um mit viel Ehrgeiz um Platzierungen zu fliegen, sondern weil er das freundschaftliche Miteinander mehr schätzte als alles andere.

Für seine Taten sind wir ihm alle zutiefst dankbar. Jockel verunglückte mit seiner Speed Canard kurz nach dem Start. Ein Unfall, der uns alle zutiefst erschütterte. Mit 55 Jahren viel zu früh und mitten aus dem Leben gerissen, müssen viele Projekte, die er selbst nach seiner Zeit als Vorstand weiterhin als Herzensangelegenheit verfolgte, nun andere Betreuer finden. Wir werden dies gerne tun, um sein Andenken zu ehren. Trotzdem hinterlässt er eine Lücke, die nie gänzlich zu füllen sein wird. Er wird immer in unseren Herzen und Gedanken bei uns sein. Die Fliegergruppe trauert um einen langjährigen guten Freund, Fliegerkameraden, Vorstand, Fluglehrer und Vorbild.

Text: Christian Schäfer, Fliegergruppe Mosbach
Foto: Meikel Latta



1

Gut, wenn man mit seiner Leidenschaft bei uns landet.

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

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



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

Allianz

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM NOVEMBER 2016

JUGENDLEITER-GRUNDLEHRGANG

1.–5.11.2016 Bildungsstätte Klippeneck
Info: www.bwlv.de

BWLVL-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

6.11.2016 Filderhalle Leinfelden
Info: www.bwlv.de

MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES HKF

6.11.2016 Filderhalle Leinfelden
Info: www.bwlv.de

NORDBADISCHER FLIEGERBALL

19.11.2016 Stadthalle Hockenheim
Info: gai@bwlv.de

SAALFLUG-WETTBEWERB UND LANDESMEISTERSCHAFT
20.11. 2016 Schorndorf
Info: www.modellflug-schorndorf.de