

ALLGEMEINES SEITE 17

## MÖGLICHKEIT ZUM AUSTAUSCH GENUTZT

BWLV-BEZIRKSTAGUNGEN BOTEN VIELE INFORMATIONEN

AK SEKTOREN SEITE 23

## SEGELFLUGSEKTOREN RUND UM STUTTGART

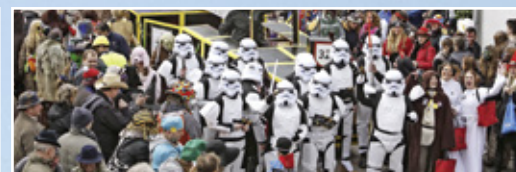
ÜBERSICHT IM INNENTEIL ZEIGT DIE WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN



TITELTHEMA SEITE 4

# DROHNEN – NEUE MITSPIELER IM LUFTRAUM

WIE WERDEN DROHNEN DEFINIERT, WELCHE RECHTSVORSCHRIFTEN GIBT ES UND WAS GILT ES ZU BEACHTEN? DER BWLV BEGLEITET DIE ENTWICKLUNG KRITISCH UND KONSTRUKTIV



Wichtiger Termin auf der AERO:

## Vortrag „Windkraft versus Flugplatz – Einfluss von Windenergieanlagen auf den Flugbetrieb an Landeplätzen“

Am Donnerstag, 21. April, hält Professor Dr. Frank Janser von der FH Aachen auf der Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen einen Vortrag zu o.g. Thema. Beginn ist um 15 Uhr im Forum/Foyer Ost. Der BWLV, der wie immer auf der AERO vertreten ist, lädt alle Luftsportler herzlich zu dieser Veranstaltung ein!

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



### EDITORIAL

- 3 Drohnen – Bedrohung oder Bereicherung?

### ALLGEMEINES

- 4 „Drohne“ – was ist das eigentlich?
- 5 Rechtsfreier Raum für Kopterflüge?
- 9 Koptertechnik
- 9 Aktuelle Entwicklung der Gesetzgebung
- 11 Grenzüberschreitende Segelflüge aus der Schweiz und in die Schweiz
- 12 Wir sind umgezogen!
- 14 Besuchen Sie den BWLV auf der AERO!
- 17 Bezirkstagungen – Wichtige Möglichkeit zum Austausch genutzt

### UMWELT

- 20 BWLV legt Fachgutachten der FH Aachen den Ministerien vor

### LUFTSPORTJUGEND

- 20 Einblicke ins Streckenfluglager

### AK SEKTOREN

- 21 Volles Haus beim diesjährigen Sektoren-Infoabend
- 23 adler spezial – April 2016
- 24 Luftraum Stuttgart mit Segelflugssektoren
- 26 Segelflugbetrieb im Raum Stuttgart (EDDS)

### MODELLFLUG

- 27 Hans Deuschle ist neuer Modellflug-Referent
- 27 Fesselflug der Spitzenklasse
- 28 Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug/F3A
- 28 Neue Informationen von Europe Airports (EAS)
- 29 DAeC legt Stellungnahme vor

### MOTORFLUG/UL

- 29 Flugsicherheitsseminar "Rettung aus Schlechtwetter"
- 30 3. Internationales Cessna-Treffen in Jena
- 31 Anmeldeformular Flugsicherheitsseminar
- 32 58. Südwestdeutscher Rundflug 2016
- 33 Ausschreibung: 58. Südwestdeutscher Rundflug 2016

### LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Quo vadis, Frauen im DAeC?

### SEGELFLUG

- 36 Segelflugregelungen 2016
- 36 Appell an alle Segelflieger
- 37 Jetzt anmelden zum Salzmanncup!
- 38 Frühjahrstreffen des D-Kaders Baden-Württemberg
- 38 53. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb
- 38 Ausrichter für 2017 gesucht
- 39 75. Deutscher Segelfliegertag in Berlin
- 39 Alte Instrumente gesucht

### DAEC-NEWS

- 39 Spitzensport und Anti-Doping

### REGIONEN

- 40 Region 1: Fastnacht in Malsch
- 40 Region 3: Flugplatzfest in Aalen-Elchingen

### TECHNIK

- 41 Funkgerätewechsel leicht gemacht
- 41 Die Technik erinnert

### BWLV-MITTEILUNGEN

- 42 Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
- 44 BWLV-Terminservice 2016
- 45 109. Werkstattleiter-Lehrgang auf dem Hornberg




### FLUGSICHERHEIT

- 45 Militärische Großübung Frisian Flag
- 46 NOTAM-Abkürzungen verständlich erklärt
- 46 Luftraumänderungen

### ABSCHIED

- 46 Robert Häußler
- 47 Willi Jauch
- 47 Zum Nachruf für Walter Kuhn

### ICON-LEGENDE

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

### ZUM TITELBILD

In unserem Schwerpunktthema geht es dieses Mal um sogenannte Drohnen. Was ist das eigentlich, wie werden sie definiert, wo und wie dürfen sie eingesetzt werden und welche rechtlichen Vorschriften gelten dafür? Diese Fragen werden auf den nächsten Seiten geklärt. Dies soll eine Orientierung im unübersichtlichen Vorschriftendschungel bieten – übrigens nicht nur für Luftsportler.

Foto: Pixabay

### Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

### Redaktion:

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

### Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

### Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

Der adler erscheint in zwölf Ausgaben pro Jahr, stets zum Monatsbeginn, als offizielles Mitgliedsmagazin des BWLV. Redaktionsschluss ist immer der 1. des Vormonats. Der Bezugspreis ist über den Pflichtbezug für Mitglieder des Verbandes in Höhe von 27,60 Euro enthalten. 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.





## DROHNEN –

## BEDROHUNG ODER BEREICHERUNG?



Christian Schulz, BWLV-Präsidentialrat für besondere Aufgaben

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht „Drohnen“ in der Presse erwähnt werden. Aktuell findet eine Entwicklung der Luftfahrt statt, der wir Luftfahrer uns nicht verschließen können und die das Zeug hat, die Luftfahrt dramatisch zu verändern.

Die neuartigen Luftfahrtgeräte bilden einen riesigen, noch gar nicht abschätzbaren Markt: Obwohl oft als Werbe Gag belächelt, sind zum Beispiel Paketdienste schon weit bei der Verwendung von

unbemannten Luftfahrtsystemen. Auffällig ist auch die Zunahme von Luftaufnahmen, die von an Koptern hängenden Kameras produziert werden. Und die Überwachung von Pipelines und Gebäuden lässt sich kostengünstig mit Luftfahrtsystemen erledigen, die mit Kameras ausgerüstet sind. Nicht zuletzt sind Drohnen schon heute im militärischen Bereich verbreitet.

Leider werden „Drohnen“ zu oft in reißerischer Weise erwähnt. Auch wird unter diesem Begriff meist alles zusammengefasst, was ferngesteuert oder autonom fliegt. Vergessen wird dabei, dass es sich hierbei um Geräte vom wenige Gramm leichten Multikopter bis hin zur Militärdrohne mit mehreren Metern Spannweite und einigen Tonnen Abfluggewicht handeln kann. Einzige Gemeinsamkeit ist, dass sie alle im Luftraum unterwegs sind, in dem auch wir unseren Sport ausüben. Letztlich muss das Nebeneinander zwischen ihnen und den restlichen Luftfahrtteilnehmern mit Hilfe von Rechtsvorschriften organisiert werden.

Das erklärt, dass sich die Politik um diese Luftfahrzeuge kümmern muss. Regelmäßig kommen daher aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) Pressemitteilungen, dass es sich um Rechtsvorschriften für Drohnen bemüht. Auch die EASA arbeitet an solchen Verkehrsregeln. Dabei müssen die Behörden einen Spagat schaffen, denn die Reaktionen in der Öffentlichkeit reichen von der Forderung nach Verboten bis hin zum Wunsch nach uneingeschränkter Freigabe. Aus Behördensicht muss all diesen Strömungen Rechnung getragen werden.

Total falsch wäre es, die Entwicklung dieser neuartigen Luftfahrzeuge abzulehnen und zu verbieten. Im Gegenteil: Sie eröffnet auch uns Luftfahrern neue Chancen. Diese Entwicklung müssen wir jedoch konstruktiv begleiten! In den Gesetzgebungsverfahren müssen wir uns mit unserer Fachkunde vor allem den Lobbyisten aus der Industrie stellen, die neue Geschäftsmodelle verwirklichen möchten. Auch nicht zu vergessen

ist, dass sich mit den neuen Luftfahrtsystemen neue Industriezweige eröffnen, denen wir ein Dorn im Auge sind!

Für die traditionelle Luftfahrt einschließlich des Modellflugs besteht das große Risiko, dass der Luftraum für uns unangemessen eingeschränkt wird. Unser ureigenes Interesse muss es darum sein, möglichst keine Angriffspunkte zu liefern. Keinesfalls dürfen wir der Forderung nach Verschärfung von Vorschriften Vorschub leisten!

Es ist zudem äußerst wichtig, dass wir unsere Kompetenz professionell beweisen und die Arbeit auf mehrere Schultern verteilen. Dieser Appell geht insbesondere an den Modellflugsport, denn hier sitzen diejenigen, die am meisten Ahnung von der Materie der ferngesteuerten Luftfahrt haben. Das Sich-Einbringen der Modellflieger ist schon aus Eigeninteresse geboten, denn aktuell ist der Modellflug am stärksten gefährdet, seinen Luftraum zu verlieren und von unsinnigen Vorschriften eingeengt zu werden.

Es ist ein Leichtes, in einen Laden zu gehen, sich einen mit Kamera ausgerüsteten Kopter zu kaufen und mit diesem in der Gegend herumzufliegen. Jemand, der zum Sonnenbaden im Garten liegt, wird sich dadurch jedoch berechtigterweise gestört fühlen. Richtig gefährlich wird es, wenn dieses Fluggerät andere Luftfahrzeuge gefährdet, in denen Menschen sitzen.

Oft ist in diesen Fällen nicht böser Wille im Spiel, sondern Unkenntnis der Vorschriften. Der BWLV (auch der DAeC und andere Luftfahrtverbände) haben es sich vorgenommen, für Aufklärung zu sorgen, aber auch die aktuellen Gesetzgebungsverfahren konstruktiv und kritisch zu begleiten. Unsere Modellflug- und Luftsportvereine sind prädestiniert dafür, auf diejenigen zuzugehen, die in der freien Landschaft mit ihren Apparaten ohne Gefahrenbewusstsein unterwegs sind, und diese über die legalen Möglichkeiten aufzuklären. Denn die Vereinsmitglieder kennen die Spielregeln, was auf unbedarfte Kopterbesitzer leider oft nicht zutrifft. Gehen die Modellflugvereine hierbei diplomatisch vor, können sie eventuell sogar neue Interessierte am Modellflug gewinnen.

Leider herrscht in dieser Hinsicht noch viel Unkenntnis. Diese möchten wir gerne beseitigen und unseren Mitgliedern aller Sparten etwas an die Hand geben, an dem sie sich orientieren können und mit dem sie auch auf Interessierte zugehen können. Darum stellen wir in dieser Ausgabe eine umfangreiche Übersicht zum Thema bereit (ab Seite 4).

Ihr

# DROHNEN



## „DROHNE“ – WAS IST DAS EIGENTLICH?

Von „Drohnen“ wird oft und viel geredet. Dabei werden vielfach verschiedenartige ferngesteuerte Luftfahrzeuge in einen Topf geworfen, auch weil die Technik auf diesem Gebiet inzwischen ziemlich unüberschaubar und vielfältig geworden ist.

**Üblicherweise wird unter dem Begriff „Drohne“ ein ferngesteuertes, unbemanntes Luftfahrzeug verstanden. Damit umfasst diese Definition das federleichte Modell ebenso wie die bewaffnete Militärdrohne mit mehreren Tonnen MTOW.** Im Folgenden soll deshalb der Versuch unternommen werden, etwas Licht ins Dunkel zu bringen.

Bis vor nicht allzu langer Zeit kannte das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) lediglich Flugmodelle (LuftVG § 1, Abs. 2 Nr. 9). Darunter werden möglichst originalgetreu verkleinerte Nachbildungen real existierender Luftfahrzeuge verstanden, die per (Funk-) Fernsteuerung von Piloten geflogen werden, die sich am Boden befinden. Ziel dieser Piloten ist es, das Gerät im Flug möglichst sicher bedienen zu können und in diversen Wettbewerben ihre verschiedenen Fähigkeiten zu vergleichen. Daneben spielen die modellbauerischen Ergebnisse eine wesentliche Rolle – denn nicht zuletzt sollen möglichst naturgetreue Nachbauten der großen Vorbilder entstehen.

Forciert durch Entwicklungen auf dem Gebiet der Akkus/Batterien, der Elektro-

motoren und vor allem der Elektronik (hier ganz speziell Miniaturisierung und Hochintegration sowie Preisverfall der Bauteile) wurden elektrisch angetriebene Fluggeräte entwickelt, für die es keine realen Vorbilder gibt oder noch nicht gibt. Diese oft hubschrauberähnlichen Apparate fliegen mithilfe mehrerer Rotoren, die von jeweils eigenen Elektromotoren angetrieben werden. In Fachkreisen hat sich hierfür die Bezeichnung „Kopter“ eingebürgert. Je nach der Anzahl der Luftschrauben spricht man von Quadro- (Vierschrauben), Hexa- (Sechschrauben) oder Okto- (Achtschrauben) oder Multi-Koptern. Landläufig wird allerdings von „Drohnen“ gesprochen und die Kopter werden in einen Topf mit (oftmals militärischen) Geräten geworfen, die die Größen einer Boeing 737 oder eines Airbus A 320 erreichen können.

Durch die rasche Entwicklung speziell der Fluglage-, GPS-Elektroniksysteme usw. sowie der Nachrichtenübertragung per Funk boten und bieten sich auch für den Modellflug ganz neue Möglichkeiten. Vor allem die Möglichkeit, kleine Kameras einzubauen, deren Bilder in Echtzeit zum Boden übertragen werden, eröffnet neue Perspektiven. Auch hierfür hat sich die Bezeichnung „Drohnenflug“ eingebürgert.

Die EASA definiert Drohnen so: Als Drohne wird bezeichnet „ein Luftfahrzeug ohne

Menschen als Pilot/-en an Bord, dessen Flug entweder autonom gesteuert wird oder ferngesteuert von einem Pilot am Boden oder in einem anderen Fahrzeug durchgeführt wird.“ Diese Definition ist ziemlich weitreichend und umfasst in erster Betrachtung auch den Modellflug! Zumindest zu Beginn des Aufkommens der neuartigen Luftfahrzeuge wurde dies leider bei der EASA auch so gesehen, s. A-NPA 2015-10.

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) beschreibt im § 1 Abs. 2 Nr. 11 „sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können“ und meint damit diese Luftfahrzeuge, die landläufig als Drohnen bezeichnet werden. Eigentlich heißen sie jedoch „Unbemannte Luftfahrtsysteme“, im Englischen: **„Unmanned Aircraft Systems“ (UAS)**. Teilweise wird auch die Abkürzung **„UAV“** verwendet, die für **„Unmanned Aeronautical Vehicles“** steht. Beide Luftfahrzeugarten sind „Unbemannte Luftfahrtsysteme“. Zu beachten ist: Das Wort „System“ in diesem Begriff verdeutlicht, dass nicht nur das Luftfahrzeug an sich, sondern auch alle anderen Einrichtungen wie Steuerung und Kamera in ihrer Gesamtheit erfasst werden.

Weitere Begriffe in diesem Zusammenhang sind **RPAS** und **FPV**. **RPAS** bedeutet



ausgeschrieben „**Remote Piloted Aircraft System**“, auf Deutsch „ferngesteuertes Luftfahrzeugsystem“. Auch diese Definition ist sehr weitreichend und umfasst grundsätzlich erst einmal **alles, was sich von Menschen ferngesteuert in der Luft bewegt**. Somit könnte auch der Modellflug einbezogen werden, was die EASA bislang an verschiedenen Stellen auch tut, s.o. Das LuftVG allerdings betrachtet in § 1, Abs. 2 Nr. 9 den Modellflug und in § 1, Abs. 2 Nr. 11 unbemannte Luftfahrtsysteme separat und differenziert so zwischen dem Modellflug und den unbemannten Luftfahrtsystemen.

Eine besondere Gattung der unbemannten Luftfahrtsysteme i.S.d. § 1, Abs. 2, Nr.11, jedoch nicht zu den RPAS gehörend, sind die „**autonomen Systeme**“. Das sind Luftfahrzeuge (oft Kopter), die zum Transport von Gütern benutzt werden (sollen). Diese sind nicht ferngesteuert, sondern ihr Flugweg und gegebenenfalls ihr Flugauftrag ist in das Steuerungssystem des Systems einprogrammiert. Danach fliegt die Drohne ohne weiteres menschliches Zutun diesen Weg ab.

Auch in Deutschland sind bzw. waren entsprechende Systeme zum Beispiel zur Versorgung der Nordseeinsel Juist im

Einsatz (s. Bekanntmachung über die vorübergehende Festlegung eines Gebietes mit Flugbeschränkungen vom 14. August 2014 des BMVI). Die Beschränkung wurde für den Zeitraum vom 1. September 2014 bis 30. März 2015 und den Luftraum GND bis 300 Fuß MSL mit der Möglichkeit zur fallweisen Aktivierung ausgesprochen.

„**FPV**“ schließlich ist die Abkürzung für „**First Person View**“. Hier befindet sich im Luftfahrzeug eine oder mehrere Kamera(s), die die Cockpitsicht aufnimmt und diese Bilder per Funk an den Steuerer am Boden überträgt. Stark verbreitet sind diese Systeme bereits im militärischen Bereich.

FPV ist nicht nur auf Militärdrohnen beschränkt, sondern auch in der Modellfliegerei sehr beliebt. Für Modellpiloten ist FPV sehr attraktiv, denn es erzeugt in gewisser Weise den Eindruck, dass der Pilot selbst im Flugzeug sitzt und fliegt. Theoretisch kann er so kreuz und quer durch die Luft fliegen.

Allerdings ist FPV nicht mit der realen Sicht aus dem Cockpit zu vergleichen, denn es fehlt die Dreidimensionalität und (oft) die Möglichkeit, die Perspektive zu

verändern (den Kopf zu drehen) und so z.B. nach anderen Luftfahrzeugen Ausschau zu halten.

Diese Einschränkung wird auch vom Luftrecht erkannt – **die Steuerung lediglich über FPV ist verboten** (§ 19, Abs. 3 LuftVO: (3) Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ist verboten, wenn

1. er außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder
2. die Gesamtmasse des Geräts mehr als 25 Kilogramm beträgt.

Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrzeug **ohne besondere optische Hilfsmittel** nicht mehr zu sehen oder die Fluglage nicht mehr eindeutig zu erkennen ist.

**Damit ist eindeutig klar, dass Fliegen lediglich im FPV-Verfahren nicht zulässig ist, auch wenn immer mal wieder veröffentlicht wird, dass das in Sichtweite noch legal sei!** Die Gefahr des FPV-Fliegens besteht nämlich nicht nur im bereits genannten fehlenden Sichtfeld. Mehrere weitere Risiken bei dieser Betriebsart sind einfach viel zu hoch, nicht nur dann, wenn es Schwierigkeiten mit der Funkverbindung zur Übertragung des Videosignals gibt.

## RECHTSFREIER RAUM FÜR KOPTERFLÜGE?



Im Grunde genommen sind Kopter wunderbare Luftfahrzeuge: Sie brauchen keine Start- oder Landepiste und können überall „aus der Hand“ starten und landen. **Aber ist das auch legal? Und was ist überhaupt beim Betrieb dieser Luftfahrzeuge aus rechtlicher Sicht zu beachten?**

Mindestens können beim Betrieb von Koptern Fragen der Luftraumnutzung, der Anforderungen an die Lufttüchtigkeit, des Haftungsrechtes, des Telekommunikationsrechtes und gegebenenfalls des Rechtes am eigenen Bild bzw. der Privatsphäre tangiert werden.

Modellflugzeuge und Kopter unterliegen als Luftfahrzeuge (L fz.) zweifellos dem Luftrecht. Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) definiert im § 1, Abs. 2:

Luftfahrzeuge sind

1. Flugzeuge
2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. (weggefallen)
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte, sofern sie in Höhen von mehr als dreißig Metern über Grund oder Wasser betrieben werden können.

Solange also Kopter aus Gründen des Sports oder als Hobby geflogen werden, gelten sie als Flugmodelle: Ebenfalls als Luftfahrzeuge gelten unbemannte Fluggeräte einschließlich ihrer Kontrollstation, die nicht zu Zwecken des Sports oder der



sind sie zulassungsfrei, denn die luftrechtliche Zulassungspflicht beginnt erst bei 25 Kilogramm maximaler Startmasse (LuftVZO §1, Abs.1):

Luftfahrtgeräte, die der Musterzulassung bedürfen, sind:

1. Flugzeuge,
2. Drehflügler,
3. Motorsegler,
4. Segelflugzeuge,
5. Luftschiffe,
6. bemannte Ballone,
7. Luftsportgeräte einschließlich Rettungs- und Schleppgeräte,
8. Flugmodelle mit einer höchstzulässigen Startmasse über 25 Kilogramm (unbemannte Luftfahrzeuge, die in Sichtweite des Steuerers ausschließlich zum Zweck des Sports oder der Freizeitgestaltung betrieben werden),
9. Flugmotoren,
10. Propeller,
11. ...

Wie sieht es aber mit dem **Aufstiegsgebiete** aus, darf überall gestartet, geflogen und gelandet werden? Leider nicht: Hierfür muss eine Erlaubnis von der zuständigen Luftfahrtbehörde vorliegen (LuftVG § 25 Abs. 1). Luftfahrzeuge dürfen außerhalb der für sie genehmigten Flugplätze nur starten und landen, wenn der Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigte zugestimmt und die Luftfahrtbehörde eine Erlaubnis erteilt hat.

**Damit ist ganz klar: Vor dem Start müssen sowohl die Zustimmung des Grundstückseigentümers als auch eine behördliche Genehmigung vorliegen!**

Diese Genehmigung kann für eine bestimmte Person und/oder für ein bestimmtes Gebiet – zum Beispiel ein Modellfluggelände – ausgestellt werden. Oft wird sie mit Auflagen verbunden sein. Zum Beispiel könnte die Betriebszeit eingeschränkt sein oder ein Modellfluggelände könnte nur für spezielle Flugmodelle genehmigt sein –dann wäre der Flug mit Koptern auf diesem Gelände nicht legal.

Leider wird – meist von interessierter Seite – oft propagiert, dass eine behördliche Genehmigung nur bei gewerblichem Einsatz der Geräte erforderlich ist. Das stimmt aber nicht uneingeschränkt (s.o.) und kann beim Fehlen der Erlaubnis den Hobbypiloten in gehörige Schwierigkeiten bringen!

Besonders viel Spaß macht es, in Flugmodelle eine Videokamera einzubauen und deren Cockpitsicht an den Piloten am

Freizeitgestaltung betrieben werden (unbemannte Luftfahrtsysteme). (siehe LuftVG § 1, Abs. 2, letzter Satz). **Es ist also unstrittig, dass „Drohnen“ den einschlägigen Vorschriften des Luftrechts unterfallen.** Der Versuch einer Einordnung ins Luftrecht und angrenzende einschlägige Rechtsgebiete soll hier unterommen werden.

Grundsätzlich ist die Nutzung des Luftraumes frei, soweit dies nicht andere Rechtsvorschriften einschränken (§1, Abs. 1 LuftVG). Davon gibt es aber einige, die zu **horizontalen und vertikalen Einschränkungen bei der Nutzung des Luftraumes** führen.

Beginnen wir mit den **horizontalen Einschränkungen**. Logisch und nachvollziehbar ist, dass es Regeln dafür geben muss, was sich im Umkreis von Fluggeländen/Flugplätzen i.S.d. § 6, Abs.1 LuftVG bewegen darf, um Luftfahrzeuge bei der Start oder Landung nicht zu gefährden. Diese Vorgaben sind in den §§ 19 und 20 LuftVO zu finden, wobei § 19 LuftVO die „Verbotene Nutzung des Luftraumes“ und § 20 LuftVO die „Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraumes“ beschreibt.

Die **horizontale Einschränkung** bzw. Verbote gem. § 19 LuftVO (**1,5 Kilometer von der Begrenzung des Flugplatzes**) trifft zwar speziell das Steigenlassen von Drachen, Leuchtkörpern und von Himmelslaternen und Ähnlichem, was innerhalb dieses Bereiches unzweifelhaft verboten ist. Weil Kopter hier nicht erwähnt werden, heißt das aber nicht, dass Kopterbetrieb hier erlaubt ist. Erstens bestehen dadurch Gefahren für den Platz an- und abfliegende Flugzeuge und zweitens ist auch der § 20 LuftVO zu betrachten.

Allgemein wird unterstellt, dass Kopter den Modellflugzeugen zuzurechnen sind, solange sie zu „Zwecken des Sports und der Freizeitbeschäftigung betrieben werden“ (§ 1, Abs. 2. letzter Satz LuftVG, s.o.). Ihre Verwendung zu anderen Zwecken, insbesondere für Foto- und Filmaufnahmen, wird i.d.R. als gewerblich betrachtet und unterliegt somit der Genehmigungspflicht. Darauf wird später noch eingegangen.

Für den Aufstieg dieser Luftfahrzeuge in der Nähe von Fluggeländen ist § 20 Abs. 1, Nr. 1 d) LuftVO („Erlaubnisbedürftige Nutzung des Luftraumes“) einschlägig. Hier werden für Flugmodelle 1,5 Kilometer Abstand von der Begrenzung des Flugplatzes gefordert. Auch wichtig: Dieser Paragraf verbietet auch ihren Betrieb über Menschenansammlungen (§ 20 Abs. 1, Nr. 1 e) LuftVO).

Etwas diffiziler ist das Beurteilen der **vertikalen Betriebsmöglichkeiten**. Einen Anhaltspunkt liefert auch hier wieder § 20 LuftVO, in dem steht: Das Halteseil von Drachen und Schirmdrachen darf nicht länger als 100 Meter sein; Fesselballone dürfen an einem maximal 30 Meter langen Seil aufsteigen. Alles, was darüber liegt, ist genehmigungspflichtig. **Aus diesen Vorgaben ist abzuleiten, dass Flüge in Höhen unter 30 Meter GND erlaubnisfrei sind** – so sehen es auch die Luftfahrtbehörden.

Außerdem ist noch das **Gewicht** des Flugmodelles/Kopters zu beachten. Sobald **fünf Kilogramm** überschritten werden, beginnt die genehmigungspflichtige Nutzung des Luftraumes (§ 20 Abs. 1, Nr. 1 a) LuftVO). Ergebnis dieser Vorschrift ist u. a., dass diese Geräte dem Modellflugplatzzwang unterliegen. Ansonsten



Boden zu funken. Der Fachbegriff hierfür ist FPV = First Person View, frei übersetzt „die Sicht des ganz vorn Sitzenden“. Leider ist auch dies illegal!

Der Gesetzgeber sagt in der LuftVO § 25 Abs. 3:

Der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen ist verboten, wenn

1. er außerhalb der Sichtweite des Steuerers erfolgt oder
2. die Gesamtmasse des Geräts mehr als 25 Kilogramm beträgt.

Um zu verdeutlichen, wann der Betrieb außer Sichtweite erfolgt, präzisiert LuftVO § 25 im zweiten Satz des Abs. 3:

Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrzeug ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder die Fluglage nicht mehr eindeutig zu erkennen ist.

**Aus diesem Satz ergibt sich das Verbot der Steuerung nur über FPV**, was ja logisch ist: Zum einen bietet der Monitor nur ein zweidimensionales Bild, zum anderen ist die Möglichkeit zur Luftraumbeobachtung beschränkt. Wenn dann auch noch in Höhen geflogen wird, in denen mit personentragenden Luftfahrzeugen zu rechnen ist, werden diese und die Menschen darin einer Riesengefahr ausgesetzt!

Solange Kopter zur Freizeitgestaltung verwendet werden, unterliegen sie den Vorschriften, die auch für den Modellflug gelten. Hier zu betrachten sind im Wesentlichen die Parameter **Gebiet und Höhe**, in dem bzw. bis zu der geflogen wird, **Gewicht und Haftpflicht**. Dass Gewicht und Haftpflichtbestimmungen in direktem Zusammenhang stehen, ist leicht zu erklären: Bewegungsenergie ergibt sich aus bewegter Masse und Geschwindigkeit. Mit anderen Worten: Je schneller ein Gegenstand auf einen an-

deren trifft oder je schwerer das aufschlagende Teil ist, desto größer und schwerwiegender werden die möglichen Schäden sein. Das Luftrecht versucht dem dadurch Rechnung zu tragen, dass es gewichtsabhängig unterschiedliche Vorschriften macht, insbesondere zur Haftpflicht.

Grundsätzlich gilt für die **Haftung** das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) § 823 Abs. 1: „Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.“ Das bedeutet, dass der Kopterpilot zum Schadensersatz verpflichtet ist, egal ob er mit seinem Gerät ein geparktes Auto beschädigt oder eine Person verletzt. Gegen diese Haftung kann eine **Haftpflichtversicherung** abgeschlossen werden. Vermeintlich liegt die ja oft bereits in Form einer privaten Haftpflichtversicherung vor. Äußerst ratsam ist jedoch ein Blick in die allgemeinen Bedingungen für die Haftpflichtversicherung: Schäden aus dem Betrieb von Flugmodellen sind i. d. R. nicht in den Versicherungsschutz eingeschlossen.

Die Haftpflicht für Schäden, die durch das Luftfahrzeug verursacht werden, sind in den §§ 33–43 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) geregelt. Bis zu einem MTOW von 500 Kilogramm ist die Haftung für Sachschäden auf 750.000 Rechnungseinheiten begrenzt, im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige für jede Person mit bis 600.000 Euro einmalig oder bis zu einer jährlichen Rente in Höhe von 36.000 Euro. „Rechnungseinheit“ ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der entsprechende Be-

trag in Euro wird nach dem Wert des Euros gegenüber dem Sonderziehungsrecht zum Zeitpunkt der Zahlung ermittelt.

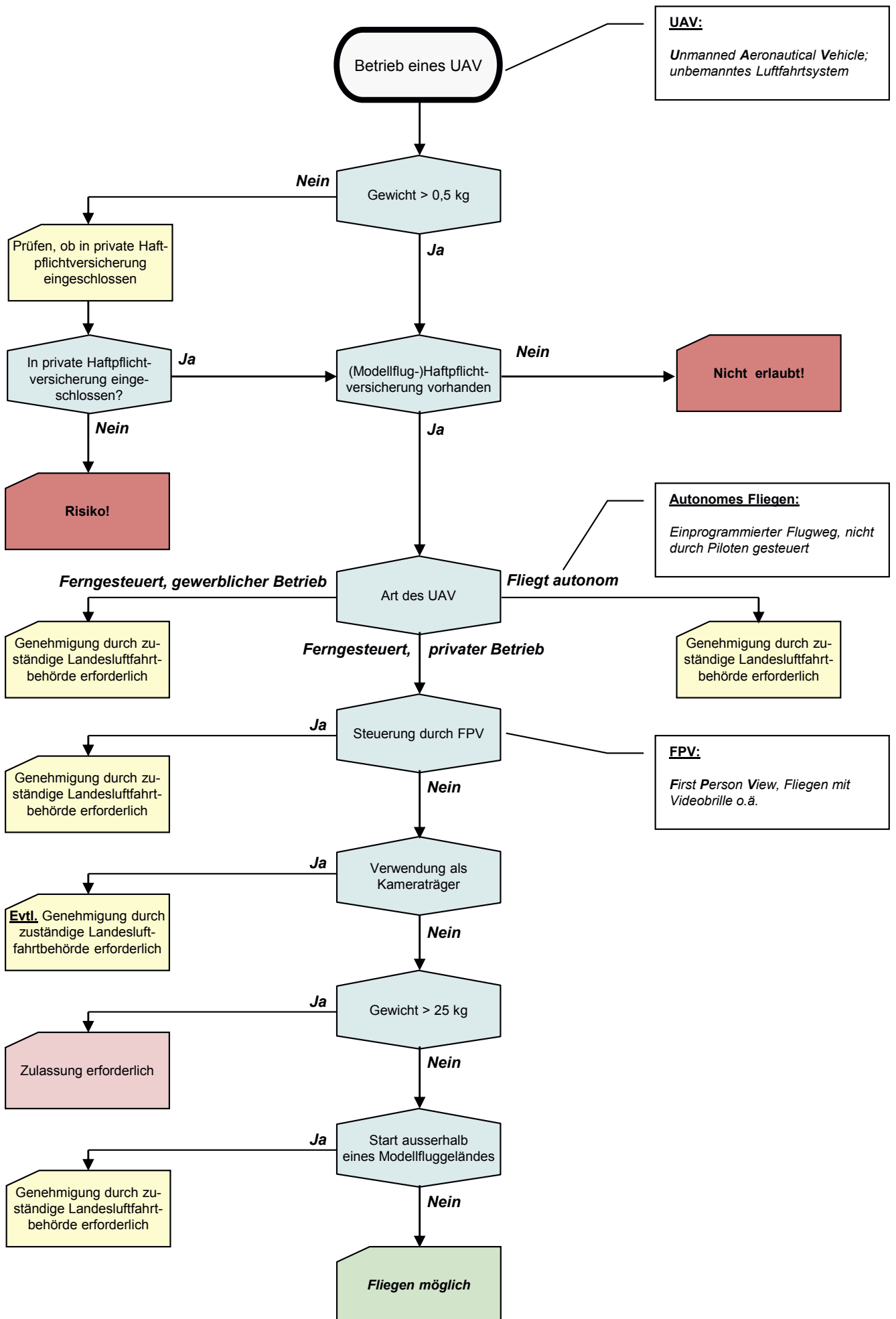
**Da Haftpflichtversicherungen für Flugmodelle normalerweise erst ab einem Lfz-Gewicht von mehr als fünf Kilogramm greifen, wird für Modelle oder Kopter unterhalb dieses Gewichtes eine separate Haftpflichtversicherung dringend empfohlen.** Nach Rücksprache mit der privaten Haftpflichtversicherung ist es manchmal möglich, dass diese das Flugmodellrisiko mit aufnimmt. Der freundliche Versicherungsvertreter hilft da bestimmt weiter!

Funkfernsteuerungen für den Modellflug sind genehmigungspflichtige Funkanlagen im Sinne des § 60 des Telekommunikationsgesetzes (TKG), die normalerweise Frequenzen verwenden, die im Rahmen einer Allgemeinzuteilung gem. § 55, Abs. 2 TKG freigegeben sind. Sofern also Funkfernsteuerungen bekannter Hersteller mit CE-Zeichen eingesetzt werden, sollte alles im grünen Bereich sein. Schwierig könnte es aber insbesondere dann werden, wenn Videoanlagen bzw. Video- oder Telemetrieübertragung im Eigenbau auf Basis von Komponenten entstehen, die keine Zulassung für die Verwendung im mobilen Einsatz haben. Vor allem dann, wenn durch **Funkstörungen** andere Funkdienste gestört werden, hat der Erbauer der Anlage ein großes Problem!

Zuletzt muss noch auf das **Fotografieren bzw. Filmen** mithilfe von Koptern eingegangen werden. Das Strafgesetzbuch schützt die Privatsphäre des Einzelnen mit dem § 201a StGB „Verletzung des höchstpersönlichen Lebensbereichs durch Bildaufnahmen“. Diese Strafvorschrift stellt bereits das unbefugte Herstellen von Bildaufnahmen einer Person, die sich in einem gegen Einblick besonders geschützten Bereich befindet, unter Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren. Unter „einem gegen Einblick besonders geschützten Bereich“ ist alles zu verstehen, was nicht vom öffentlichen Raum aus einzusehen ist. Das gilt insbesondere für mit Sichtblenden versehene Bereiche. Anders sieht es mit Aufnahmen im öffentlichen Bereich aus: Bilder davon, auf denen abgebildete Personen nicht die Hauptsache darstellen, sind möglich.

**Zusammengefasst: So leicht und einfach die modernen Kopter zu fliegen sein mögen, im rechtsfreien Raum bewegen sie sich nicht!**







# KOPTERTECHNIK



Die Elektronik hält inzwischen überall Einzug, auch in der Luftfahrt. Eine darauf gestützte explosionsartige Entwicklung haben dabei insbesondere unbemannte Luftfahrtsysteme durchlaufen, landläufig als „Drohnen“ oder „Kopter“ bekannt.

Ausgehend von der oder angelehnt an die Technik der Helikopter wurden die bekannten Multikopter entwickelt. Mithilfe verschiedener Sensoren, die die Flugsteuerung und -lage beeinflussen, und der Steuereingaben des Piloten können die Kopter mindestens auch alle Manöver durchführen, die bislang den Hubschraubern vorbehalten waren. Die dafür notwendigen leistungsfähigen Flugsteuerungen wurden durch günstig verfügbare Elektronik ermöglicht. Daneben hat sich die Akkutechnologie dramatisch weiterentwickelt und so stehen heute leichte Stromspeicher mit brauchbarer Kapazität zur Verfügung. Nicht zu vergessen ist auch die Entwicklung der (Gleichstrom-) Elektromotoren, die bürstenlos und damit leicht und mit hohem Wirkungsgrad arbeiten.

Die in den Koptern verbauten GPS- und Kompassbausteine haben ihren Ursprung in den Smartphones. Das macht diese

Bauelemente sehr klein und vor allem kostengünstig. In den unbemannten Luftfahrtsystemen eingesetzt, helfen sie dem Gerät, nach Hause zu finden, sollte die Funkverbindung ausfallen oder gestört sein. Außerdem lassen sich in das GPS-Modul Gebiete einprogrammieren, die nicht befliegen werden dürfen. Das kann i. d. R. auch vom Piloten nicht überwunden werden – bekannt als „Geofencing“.

Lagesensoren in den Fluggeräten sorgen dafür, dass sie auch bei etwas mehr Wind stabil fliegen. Diese Fähigkeit rief Fotografen und Filmern auf den Plan, die sofort eine mögliche Plattform für Luftaufnahmen erkannt haben. Inzwischen stellt die Industrie dafür eine Vielzahl von Kameras und beweglichen, teilweise funkferngesteuerten Drei-Achsen-Kamerahaltern zur Verfügung.

Das alles bildet die Grundlagen für unbemannte und funkferngesteuerte Geräte, die zahlreich im privaten bzw. Freizeitbereich fliegen. Aber auch in der gewerblichen Luftfahrt beginnen sich die UAV zu etablieren. Am bekanntesten sind sicherlich die militärischen Drohnen. Daneben laufen jede Menge weiterer Ent-

wicklungen autonom fliegender Geräte. Von der US-amerikanischen DARPA-Forschungseinrichtung wurde ein kleiner, bis zu 70 Stundenkilometer schneller Multikopter entwickelt, der autonom in Gebäuden fliegen kann und dort Überwachungs- und Verfolgungsaufgaben übernehmen soll. Ein chinesischer Hersteller hat auf der Computermesse CES im vergangenen Herbst einen autonom fliegenden Kopter vorgestellt, der zwei Personen im urbanen Bereich ähnlich wie ein Taxi transportieren soll. Schon lange bekannt sind Einsatzmöglichkeiten der Drohnen wie Warentransport, Bauwerks- und Anlagenüberwachung, Einsätze in menschengefährlichen Fällen und zur Rettung und Versorgung verunglückter Personen.

Es ist stark damit zu rechnen, dass zukünftig weitere, heute noch nicht absehbare Verwendungszwecke dazu kommen werden. Angetrieben und beschleunigt werden diese Entwicklungen sicherlich durch die Wechselwirkungen und die gegenseitige Übernahme der Entwicklungen aus der Automobilindustrie (autonomes Fahren), aus der Fertigung (Industrie 4.0 und Internet of Things /IoT) und anderen Bereichen.

## AKTUELLE ENTWICKLUNG DER GESETZGEBUNG

Wir stehen am Beginn einer weitreichenden Umwälzung in der Luftfahrt, und weder deren Ergebnis noch Ende ist heute absehbar. Sicher ist nur, dass es zukünftig eine neue, ganz andere Art der Luftfahrt geben wird, die sich nicht mehr am Vogelflug orientiert: unbemannte, autonome bzw. ferngesteuerte Luftfahrtsysteme.

Diese Luftfahrtsysteme eröffnen ganz neue (Geschäfts-) Möglichkeiten. Bereits heute ersetzen sie in vielen Fällen den teuren Einsatz von Hubschraubern: In der Landwirtschaft stellen sie den Reifegrad,

eventuelle Schädigungen, die Ausbreitung von Pflanzenbewuchs und anderes fest. Die Kartografie braucht keine Flugzeuge oder Hubschrauber mehr, um Bildaufnahmen als Grundlage von Landkarten anzufertigen. Pipelines, Hochspannungsleitungen, Staumauern usw. werden von ferngesteuerten Koptern zu Überwachungszwecken abgeflogen. Facebook-Chef Mark Zuckerberg hat angekündigt, als Sende- bzw. Relaisstationen solargetriebene Drohnen in großen Höhen monatelang fliegen zu lassen. Und nicht zuletzt sind im militärischen Bereich bereits seit Langem unbemannte und fernge-

steuerte Luftfahrzeuge zu Aufklärungs- und Kampfzwecken im Einsatz.

So faszinierend diese neue Technik auch ist: Diese neuen Luftfahrzeugsysteme bewegen sich in unserem Luftraum und machen ihn uns streitig. In Europa wird intensiv an einem Regelwerk für den Betrieb von unbemannten, ferngesteuerten oder autonom fliegenden Luftfahrzeugen gearbeitet. Diskutiert wird in diesem Zusammenhang, ob der Modellflug auch ins europäische Regelwerk einbezogen werden soll oder ob er weiterhin der nationalen Gesetzgebung unterliegt. Für

den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des europäischen Parlaments wurde am 25. September 2015 ein „Bericht über den sicheren Einsatz ferngesteuerter Luftfahrtsysteme (RPAS), gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), im Bereich der zivilen Luftfahrt“ (Dokument A8-0261/2015) vorgelegt. Darin ist der Entwurf für eine Entschließung zu finden, die mit 50 Ja-Stimmen bei vier Gegenstimmen und ohne Enthaltungen angenommen wurde. In 14 Punkten wird darin erwähnt („erwogen“, wie es im Papier heißt), welche Argumente für die Entschließung bzw. für die einschlägigen Rechtsvorschriften zu beachten sind. Die wesentlichen, uns Luftsportler betreffenden Erwägungen sind (Zitate aus dem Bericht):

- dass die Entwicklung von RPAS unbeschadet ihres wirtschaftlichen Potenzials künftig eine der größten Herausforderungen mit Blick auf die **Sicherheit** der Luftfahrtindustrie und die Sicherheit von Menschen und Unternehmen sein wird;
- dass RPAS für **professionelle Anwendungen** und **zu Freizeit Zwecken** eingesetzt werden können und weil sich diese beiden Anwendungsmöglichkeiten unterscheiden, sie daher unterschiedlichen Auflagen innerhalb desselben EU-Rechtsrahmens unterliegen sollten;
- dass das Potenzial für **wirtschaftliches Wachstum** in dieser Branche sowohl für große Unternehmen als auch in der Lieferkette, in der Tausende KMU und innovative Start-ups vertreten sind, von der Herstellung bis zum Endnutzer **außerordentlich groß** ist und dass darum die herausragenden Standards in der Herstellung und im Betrieb unbedingt aufrechterhalten werden müssen und die **führende Rolle Europas** in diesem Bereich gestärkt werden muss;
- dass dieser im Entstehen begriffene Markt entlang der gesamten Lieferkette und zum Nutzen der Gesellschaft **große Chancen** für Investitionen, Innovationen und die Schaffung von Arbeitsplätzen bietet und dass zugleich das **öffentliche Interesse** gewahrt werden muss, das insbesondere Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz der Privatsphäre, dem Datenschutz, der Rechenschaftspflicht und der zivilrechtlichen Haftung umfasst;
- dass es der Europäischen Union obliegt, schnellstmöglich einen Rechtsrahmen zu schaffen, der ausschließlich den Einsatz von RPAS **zu zivilen Zwecken** abdeckt;
- dass RPAS, die zu **professionellen Zwecken** eingesetzt werden, heutzutage auch für verschiedene zivile Anwendungen **von großem Nutzen** sind, deren Mehrwert umso größer ist, je weiter

das Luftfahrzeug vom Piloten, der die Fernsteuerung vornimmt, entfernt ist („Flüge außer Sichtweite“).

In diesem Papier ist auch die Rede davon, dass es in Europa bereits 2.500 Betreiber gibt, 300 davon in Deutschland, denen in der restlichen Welt 2.342 zivile Betreiber gegenüberstehen. Dieser europäische Vorsprung müsse gewahrt bzw. ausgebaut werden. Und da die europäische Politik sich in erster Linie an die Wirtschaft und deren freie Entfaltung richtet, braucht man wenig Fantasie, um zu erkennen, in welche Richtung der Hase hier läuft.

Interessant in diesem Zusammenhang ist auch diese Aussage (Zitat aus dem genannten Dokument):

„Das Europäische Parlament weist darauf hin, dass der Einfluss von RPAS auf die bemannte Luftfahrt begrenzt ist, da ihr Anteil an der Luftfahrt weitaus geringer ist; weist jedoch darauf hin, dass der Druck auf das Flugverkehrsmanagement (ATM) zunehmen kann, da RPAS erfreulicherweise zunehmend für Sport und Freizeit eingesetzt werden, was unter Umständen zu einer **Gefährdung der Flugverkehrssicherheit** führen kann, und fordert, dass die zuständigen Behörden und die künftigen EU-Vorschriften diesem Umstand Rechnung tragen, damit in allen Mitgliedstaaten dauerhaft ein effizienter ATM-Standard gegeben ist.“ Im Kontext des Dokumentes betrachtet und mit anderen Worten ausgedrückt: **Es wird gefordert, dass Vorschriften erlassen werden, die die „Große Luftfahrt“ zu Lasten der Allgemeinen Luftfahrt bzw. des Luftsports schützen, was schlimmstenfalls zu „Reservaten“ für unsere Art des Luftverkehrs führen kann.**

Die ins EU-Dokument aufgenommene Stellungnahme des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres fordert, auch „für RPAS mit einem Gewicht von weniger als 150 Kilogramm die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt zügig entsprechend zu ändern, damit sichergestellt wird, dass die EU die Integration von RPAS in die zivile Luftfahrt ordnungsgemäß regulieren kann, indem sie die Voraussetzungen für den zivilen Einsatz von RPAS im Hinblick auf Sicherheit, Privatsphäre und Datenschutz festlegt“. Die EU-VO 216/2008 ist die sog. „Lex Uri“, auf der die bekannten Vorschriften wie Maintenance, FCL, OPS, SERA usw. basieren. Und die ausdrückliche Erwähnung dieser VO beweist meines Erachtens, dass davon ausgegangen wird, dass UAS und RPAS zukünftig gleichberechtigte und wesentliche Teilnehmer am Luftverkehr sind, insbesondere

bei deren gewerblichem Einsatz.

Auf Europa bezogen ist festzustellen, dass das Drohnenthema in Arbeit ist, aber vorrangig aus Industriesicht betrachtet wird!

Aber auch im **Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI)** wird heftig an einer **nationalen Regelung** gearbeitet. Damit sollen Gefahren durch den unkontrollierten Flug der Drohnen reduziert werden, was ja nicht zu beanstanden ist. Laut Pressemitteilungen und anderen Stellungnahmen aus dem BMVI soll dabei zwischen privater und gewerblicher Nutzung unterschieden werden. Davon unabhängig ist jedoch eine Kennzeichnungspflicht aller Geräte, die schwerer als 0,5 Kilogramm sind, im Gespräch. Dieser Vorschlag wird allerdings schwierig umzusetzen sein – auch das BMVI hat für die leichten Drohnen bislang keinen praktikablen Vorschlag gemacht. Private Drohnenflüge sollen nur noch in Sichtweite des steuernden Piloten erlaubt sein und sollen auf Höhen unter 100 Meter (300 Fuß GND) beschränkt werden. Ganz verboten werden sollen Flüge über Industrieanlagen, Justizvollzugsanstalten, militärischen Anlagen, Kraftwerken und Anlagen der Energieerzeugung und -verteilung sowie über Bundesfernstraßen und Eisenbahnlinien. Außerdem soll ein ausdrückliches Verbot des Fliegens über Menschenansammlungen, Unglücksorten oder Katastrophengebieten und Einsatzorten von Polizei oder anderen Sicherheitsbehörden oder -organisationen ausgesprochen werden. In diesen Fällen ist mit NfLs zu rechnen – ob jedoch die Mehrheit der Drohnenflieger weiß, was ein NfL ist bzw. sich darum scheren wird, bezweifle ich.

Im **gewerblichen Bereich** wird es einen **„Drohnenführerschein“** geben, der vom LBA ausgestellt und verwaltet werden soll. Bevor dieser erteilt wird, sind luftrechtliche und praktische Kenntnisse nachzuweisen. Inhabern dieser Lizenzen sollen auch Flüge außerhalb der Sichtweite des Steuerers erlaubt werden, sofern die Landesluftfahrtbehörde hierfür eine Genehmigung erteilt hat und der sichere Betrieb nachgewiesen wird.

Im Gegensatz zu den europäischen Vorschlägen halte ich die Vorschläge aus dem BMVI für begründet, sinnvoll und angemessen. Die Allgemeine Luftfahrt und der Luftsport, aber auch die Industrie bzw. gewerbliche Betreiber sollten damit leben können.

Texte: BWLV-Präsidialrat  
Christian Schulz  
Fotos: Pixabay



BITTE BEACHTEN:

# GRENZÜBERSCHREITENDE SEGELFLÜGE AUS DER SCHWEIZ UND IN DIE SCHWEIZ

Im Oktober-adler 2015 wurde erstmals kurz auf die Problematik von Segelflügen über die deutsch-schweizerische Grenze hingewiesen. Der BWLV hat sich seither weiter bemüht, bei den deutschen Zoll- und Luftfahrtbehörden eine Klärung darüber zu erreichen, ob für Flüge in und aus der Schweiz noch der Streckenflugausweis, wie er in der NFL I 62-71 veröffentlicht wurde, genutzt werden kann. Obgleich die NFL I 62-71 in den Nachrichten für Luftfahrer, dem Amtsblatt für die Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland, nicht aufgehoben sind, scheinen die deutschen Behörden sie weder mehr zu kennen noch sie anzuwenden. Es gibt allerdings auch keine klare Erklärung, dass diese NFL aufgehoben oder sonst nicht mehr gültig ist.

Die deutschen Zollbehörden verweisen aber für die geltenden Regelungen zum grenzüberschreitenden Luftverkehr mit Segelflugzeugen in die Schweiz auf das amtliche „Merkblatt zur Befreiung vom Zollflugplatzzwang“ – Stand Mai 2012 – ([https://www.pilotundflugzeug.de/img/ud/2013/03/13/19/3155726/003559-merkblatt\\_befreiung\\_zollflugplatzzwang.pdf](https://www.pilotundflugzeug.de/img/ud/2013/03/13/19/3155726/003559-merkblatt_befreiung_zollflugplatzzwang.pdf)). Es wird empfohlen, sich nach diesem Merkblatt bei Flügen in die Schweiz wie auch bei Landungen in Deutschland nach einem grenzüberschreitenden Segelflug aus der Schweiz zu richten.

Der wichtigste Punkt ist, dass für Abflüge in die Schweiz mit Segelflugzeugen – soweit keine zollpflichtigen Waren mitgeführt werden – der Zollflugplatzzwang nicht gilt. Man kann also von jedem Segelflugplatz aus starten. Dies gilt nicht für Landungen von Segelflugzeugen in Deutschland, die in der Schweiz gestartet sind. Wollen diese außerhalb von Zollflugplätzen oder den zollrechtlich besonders zugelassenen sonstigen Landeplätzen in Deutschland landen, so bedarf es hierzu einer besonderen Genehmigung des für den vorgesehenen Landeplatz zuständigen deutschen Hauptzollamtes. Diese wird, so wurde telefonisch versichert, auch unproblematisch erteilt, hat allerdings zur Folge, dass in der Regel zwei Zollbeamte kostenpflichtig an den Ort der Landung gesandt werden (Taxe pro Beamter ungefähr 50 Euro je Stunde).

## Häufiger kommt eine ungeplante Außenlandung vor

Der in der Praxis weit häufiger vorkommende Fall ist aber nicht der geplante Segelflug von der Schweiz nach Deutschland, sondern die in der Sprache der Zollbehörden „Notlandung“ genannte, ungeplante Außenlandung eines Segelflugzeuges in Deutschland, welches in der Schweiz gestartet ist.

Eine solche Landung ist erlaubt (man kann sie auch schlecht verbieten) unter den folgenden, in einem Schreiben des Bundesministeriums für Finanzen vom 14. Juni 2014 an den BWLV genannten Voraussetzungen: „Nach Artikel 38 Zollkodex i. V. m. § 2 Abs. 2 Zollverwaltungs-gesetz müssen Luftfahrzeuge grundsätzlich auf einem Zollflugplatz landen. Artikel 39 Absätze 2 und 3 Zollkodex lassen jedoch Notlandungen außerhalb von Zollflugplätzen zu, sofern der Pilot die Zollbehörden unverzüglich von dieser Sachlage unterrichtet und nach deren Weisung verfährt. Sofern ein Segelflugzeug in der Schweiz ge-

startet ist und aufgrund der Thermik in der Bundesrepublik Deutschland außerhalb eines Zollflugplatzes landet, hat der Segelflugzeugführer die Zollbehörden unverzüglich über die Notlandung zu unterrichten.“

Der BWLV empfiehlt zur Vermeidung weiterer Schwierigkeiten mit dem Zoll dringend, sich an diese Regelungen zu halten und sich bei Fragen am besten direkt an eines der für den Zollverkehr in die Schweiz zuständigen Hauptzollämter zu wenden. Ob die Schweizer Zollbehörden das Verfahren nach dem Streckenflugausweis bei Landungen in der Schweiz noch anerkennen, ist dem BWLV nicht bekannt. Auf jeden Fall wird dringend empfohlen, bei Außenlandungen in der Schweiz die nächste Polizeidienststelle von der Landung zu informieren und dann nach deren Weisungen zu verfahren.

Text: Hans-Dieter Rauscher, Justiziar des BWLV

– Anzeige –



... VON NORD NACH SÜD, OST NACH WEST  
ODER IN DIE NACHBARLÄNDER!

### Motorflugkarten im Überblick:

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- V500-Karten: Austria, Belgium, Croatia, Czech Republic, Denmark, France NE, Hungary, Netherlands, Poland, Switzerland

### Segelflugkarten im Überblick:

- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- V500-Karten: Glider Austria

Besuchen Sie uns!

A5-207



+49 6103 20596 0  
[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)  
[facebook.com/eisenschmidt.aero](https://facebook.com/eisenschmidt.aero)  
[customer-support@eisenschmidt.aero](mailto:customer-support@eisenschmidt.aero)

# WIR SIND UMGEZOGEN!



Das neue Domizil an der Scharrstraße ist äußerst verkehrsgünstig gelegen und sowohl mit dem Auto wie auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen.

Es ist vollbracht: Für den BWLV und seine hauptamtlichen Mitarbeiter ist in den vergangenen Wochen ein großes Projekt über die Bühne gegangen. Mitte März ist die BWLV-Geschäftsstelle von ihrem bisherigen Sitz im Herdweg in Stuttgart-Nord in ihr neues Domizil in der Scharrstraße in Stuttgart-Vaihingen umgezogen.

40 Jahre lang hatte der BWLV seine Mitglieder und Vereine vom Herdweg aus betreut. Zuvor war die Geschäftsstelle bis Mitte der 1970er-Jahre im Landesgewerbeamt in der Stuttgarter Innenstadt angesiedelt gewesen.

Schon in den vergangenen Jahren war klar geworden, dass die bis dato genutzte Immobilie im Herdweg auf Dauer zu groß sein würde für die Zwecke des BWLV. Zudem hätten umfangreiche Sanierungen angestanden, die der Verband für nicht sinnvoll erachtete. Darum hat der BWLV nach langer Suche eine geeignete Immobilie an der Scharrstraße in Stuttgart-Vaihingen als neuen Geschäftssitz ausgewählt.

Diese überzeugt mit vielen Vorteilen: Die neue Geschäftsstelle ist in einem Haus

untergebracht, das in sehr gutem baulichem Zustand ist und darüber hinaus erst vor wenigen Jahren umfangreich saniert wurde. Vor dem Einzug wurden einige Arbeiten vorgenommen, so im Bereich der Elektrik und Kommunikation sowie kleinere Umbauten, um das Haus für den Geschäftsstellen- und Bürobetrieb passend zu machen.

Die Immobilie an der Scharrstraße ist verkehrstechnisch äußerst günstig angebunden: Mit dem Auto ist sie gut über die Autobahn A 8 zu erreichen, und in unmittelbarer Umgebung befinden sich eine Stadtbahnhaltestelle sowie der S-Bahnhof Vaihingen. Zur Vaihinger Ortsmitte sind es nur wenige Gehminuten. Somit ist die Infrastruktur rund um die Geschäftsstelle sozusagen optimal.

In den vergangenen Wochen haben die Mitarbeiter der Geschäftsstelle im Zuge der Vorbereitungen und des tatsächlichen Umzugs Höchstleistungen vollbracht: Zusätzlich zum üblichen Tagesgeschäft wurden insgesamt mehrere Tonnen Papier bewegt, Altpapier und Altakten entsorgt und Hunderte Umzugskartons gepackt. Dabei wurde sortiert,

was sich in den vergangenen mehr als 60 Jahren an Material angesammelt hatte.

Es galt, Wichtiges von Unwichtigem zu trennen und zu entscheiden, was weiterhin gebraucht wird oder was guten Gewissens ausgedient hat. Selbstverständlich wurden dabei alle bedeutsamen Unterlagen und auch Dokumente zur Historie des Verbands sorgfältig verpackt und zogen mit um.

Die Mitarbeiter der Geschäftsstelle stehen nach einer kurzen Übergangszeit, in der sie nicht wie gewohnt erreichbar waren, mittlerweile wieder für Anfragen zur Verfügung. Alle Telefonnummern sowie auch die E-Mail-Adressen der Mitarbeiter sind gleich geblieben. Lediglich die postalische Anschrift hat sich geändert.

Die neue Adresse der BWLV-Geschäftsstelle lautet:

**Baden-Württembergischer  
Luftfahrtverband e.V.  
Scharrstraße 10  
70563 Stuttgart (Vaihingen)  
Telefon: 0711 22762-0**





◀ Eine moderne und funktionale Inneneinrichtung bietet gute Voraussetzungen dafür, dass der Geschäftsstellenbetrieb weiterhin reibungslos ablaufen kann



Der Umzug bedeutete für die BWLV-Mitarbeiter einen wahren Kraftakt ▶



▲ In den vergangenen Wochen wurden im Herdweg Hunderte Umzugskartons gepackt

Bitte schicken Sie künftig Ihre Post nur noch an diese Adresse.

Die Mitarbeiter und die Verbandsspitze des BWLV freuen sich über den geglückten Umzug und sind zuversichtlich, dass damit die Weichen für die Zukunft der Verbandsarbeit gut gestellt sind.

Wenn Sie einmal einen Blick in die Räume der neuen Geschäftsstelle werfen wollen, haben Sie hierzu bei einem Tag der offenen Tür Gelegenheit, der zu einem späteren Zeitpunkt geplant ist. Der Termin hierfür wird rechtzeitig bekannt gegeben.

Ansonsten sind Sie selbstverständlich davon unabhängig jederzeit eingeladen, unserer Geschäftsstelle einen Besuch abzustatten – wir freuen uns auf Sie!

Text: Simone Bürkle

Fotos: Steffen Baitinger/Simone Bürkle/  
Harald Golly



▲ Bis Mitte der 1970er-Jahre hatte der BWLV seinen Sitz im Landesgewerbeamt in der Stuttgarter Innenstadt



▲ Nach 40 Jahren verabschiedet sich der BWLV aus dem Herdweg im Stuttgarter Norden



WICHTIGE VERANSTALTUNG ZUM THEMA WINDKRAFTANLAGEN IN FLUGPLATZNÄHE

# BESUCHEN SIE DEN BWLV

## AUF DER AERO!

Auf der AERO gibt es Schmuckstücke wie zum Beispiel die hier gezeigte WACO YMF-5D Biplane zu sehen

Friedrichshafen – Mit rund 630 Ausstellern geht die AERO vom 20. bis 23. April 2016 an den Start. Leichte Flugzeuge und Hubschrauber bis hin zu Business Jets stehen auf Europas größter Messe für die General Aviation 2016 im Mittelpunkt. Das „Aviation and Pilots Competence Center“ zielt auf potenzielle Nachwuchspiloten. Der BWLV ist als starker Partner der Luftsportler vor Ort vertreten. Ein hochkarätig besetzter Vortrag mit Diskussion beschäftigt sich mit den Auswirkungen der Windkraftanlagen auf den Flugbetrieb.

Der BWLV mit seiner Luftsportjugend und der DAeC sind natürlich wie auch in den Vorjahren auf der AERO stark vertreten. Sie sind in diesem Jahr an einem gemeinsamen Stand in der Halle B4 zu finden. Der BWLV lädt seine Mitglieder am Donnerstag, 21. April, ab 17.30 Uhr zur Standparty mit Live-Musik der Allianz-Band „Blue Eagles“ und einem kleinen Umtrunk ein.

Für Besucher lohnt es sich, den Stand des BWLV und des DAeC zu besuchen:

Dort gibt es Informationen zu wichtigen fliegerischen Themen, zum Beispiel auch zur Entwicklung der Windkraft und deren Auswirkungen auf die Fliegerei. Die Mitarbeiter des BWLV und des DAeC stehen dabei gerne als Ansprechpartner zur Verfügung.

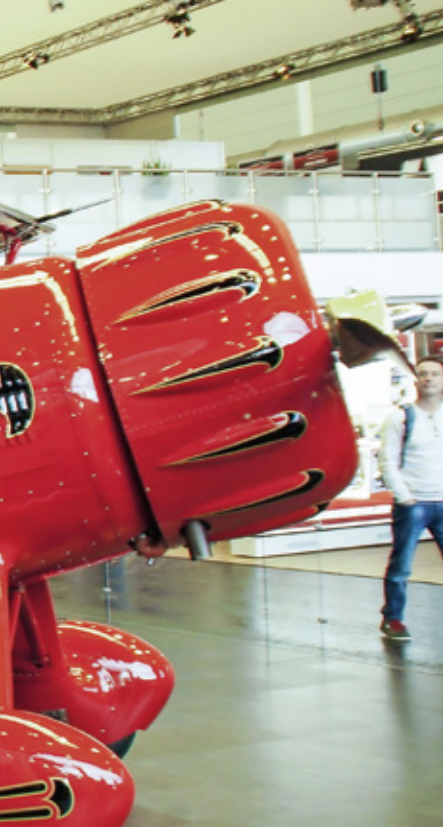
**Darüber hinaus ist am Donnerstag, 21. April, eine Veranstaltung zur Windenergie geplant, die für alle Luftsportler eminent wichtig ist: Ab 15 Uhr findet im Forum/Foyer Ost ein Vortrag zum Thema „Windkraft versus Flugplatz – Einfluss von Windenergieanlagen auf den Flugbetrieb an Landeplätzen“ mit anschließender Diskussion statt. Referent ist Professor Dr. Frank Janser von der FH Aachen.**

Zusammen mit seinem Forscherteam war Professor Dr. Janser unter anderem auf Initiative des BWLV hin beauftragt worden, in einem wissenschaftlichen Gutachten die Auswirkungen von Windkraftanlagen auf den Flugbetrieb zu untersuchen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Landesverbänden, des DAeC und der AOPA, an der auch der BWLV entscheidend beteiligt war, hat die Arbeit begleitet. Am 14. Dezember hatten die Gutachter ihre Expertise vorgelegt, mittlerweile hat der BWLV das Gutachten an die zuständigen politischen Entscheidungsträger im Land weitergegeben (siehe auch Bericht in dieser Ausgabe auf Seite 20).



Während der Messe stehen die BWLV-Mitarbeiter für Fachgespräche zur Verfügung





Die BWLV-Luftsportjugend wird mit ihrem Segelflug-Simulator vor Ort sein


In seinen Untersuchungen hatte das Gutachterteam um Professor Janser die Auswirkungen von Windenergieanlagen auf das Windfeld mit Daten aus einschlägigen Veröffentlichungen ausgewertet und mit eigenen Untersuchungen ergänzt. Diese Auswertungen liefern gesicherte Ergebnisse, die zeigen, dass „für ein Luftfahrzeug beim Durchfliegen des Nachlaufs erhebliche aerodynamische Effekte zu erwarten sind und dass der Flug erheblich gestört wird“. Die typischen Böen und Windscherungen können das Luftfahrzeug erheblich gefährden oder müssen vom Piloten zumindest aussteuert werden. Das kann die Aufmerksamkeit von anderen Aufgaben in Flugplatznähe, beispielsweise das Beobachten anderer Verkehrsteilnehmer und die Landevorbereitung, ablenken.

**Windkraftanlagen in Flugplatznähe gefährden daher den Flugbetrieb – dies ist das Fazit des Gutachtens.**


Vor allem hierüber und über die Konsequenzen, die daraus zu ziehen sind, wird bei der Veranstaltung am 21. April diskutiert werden. Der BWLV ermuntert alle Interessierten, zahlreich zu dem Vortrag und der anschließenden Diskussion zu kommen und sich zu informieren.

Des Weiteren bietet die Bundeskommission Motorflug des DAeC auf der AERO englische Sprachtests an. Möglich sind Erst- und Wiederholungsprüfungen Level 4 und Level 5. Bitte beachten: Seit dem 23. Dezember 2014 gilt, dass bei abgelaufenen Sprachtests eine Erstprüfung

24<sup>th</sup> International Trade Show for General Aviation  
April 20 – 23, 2016  
Friedrichshafen, Germany

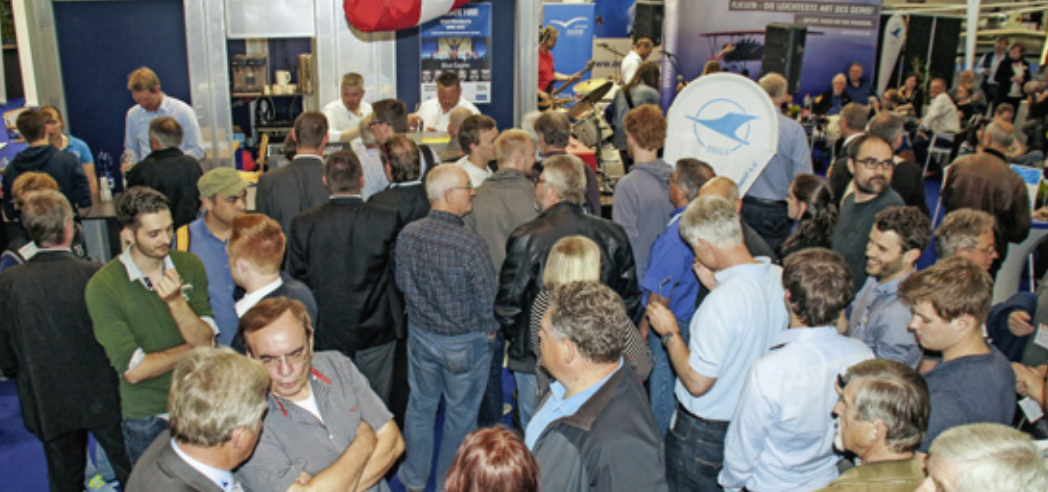


24. Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt  
20. – 23. April 2016  
Friedrichshafen, Deutschland



HALLENBELEGUNG	HALL ALLOCATION
Halle A1 <span style="color: orange;">■</span> Tent City	Hall A1 <span style="color: orange;">■</span> Tent City
Halle A2 <span style="color: blue;">■</span> AERODrones / RPAS EXPO	Hall A2 <span style="color: blue;">■</span> AERODrones / RPAS EXPO
Halle A3 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, Dienstleistungen, Zubehör	Hall A3 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, Services, Equipment
Halle A4 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, Dienstleistungen, Zubehör	Hall A4 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, Services, Equipment
Halle A5 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, ENGINE AREA, Maintenance, Antriebssysteme, Pilotenausrüstung	Hall A5 <span style="color: lightblue;">■</span> General Aviation, ENGINE AREA, Maintenance, Propulsion Systems, Pilot Equipment
Halle A6 <span style="color: lightblue;">■</span> AVIONICS AVENUE, Cockpit- und Boardsysteme, Helikopter	Hall A6 <span style="color: lightblue;">■</span> AVIONICS AVENUE, Cockpit and Onboard Systems, Helicopter
Halle B1 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA	Hall B1 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA
Halle B2 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA	Hall B2 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA
Halle B3 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA	Hall B3 <span style="color: red;">■</span> UL, VLA, LSA
Halle B4 <span style="color: red;">■</span> Segelflieger, Tragschrauber, UL, VLA, LSA	Hall B4 <span style="color: red;">■</span> Gliders, Gyrocopter, UL, VLA, LSA
Static Display <span style="color: yellow;">■</span> Business Aviation, Gebrauchtflugzeuge- und Helikopter	Static Display <span style="color: yellow;">■</span> Business Aviation, Second hand aircraft- and helicopter
Foyer West <span style="color: green;">■</span> e-flight-expo, Be a pilot	Foyer West <span style="color: green;">■</span> e-flight-expo, Be a pilot
Foyer Ost <span style="color: purple;">■</span> AERO Konferenz-Zentrum, AEROkunst	Foyer East <span style="color: purple;">■</span> AERO Conference Center, AEROkunst

[www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)



Zu seiner Standparty am 21. April erwartet der BWLV wieder zahlreiche Besucher

verlangt wird. Eine Online-Anmeldung für die Tests ist bis 11. April unter [www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen](http://www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen) möglich.

Und auch das Luftsportgeräte-Büro des DAeC beteiligt sich an der AERO und lädt seine Prüfer der Klasse 5 zu einer Prüfungstagung 2016 ein. Am Freitag, 22. April, ist dafür ein Raum auf dem Messegelände reserviert. (Zweiter Termin 2016 ist der 22. Oktober bei Roland Aircraft in Mending). Informationen und Anmeldungen bis 31. März bei Christian Spintig, Telefon 0531 23540-64, E-Mail: [c.spintig@daec.de](mailto:c.spintig@daec.de).

### Die ganze Palette der Allgemeinen Luftfahrt

Die Messe für die „kleinen“ Flugzeuge präsentiert erneut die ganze Palette der Allgemeinen Luftfahrt: Ein- und mehrmotorige Kolbenmotorflugzeuge, Hub-schrauber, Gyrocopter, Turboprops und mehrstrahlige Geschäftsreise-Jets sind zu

sehen. Neue Flugmotoren und Avionik, Zubehör oder Dienstleistungen rund ums Fliegen sowie Flugschulen runden das Angebot ab.

Vier fachliche Säulen der Fachmesse – AERO Conference, Engine Area, Avionics Avenue und Aviation and Pilots Competence Center (APCC) – haben sich etabliert und werden erneut aktuelle Brancheninformationen bieten.

Zum zweiten Mal bietet die Fachmesse das „Aviation and Pilots Competence Center“ an. Dieses richtet sich nicht nur an Piloten, sondern auch an alle Luftfahrtinteressierten, die sich eine eigene Flugausbildung vorstellen können. Hier gibt es Informationen und Angebote von Flugschulen, aber auch Anlaufstellen von Behörden oder Interessenvertretungen wie Luftfahrt-Bundesamt, EASA, AOPA-Pilotenvereinigung, Deutscher Wetterdienst oder Deutsche Flugsicherung sind hier vertreten.

Besucher können sich über besonders preiswerte Flugausbildungen wie etwa in der jungen 120-Kilogramm-Klasse innerhalb der Ultraleichtflugzeuge, Segelflugausbildungen ab einem Alter von 14 Jahren oder die voraussichtlich in Deutschland neu entstehende Helikopter-Ultraleichtflugkategorie informieren, die den Einstieg in eine eigene Pilotenlizenz billiger und auch einfacher machen. Die Förderung des Pilotennachwuchses ist ein erklärtes Ziel des Messteam. Aus diesem Grund ist erstmals der Messe-eintritt für alle unter 16-Jährigen kostenlos, bisher galt dies nur für Jugendliche unter 14 Jahren.



Die AERO 2016 beginnt am Mittwoch, 20. April, und dauert bis Samstag, 23. April 2016. Weitere Informationen unter [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com).

Text: AERO/red.  
Fotos: Simone Bürkle/AERO

– Anzeige –

### Stellenausschreibung

Der Deutsche Aero Club e. V., der Spitzensportverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland mit über 100.000 Mitgliedern, sucht für die Bundesgeschäftsstelle am Forschungsflygafen Braunschweig zum nächstmöglichen Termin einen



#### Referatsleiter Luftraum-, Rechts- und Europaangelegenheiten (m/w)

Ihre Aufgaben:

- Selbstständige Bearbeitung von Luftraumthemen, Zuarbeit, Beratung und Unterstützung für die ehrenamtlichen Funktionsträger in Fragen des Luftraumes, Luftrechts und Flugbetriebs.
- Beteiligung an Gesetzgebungsverfahren auf nationaler und europäischer Ebene einschließlich der Kommentierung der NPAs und Erarbeitung entsprechender Vorschläge.
- Vertretung der Interessen des deutschen Luftsports in verschiedenen Gremien.
- Ansprechpartner und Dienstleister für unsere Mitglieder sowie Unterstützung des Vorstandes und des Generalsekretärs in rechtlichen Fragestellungen.
- Erstellung von Leitfäden und Arbeitshilfen für unsere Mitglieder sowie Mitarbeit an Veröffentlichungen zu relevanten Themenstellungen.

Ihr Profil:

- Sie sind im Luftraum und seiner Struktur zu Hause und besitzen fundierte Kenntnisse im Luftrecht und den einschlägigen Vorschriften.
- Ihr Studium der Rechtswissenschaften oder eine vergleichbare Ausbildung haben Sie erfolgreich abgeschlossen.
- Sie bringen verhandlungssichere Englischkenntnisse mit und arbeiten gerne in einem internationalen Umfeld.
- Ihre hohe Projektkompetenz zeichnet Sie aus – Sie haben Erfahrung in der Projektsteuerung.
- Sie sind aktiver Luftsportler oder bringen eine hohe Affinität zu Themen des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt mit.
- Eine hohe Bereitschaft zu Dienstreisen auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten bringen Sie mit.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Beran unter 0531 23540-20 zur Verfügung. Wenn Sie Interesse an dieser Aufgabe haben, senden Sie bitte Ihre Bewerbung mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung und der Verfügbarkeit an:

Deutscher Aero Club e.V. • Burga Bosse • Hermann-Blenk-Str. 28 • 38108 Braunschweig • [b.bosse@daec.de](mailto:b.bosse@daec.de)



# WICHTIGE MÖGLICHKEIT ZUM AUSTAUSCH GENUTZT



Die Bezirkstagungen – hier beim Aeroclub Stuttgart – waren ordentlich besucht und boten viel Gelegenheit zur Kontaktpflege

Zum Saisonbeginn informierte der BWLV seine Vereine und Mitglieder bei den diesjährigen BWLV-Bezirkstagungen am 5. und 12. März umfassend zu wichtigen Themen rund um den Luftsport. An den Tagungsorten in Rheinstetten und Stuttgart standen nicht nur vielseitige luftrechtliche Themen an, zum Beispiel zu den neuen Regelungen in Bezug auf die Segelflugsektoren rund um Stuttgart und zum Luftraum allgemein, zu Drohnen und UAV, zu Lizenzierungen und zu den Erfahrungen mit dem Umwandlungsprozess in Sachen ATO. Es gab darüber hinaus auch Berichte aus dem Technischen Betrieb des BWLV, es ging um die anhaltenden Probleme mit dem Ausbau der Windkraft, um die Jugendarbeit des Verbandes und um die Arbeit der eigens gegründeten BWLV-Kommunikationsgruppe. Informationen zu Versicherungsfragen, zum Bildungszeitgesetz oder zu Zollflügen in die Schweiz rundeten das Spektrum des Angebots für die Vereine ab.

Insgesamt war die Beteiligung in diesem Jahr etwas besser als in den Vorjahren – knapp 40 Prozent aller Vereine hatten einen oder mehrere Vertreter zu den Bezirkstagungen entsandt. Dies ist als erfreulich zu werten. Dennoch wäre es gerade angesichts des vielseitigen Themenspektrums

wünschenswert, dass noch mehr Vereine das Infoangebot bei den Bezirkstagungen wahrnehmen; zumal im Rahmen der Bezirkstagungen oft Probleme und Fragen erörtert werden, die dann im Laufe des Jahres immer wieder auftauchen.

BWLV-Präsident Eberhard Laur, die Vizepräsidenten Hans-Joachim Proß, Walter Eisele und Steffen Baitinger sowie BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer begrüßten die Vereinsvertreter, führten durch das Programm und beantworteten Fragen aus den Reihen der Zuhörer.

## Drohnen/UAV

Den Auftakt machte BWLV-Präsidialrat Christian Schulz mit einem detaillierten Vortrag zum Thema Drohnen/UAV. Schulz machte anschaulich deutlich, welche rechtlichen Voraussetzungen zum Beispiel derzeit beim Gebrauch der Geräte gelten, welche gesetzlichen Regelungen im Gange sind und zu welchen Gelegenheiten Drohnen zum Einsatz kommen. Lesen Sie hierzu auch unser Schwerpunktthema in dieser Ausgabe (Seite 3 ff.).

## BWLV-Kommunikationsgruppe

Im Rahmen der Bezirkstagungen stellte Simone Bürkle die Arbeit der BWLV-Kom-

munikationsgruppe vor. Die Arbeitsgruppe hat es sich zum Ziel gesetzt, die Vereine beim Thema „Mitglieder finden, Mitglieder binden“ mit verschiedenen Instrumenten zu unterstützen. Dazu wurde als erster Schritt eine Umfrage unter den Vereinen durchgeführt, die sehr gut angenommen wurde. Hierzu sowie zu den weiteren Schritten wird es in den kommenden Ausgaben des „adlers“ nähere Informationen geben.

## Zollflüge in die Schweiz und Bildungszeitgesetz

BWLV-Justiziar Hans-Dieter Rauscher referierte darüber, was bei Zollflügen in die Schweiz zu beachten ist (siehe auch Bericht auf Seite 11 dieser Ausgabe). Zudem erläuterte Rauscher die Regelungen zum Bildungszeitgesetz und präsentierte einen Ausblick auf angedachte Maßnahmen. Offen ist allerdings, ob der BWLV die relativ hohen Voraussetzungen für die Anerkennung als Bildungseinrichtung erfüllen wird.

## Luftraum/SERA

Kurt Sautter, der Sprecher des AK Sektoren im BWLV, stellte in Stuttgart die diversen



In Stuttgart richtete die DAeC-Schatzmeisterin Sigrid Berner ein Grußwort an die Versammlung



**Kurt Sautter (hinten), Sprecher des AK Sektoren, referierte zum Thema Luftraum und SERA. Im Vordergrund: Vizepräsident Walter Eisele**

Neuregelungen im Luftraum vor, in Rheinstetten übernahm BWLV-Mitarbeiter Martin Jost diesen Part. Dies betrifft insbesondere den Luftraum rund um Stuttgart. Darüber hinaus gingen beide im Vortrag auf die Regelungen nach SERA ein. Alle Neuerungen sowie eine aktuelle Luftraumkarte sind in dieser Ausgabe dargelegt (siehe Seite 21 ff.). Zudem liegen alle relevanten Informationen auf der Internetseite des BWLV ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) zum Download bereit.

### **Luftfahrtversicherungen**

Immer wieder lehrreich und interessant ist der Themenblock „Luftfahrtversicherungen“, der in bewährter Manier von Peter Hoffart, Allianz-Versicherung München, dargeboten wurde. Hoffart erläuterte nicht nur verschiedene Haftungsbereiche, die sich in Luftsportvereinen am Boden und in der Luft ergeben. Er stellte auch das umfangreiche Dienstleistungspaket des BWLV auf Grundlage

des Rahmenvertrages mit der Allianz-Versicherung vor. Immer mehr Vereine machen mittlerweile Gebrauch von den Angeboten. Gerade der Themenbereich Luftfahrtversicherungen ist ein hervorragendes Angebot an die Vereine, bei den Bezirkstagungen Deckungslücken im Verein festzustellen und anschließend erfolgreich zu schließen.

### **Aus- und Weiterbildung/ATO**

Für den Bereich Aus- und Weiterbildung referierten der Referent für Ausbildung, Egon Schmaus, und BWLV-Mitarbeiter Martin Jost über aktuelle Entwicklungen. So ging es im Zusammenhang mit dem BWLV-Ausbildungsbetrieb ATO zum Beispiel um Erfahrungen im ersten Jahr, Audits, Praxistipps, Hinweise für Vereine oder die Haftung von Personal und Vorstand. Ferner erfolgte die Ankündigung, voraussichtlich noch im Laufe des Jahres zur Erleichterung der Dokumentation den BWLV-ATO-Betrieb an das „ATO-Software-Modul“ von „Vereinsflieger.de“ anzubinden. Auch Verschiedenes zu den Themen Sprachprüfungen, Lizenzen und Lizenzüberwachung im Verein kam zur Sprache. Zudem gab es einen Überblick über den EASA-Evaluationsprozess, die EASA Road Map sowie die geplante BTO.

### **Entwicklung der Windkraft**

Die Situation im Zusammenhang mit der Errichtung von Windkraftanlagen in der Nähe von Flugplätzen stellte Präsidialrat Hansjörg Jung, Beauftragter für Windenergie und Umweltschutz im BWLV, ein weiteres Mal eindrücklich dar.

Jung verwies auf das gemeinschaftlich unter anderem von DAeC, AOPA, LV Brandenburg und dem BWLV initiierte Gutachten der FH Aachen, das kürzlich vorgelegt wurde (siehe auch Bericht im März-adler und auf Seite 20 dieser Ausgabe). Das Gutachten, das ein Forscherteam um den Leiter Prof. Dr. Janser erstellt hatte, kommt – vereinfacht dargestellt – zu dem Ergebnis, dass eine Windenergieanlage einen Abstand von ca. sieben Rotordurchmessern von den Freiflächen eines Flugplatzes zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes einhalten muss. Der BWLV hat die Kernaussagen des Gutachtens in einem Positionspapier zusammengefasst und dieses den zuständigen Ministerien und Luftfahrtbehörden im Land bereits vorgelegt.

Erneut ging Jungs Aufruf an die Vereine, wachsam zu sein und rechtzeitig auch



**Aktiv für den BWLV (v.l.): Präsidialrat Christian Schulz, Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer, Präsident Eberhard Laur, Umweltreferent Hansjörg Jung, Präsidialrat Fred Gai**



die Unterstützung des Verbandes anzu fordern, wenn Planungen in Flugplatznähe drohen. Zudem verwies Jung auf die Veranstaltung mit Prof. Dr. Janser. Dieser wird die Ergebnisse des Gutachtens im Rahmen der Luftfahrtmesse AERO am Donnerstag, 21. April, um 15 Uhr zunächst in einem Vortrag vorstellen, anschließend bietet sich im Rahmen einer Diskussion die Möglichkeit, Fragen zu stellen (siehe auch Ankündigung in dieser Ausgabe auf Seite 14). Jung rief die Luftsportler zur zahlreichen Teilnahme an dieser besonderen Veranstaltung auf.

### Technik/Luftfahrttechnischer Betrieb

BWLV-Vizepräsident und Technischer Referent Steffen Baitinger sowie BWLV-Mitarbeiter Matthias Birkhold übernahmen den Part der Technik und des Luftfahrttechnischen Betriebs bei den Bezirkstagungen. Von ihnen gab es Informationen zu den Lehrgängen, zum Technischen Betrieb allgemein, aber auch zur Umrüstung von Funkgeräten auf 8,33 Kilohertz Kanalabstand und zur Funkgeräte-Sammelbestellung (siehe auch Bericht auf Seite 41 dieser Ausgabe).

### Priorität für die Luftsportjugend

Das vielseitige Angebot der BWLV-Luft sportjugend stellten Landesjugendleiter Oliver Goller und die stellvertretende Landesjugendleiterin Karla Koch vor. Beide zeigten auf, wie wichtig es ist, der Luftsportjugend in den Vereinen Priorität einzuräumen. Die Jugend ist die Zukunft des Luftsportes, deshalb sollten ihr die notwendigen Freiräume, Mitsprache und auch Entscheidungskompetenz in den

Vereinen eingeräumt werden. Nicht nur in Jugendleiterlehrgängen und bei anderen Lehrgangmaßnahmen bietet sich für die jungen Luftsportler die Chance, interessante Aufgaben zu übernehmen und das Grundgerüst für eine spätere erfolgreiche Arbeit im Ehrenamt zu erwerben. Das vielfältige Angebot der BWLV-Luft sportjugend zeigt, dass die Verbandsjugend gut aufgestellt ist.

### Sonstiges

Darüber hinaus gab es Informationen zu diversen Themen, etwa zur Verbandsarbeit in BWLV und DAeC, zum Deutschen Segelflugverband, zu Förderverfahren in Vereinen, zu Gastflügen, zu den Planungen des Verbands am Klippeneck, zum BWLV-Segelflugsimulator oder zur verbandseigenen ASK 21.

Ebenso wurde das Thema Umwidmung von Flugplätzen angesprochen. Es zeigte sich, dass einige Vereine hierbei erhebliche Schwierigkeiten haben. Die Empfehlung des BWLV hierzu lautet klar und eindeutig, frühzeitig den Kontakt zur BWLV-Geschäftsstelle zu suchen, um mögliche Fehlentwicklungen möglichst schon im Vorfeld zu vermeiden.

Dies gilt im Übrigen für alle Fragen rund um den Luftsport: Der BWLV sieht sich als starker Servicepartner der bei ihm organisierten Vereine und Luftsportler und ist jederzeit bereit, bei Anfragen aller Art weiterzuhelfen.

Insgesamt hat sich gezeigt, dass der Bedarf an Unterstützung und Informationen vonseiten der Vereine unverändert hoch war. Insofern sei heute schon allen



**BWLV-Präsidentialrat Christian Schulz informierte die Besucher über Drohnen und UAV**

Vereinsvertretern wärmstens empfohlen, im kommenden Jahr bei den dann stattfindenden Bezirkstagungen Wissen und Information nachzutanken.

Text: Simone Bürkle  
Fotos: Arno Breitenfeld/Simone Bürkle



**Die stellvertretende Landesjugendleiterin Karla Koch übernahm in Rheinstetten den Part der Luftsportjugend**



**Präsidentialrat Hansjörg Jung, zuständig für Windenergie und Umweltschutz im BWLV, berichtete über die Situation in Sachen Windkraft**



„WINDENERGIEANLAGEN IN FLUGPLATZNAHE“

# BWLV LEGT FACHGUTACHTEN DER FH AACHEN DEN MINISTERIEN VOR

Der Ausbau der Windkraft schreitet in unserem Land rasch voran. Die Planungen für die Ausweisung von Vorranggebieten sind großteils abgeschlossen. Zukünftig werden die Betreiber von Flugplätzen in Baden-Württemberg immer häufiger mit nun anstehenden Genehmigungsverfahren zur Errichtung von Windkraftanlagen konfrontiert sein. Die bekannten und auch in der Februar-Ausgabe unserer Verbandszeitschrift „der adler“ dargestellten Probleme bei der konkurrierenden Raumnutzung von Windenergieanlagen und Flugbetrieb an Flugplätzen werden daher zunehmen.

Auf Initiative des Deutschen Aero Clubs e.V. (DAeC), der Aircraft Owners and Pilots Association Deutschland (AOPA) und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze e.V. (IDRF) sowie unter Mitwirkung des BWLV hat der Luftsport-Landesverband Brandenburg e.V. von der Fachhochschule Aachen ein Gutachten erstellen lassen unter dem Titel „Windenergieanlagen in Flugplatznähe“. Wir hatten hierüber ebenfalls im Februar-adler bereits berichtet.

Dieses Gutachten von Prof. Dr. Ing. Frank Janser wurde nunmehr vom BWLV mit einem Begleitschreiben von Präsident

Eberhard Laur Anfang März den zuständigen Landesministern Winfried Hermann (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg) und Franz Untersteller (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg) vorgelegt.

Das Gutachten von Prof. Dr. Janser kommt – vereinfacht dargestellt – zu dem Ergebnis, dass eine Windenergieanlage einen Abstand von ca. sieben Rotor-durchmessern von den Freiflächen eines Flugplatzes zur Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes einhalten muss. Der BWLV hat die Kernaussagen des Gutachtens in einem Positionspapier zusammengefasst und auch dieses den Ministerien und Landesluftfahrtbehörden vorgelegt. Das Positionspapier des BWLV ist auf der Homepage des Verbandes nachzulesen unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de).

Das Gutachten gibt den Genehmigungsbehörden und den Luftfahrtbehörden nunmehr eine belastbare Grundlage zur Lösung des Konfliktes zwischen Windenergienutzung und Flugbetrieb im Blick auf die Gewährleistung der Sicherheit des Flugbetriebes in der Umgebung genehmigter Flugplätze. Aus Sicht des BWLV und der Luftsportverbände in

Deutschland, darunter der DAeC, ist es notwendig, die bislang geltenden Abstandsregelungen für Windenergieanlagen zu überarbeiten. Insbesondere die heutzutage vor allem in Baden-Württemberg errichteten Windanlagen mit Bauhöhen von mehr als 200 Metern erfordern zwingend größere Sicherheitsabstände zu den Flugbetriebsräumen und Platzrundenführungen in der Nähe von Flugplätzen.

**Anlässlich der Luftfahrtmesse „AERO 2016“ in Friedrichshafen wird Prof. Dr. Janser in einem Vortrag am Donnerstag, 21. April, um 15 Uhr die wesentlichen Inhalte seines Gutachtens vorstellen, erläutern und auch für eine Diskussion zur Verfügung stehen (siehe auch Vorbericht zur AERO in dieser Ausgabe).** Zu diesem Fachvortrag sind alle Interessierten herzlich eingeladen. Für Luftsportvereine und Betreiber von Flugplätzen in Baden-Württemberg bietet sich eine einmalige Chance zur Information über die virulenten Problemfragen bei der Errichtung von Windenergieanlagen in Flugplatznähe unter dem Gesichtspunkt der Sicherstellung der Flugsicherheit.

Text: red.

## LUFTSPORTJUGEND

JETZT ANMELDEN!

### EINBLICKE INS STRECKENFLUGLAGER

Du hast schon erste Streckenflüge hinter dir, möchtest ein paar Tipps und Tricks von Profis lernen und dich im Streckenflug verbessern? Du bist aber noch unschlüssig, ob das BWLV-Streckenfluglager (StreLa) vom **12. bis 21. August** wirklich etwas für dich ist? Sind dir die Rahmenbedingungen noch unklar oder hast du noch kein genaues Bild von der Veranstaltung?

Was ist das StreLa? • Wie sind die Leute, die du dort treffen wirst? • Was steht auf dem Plan, wenn das Wetter mal nicht fliegbar ist?



Falls du Antworten auf diese Fragen suchst, eine Entscheidungshilfe brauchst oder auch nur ein richtig gutes Segelflugvideo als Einstimmung auf die neue Saison anschauen willst, scanne doch einfach den QR-Code ein!

Du wirst überrascht sein!

Falls wir dein Interesse geweckt haben, findest du weitere Informationen und das Anmeldeformular zum StreLa auf unserer Homepage unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen → BWLV-Streckenfluglager). Dein Ansprechpartner ist Pascal Seiterich ([seiterich@bwlv.de](mailto:seiterich@bwlv.de)).

Viel Spaß beim Anschauen – und dann schnell anmelden!

Text: BWLV-Luftsportjugend

NEUER SEGELFLUGSEKTOR ALB WEST

# VOLLES HAUS BEIM DIESJÄHRIGEN SEKTOREN-INFOABEND

Mit 257 Teilnehmern aus 61 Vereinen war die Schlossberghalle in Dettingen/Teck am 26. Februar beim Infoabend des Arbeitskreises (AK) Sektoren bis nahezu auf den letzten Platz gefüllt. Kurt Sautter, Sprecher des AK Sektoren, moderierte den Abend und freute sich, im Namen aller Anwesenden BWLV-Präsident Eberhard Laur, Vizepräsident und Segelflugreferent Walter Eisele, Vizepräsident Steffen Baitinger, Präsidiarats Hansjörg Jung und Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer begrüßen zu dürfen. Dank ging auch an die Fliegergruppe Dettingen/Teck, die die Organisation der Halle und die Bewirtung übernahm, sowie an die Ausschussmitglieder des AK Sektoren.

Um die Hauptpunkte für die kommende Flugsaison gleich vorwegzunehmen:

- es wird einen neuen Segelflugsektor ALB WEST geben,
- FL 100 wird zum Thema des Jahres
- das großflächige Beschränkungsgebiet über dem Schwarzwald ist vom Tisch

## Rückblick

Zunächst erwähnte Kurt Sautter in seinem Rückblick lobend, dass in der vergangenen Saison der Rücklauf über die Durchführung der selbst auferlegten Kontrollflüge im Bereich der „Westbank“ bei 100 Prozent lag, im Bereich der „Ostbank“

lag die Rücklaufquote bei 91 Prozent. Ein Dank ging auch an die Lotsinnen und Lotsen nach Langen, die es doch einige Male ermöglicht hatten, im Sektor ALB NORD eine basisorientierte Höhenfreigabe von 7.000 ft zu erhalten. Die Kontrollflüge sind eines der Instrumente zur Erhaltung unserer Segelflugregelung und werden auch zukünftig gemacht werden. Die Einteilungspläne sind verschickt.

## Schwere Störung in FL 100

Leider war der AK Sektoren im vergangenen Jahr auch in die Aufarbeitung einer gefährlichen Begegnung (Near Miss) involviert. Am 7. August 2015 war es um 16.05 Uhr nahe Heilbronn in FL 100 zu einer Annäherung zwischen einem Airbus A319, welcher im Anflug nach Stuttgart war, und einem Ventus 2cM gekommen. Der Airbus-Copilot musste den Autopiloten deaktivieren und eine Linkskurve einleiten, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. Dieser Zwischenfall gilt als schwere Störung und wurde von der BFU untersucht. Parallel dazu nahmen die Airbus-Crew, die Sicherheitsmanager der betroffenen Fluggesellschaft und der DFS mit dem AK Sektoren Kontakt auf. Das Ziel auf dieser Ebene war nicht, Strafmaßnahmen zu generieren, sondern diesen Zwischenfall auch innerhalb des BWLV und seiner Vereine aufzuarbeiten und in Schulungsmaßnahmen enden zu lassen.

Diesem Anliegen kam Kurt Sautter vor allen 257 Teilnehmern umfangreich nach. Was wahrscheinlich die wenigsten wussten, ist die Tatsache, dass die Flugwege vieler Segelflugzeuge über Internetplattformen aufgezeichnet werden, obwohl weder die DFS ein Radarziel auf den Bildschirmen noch die Airbuscrew eine TCAS-Anzeige empfangen hatten. Sonst wären rechtzeitige Ausweichanweisungen erteilt worden.

Über die Internetaufzeichnung konnte der gesamte Flugweg des Ventus nachverfolgt werden, inklusive der Höhen- und Geschwindigkeitsangaben. So war es ein Leichtes, die Hahnweide als Start- und Zielflugplatz auszumachen. Ebenso konnte das Landfenster des Ventus auf ca. zwei bis drei Minuten genau eingegrenzt und



Mit 257 Teilnehmern aus 61 Vereinen war der Infoabend des AK Sektoren ausgezeichnet besucht

der verantwortliche Pilot schnell ausfindig gemacht werden. Eine rechtliche Würdigung dieser schweren Störung obliegt nicht dem BWLV oder dem AK Sektoren. Aber Verband, Vereinsvorstände, Fluglehrer und jeder einzelne Pilot einschließlich Flugschüler sind in der Verantwortung, Luftraumgrenzen exakt einzuhalten. Dazu sind jetzt vor Saisonbeginn in jedem Verein Schulungsmaßnahmen Pflicht.

Die meteorologischen Angaben zum Heilbronn-Zwischenfall geben an, dass am Flughafen Stuttgart eine geringe Bewölkung mit „towering Cumulus“ in FL 75 und eine aufgelockerte Bewölkung in FL 120 waren. Dies deutet auf gute, hoch reichende Thermik hin. Auch zeigen die Beobachtungen der vergangenen Flugsaison, dass es bei großer Sommerhitze oftmals auch hohe Arbeitshöhen gab. Vielleicht, so vermutet Sautter, auch eine Auswirkung der allgemeinen Erderwärmung.

Der BFU-Untersuchungsbericht kann auf der BFU-Homepage nachgelesen werden. ([www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2015/FBericht\\_15-1045-5X\\_A319-Motorsegler\\_Heilbronn.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2015/FBericht_15-1045-5X_A319-Motorsegler_Heilbronn.pdf?__blob=publicationFile))

## Thema des Jahres

Das Thema FL 100 und Einhalten der Sektorengrenzen wird im AK Sektoren



Neben den Vorträgen gab es auch die Möglichkeit zum Austausch der Besucher untereinander



**Kurt Sautter, der Sprecher des AK Sektoren, führte durch den Abend und erläuterte wichtige Änderungen**

zum Thema des Jahres, denn: FL 100 ist bereits **Luftraum C**, kein Einflug ohne Freigabe!

In diesem Zusammenhang wurde auch nochmals auf die Luftraumstruktur im 40- bis 50-Kilometer-Radius um internationale Verkehrsflughäfen und Regionalflughäfen hingewiesen. Außerhalb von Segelflugsektoren und den Lufträumen C/D findet in Luftraum E unterhalb FL 100 legaler IFR-/VFR-Mischverkehr statt. Hier gilt es auf alle Fälle, die Sichtflugregeln mit Wolkenabständen einzuhalten. Dies ist die Verantwortung eines jeden Segelflupiloten. Das gilt natürlich auch für alle anderen Teilnehmer am Luftverkehr.

Eine Luftraumverletzung im Jahr 2014 im Sektor Ludwigsburg hatte zur positiven Folge, dass der betroffene Verein dieses Jahr mit 27 Piloten nahezu vollzählig beim Infoabend erschienen ist.

### **Neuer Segelflugsektor: ALB WEST**

ALB WEST, so heißt ein neuer Segelflugsektor, den es ab 31. März 2016 geben wird. Im Bereich des erweiterten rechten Queranfluges auf RWY 07 in Stuttgart passiert der IFR-Verkehr etwa den Raum Übersberg-Farrenberg. Damit der IFR-Verkehr ausreichend vor VFR-Verkehr geschützt ist, wird von der DFS dort der Luftraum D angepasst und in Zusammenarbeit mit dem AK Sektoren ein neuer Segelflugsektor ALB WEST eingerichtet. Über dem Echaztal, westlich des Übersbergs, geht der Sektor ALB SÜD in den

Sektor ALB WEST über, die Untergrenze ist FL 75. Hier stehen die Vereine in der Pflicht, durch entsprechende Kommunikation und Schulungen die geänderte Segelflugregelung bekannt zu geben. Wir haben mittlerweile 17 Segelflugsektoren! Im Downloadbereich der BWLV-Homepage sind die neuesten Karten und eine aktualisierte Infomappe abgelegt und können zu Schulungszwecke verwendet werden ([www.bwlv.de/de/inhalt/serviceberatung/arbeitskreis-sektoren/downloads.html](http://www.bwlv.de/de/inhalt/serviceberatung/arbeitskreis-sektoren/downloads.html)). Bitte bei den Karten das Copy-right beachten!

### **Gleitschirmflieger im AK Sektoren vertreten**

Durch die Zunahme des Gleitschirmbetriebs entlang der Schwäbischen Alb, hauptsächlich am Hohen Neuffen, sind mit Rolf Möbig vom Gleitschirm-Fluggelände Neuffen nun auch die Gleitschirmflieger im AK Sektoren vertreten. Die Segelflugregelung um Stuttgart gilt nämlich auch für Gleitschirmpiloten, das heißt, ein aktivierter Segelflugsektor darf auch von Gleitschirmfliegern genutzt werden. Allerdings müssen die im entsprechenden NFL veröffentlichten Verfahren, zum Beispiel Funksprechverbindung, Aktivierung und Deaktivierung eines Sektors und die Sektorengrenzen, genauso eingehalten werden wie durch Segelflugpiloten. Entsprechende Beobachtungen und Gespräche im vergangenen Jahr ließen diese Maßnahme als sinnvoll erscheinen.

### **Kein neues Beschränkungsgebiet über dem Schwarzwald**

Helmut Montag vom Ausschuss unterer Luftraum (AUL) konnte die erfreuliche Botschaft mitbringen, dass das über dem Schwarzwald angedachte großflächige militärische Beschränkungsgebiet derzeit vom Tisch ist. Mit einem Blick über den heimischen Tellerrand hinaus erläuterte Montag kurz die bevorstehenden Änderungen quer durch Deutschland. An dieser Stelle auch der Hinweis, dass mit Erscheinen der neuen ICAO-Karten sämtliche Vorgängerausgaben aus den Fliegertaschen verschwinden und sämtliche elektronischen Navigationsmittel mit Luftraum-Updates aktualisiert werden.

### **Windkraftanlagen: Abstandsregelung zu Segelflugplätzen**

Hansjörg Jung, Windkraftbeauftragter im BWLV, ging in Kurzform auf einige Punkte in der Windkraftentwicklung ein. 52 Anlagen wurden 2015 gebaut, sodass nun-

mehr der Bestand 448 Windkraftanlagen (WKA) in Baden-Württemberg beträgt. Weitere 100 sind in der Planungs- bzw. Bauphase, wobei dieses Jahr nicht alle ans Netz gehen werden. Das Gutachten der FH Aachen zur Abstandsregelung der WKA zu Flugplätzen brachte die Erkenntnis, dass die bisherigen Abstandsregelungen (400 Meter zum Gegenanflug und 850 Meter zu den anderen Teilen der Platzrunde bei Segelflugplätzen) nicht ausreichen, da Windkraftanlagen als dynamisches, zylindrisches Hindernis aufzufassen sind und einen erheblichen turbulenten Nachlauf erzeugen. Der Ersteller des Gutachtens, Professor Frank Janser, wird am 21. April um 15 Uhr auf der Aero-Messe die Ergebnisse des Gutachtens erläutern. Es wird den Vereinen empfohlen, schon in einer frühen Planungsphase Kontakt mit dem BWLV zu halten.

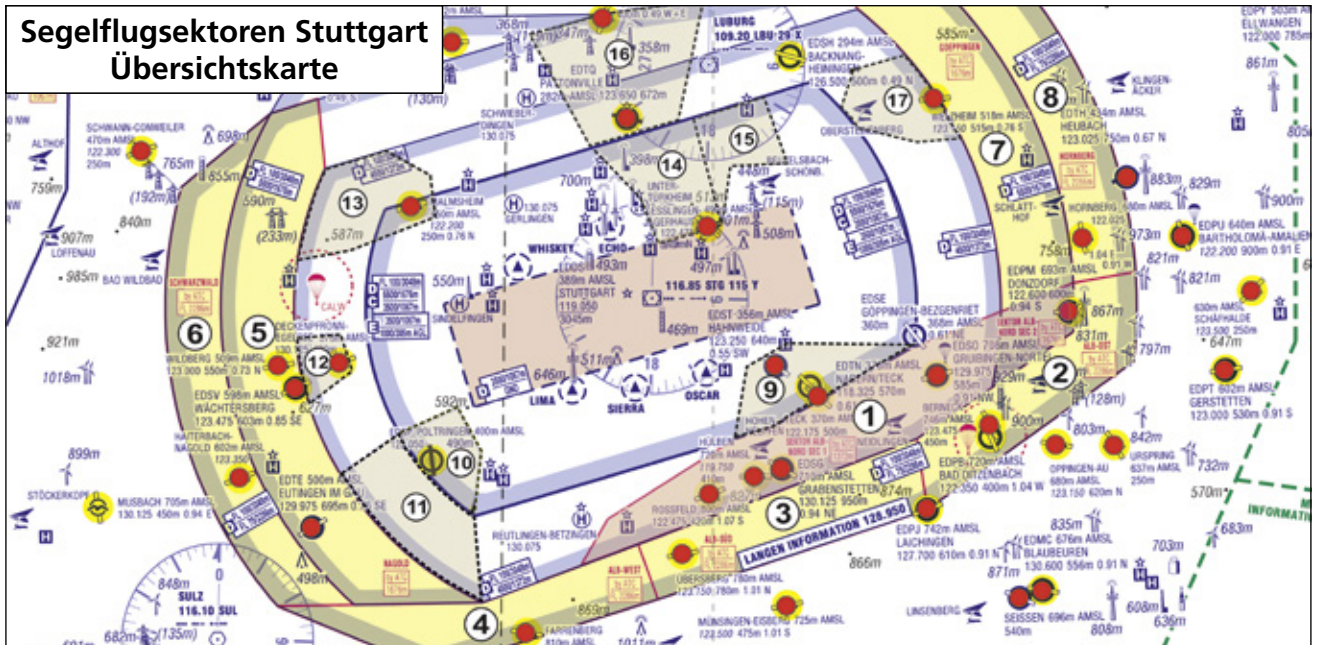
### **Uli Schwenk: Grand Prix in Worcester/Südafrika**

Einen weiteren Blick über den Tellerrand hinaus bot uns Uli Schwenk mit seinem Vortrag über seine Grand-Prix-Teilnahme in Worcester, in den Gebirgen der Western Cape Region von Südafrika. Es gehört auch zu den Sektoren-Infoabenden, dass nicht nur über Lufträume, Rückblicke und Vorausschauen berichtet wird, sondern dass auch immer kompetente Referenten zu einem Fliegerthema eingeladen werden. Uli Schwenk begeisterte mit seinem Bilder- und Videovortrag in einer unterhaltsam-lockeren Art für die Fliegerei in einer südafrikanischen Gebirgsregion. Dabei ging er immer wieder auf die Anforderungen, Gefahren und Grenzen des Fliegens am Limit ein. Sehr nachhaltig kam dabei sein Appell rüber, dass Fliegen Kameradschaft bedeutet und dass diese Kameradschaft im Verein weiterentwickelt werden muss. Dazu gehört auch, sich gegenseitig zu beobachten, verändertes Verhalten eines Kameraden beim Flugbetrieb anzusprechen. Dadurch können möglicherweise Unfälle vermieden werden – auch Teil unserer fliegerischen Kameradschaft.

In seinem Schlusswort bedankte sich Kurt Sautter bei allen Referenten, wünschte allen eine unfallfreie Flugsaison und appellierte nochmals daran, die Inhalte dieses Abends bis zum Saisonbeginn umfangreich in den Vereinen zu kommunizieren.

Text: Eberhard Scheu  
Fotos: Hansjörg Jung, Steffen Baitinger





### SEGELFLUGSEKTOREN GEM. NFL

Ausstrahlung der Höhenfreigabe über Segelflug-ATIS 134,500 MHz

Nr.	Sektorenname	Freigabe erforderlich ab ft / m [MSL] / FL
1	ALB Nord (im „Ostzipfel“)	4.500 ft – 1.370 m 5.500 ft – 1.670m
2	ALB Ost	FL 75 – 2.280 m *)
3	ALB Süd	FL 75 – 2.280 m *)
4	ALB West	FL 75 – 2.280 m *)
5	NAGOLD	5.500 ft – 1.670 m
6	SCHWARZWALD	FL 75 – 2.280 m *)
7	GÖPPINGEN	5.500 ft – 1.670 m
8	HORNBERG	FL 75 – 2.280 m *)

\*) nach Standard-Höhenmessereinstellung

### SEGELFLUGSEKTOREN GEM. BETRIEBSBESTIMMUNG

KEINE Ausstrahlung über die Segelflug-ATIS

Nr.	Sektorenname	Freigabe erforderlich ab ft / m [MSL] / FL
9	HAHNWEIDE	3.500 ft – 1.060 m
10	POLTRINGEN 1	3.500 ft – 1.060 m
11	POLTRINGEN 2	4.500 ft – 1.370 m
12	DECKENPFRONN	4.500 ft – 1.370 m
13	MALMSHEIM (Südostecke)“	4.500 ft – 1.370 m 3.500 ft – 1.060 m
14	JÄGERHAUS 1	3.500 ft – 1.060 m
15	JÄGERHAUS 2	3.500 ft – 1.060 m
16	LUDWIGSBURG	4.500 ft Süd – 1.370 m 5.500 ft Nord – 1.670 m
17	WELZHEIM	4.500 ft – 1.370 m

**Hörbereitschaft während des Durchflugs innerhalb der Sektoren ist Pflicht!**

**„Sprungzone Calw“ beachten! (Wenn Sprungzone aktiv, dann für andere Lfz gesperrt)**

### CHECKLISTE „ÜBERLANDFLUG“

- Vor dem Einflug in einen Sektor der Nr. 1–8: Segelflug-ATIS abhören: Freq. 134,500 MHz
- Einflugfreigabe gilt bis zu der aufgesprochenen Höhe als erteilt!
- Freigabe-Änderungen erfolgen bei Bedarf alle 15 Minuten (Segelflug-ATIS H +05/+20/+35/+50 )
- Segelflugzeugführer stellt durch **Hörbereitschaft** auf Segelflug-ATIS sicher, dass er bei Absenken oder Deaktivieren eines Sektors die geänderte Freigabe innerhalb von **15 Minuten** umgesetzt hat.
- Segelflugzeugführer können die Sektoren Nr. 1–8 über **LANGEN INFORMATION**, Freq. 128,950 MHz aktivieren.

### WEITERE INFOS UND KARTEN ZUM DOWNLOAD UNTER:

Homepage BWLV  
[www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (Service&Beratung → Arbeitskreis Sektoren → Downloads)

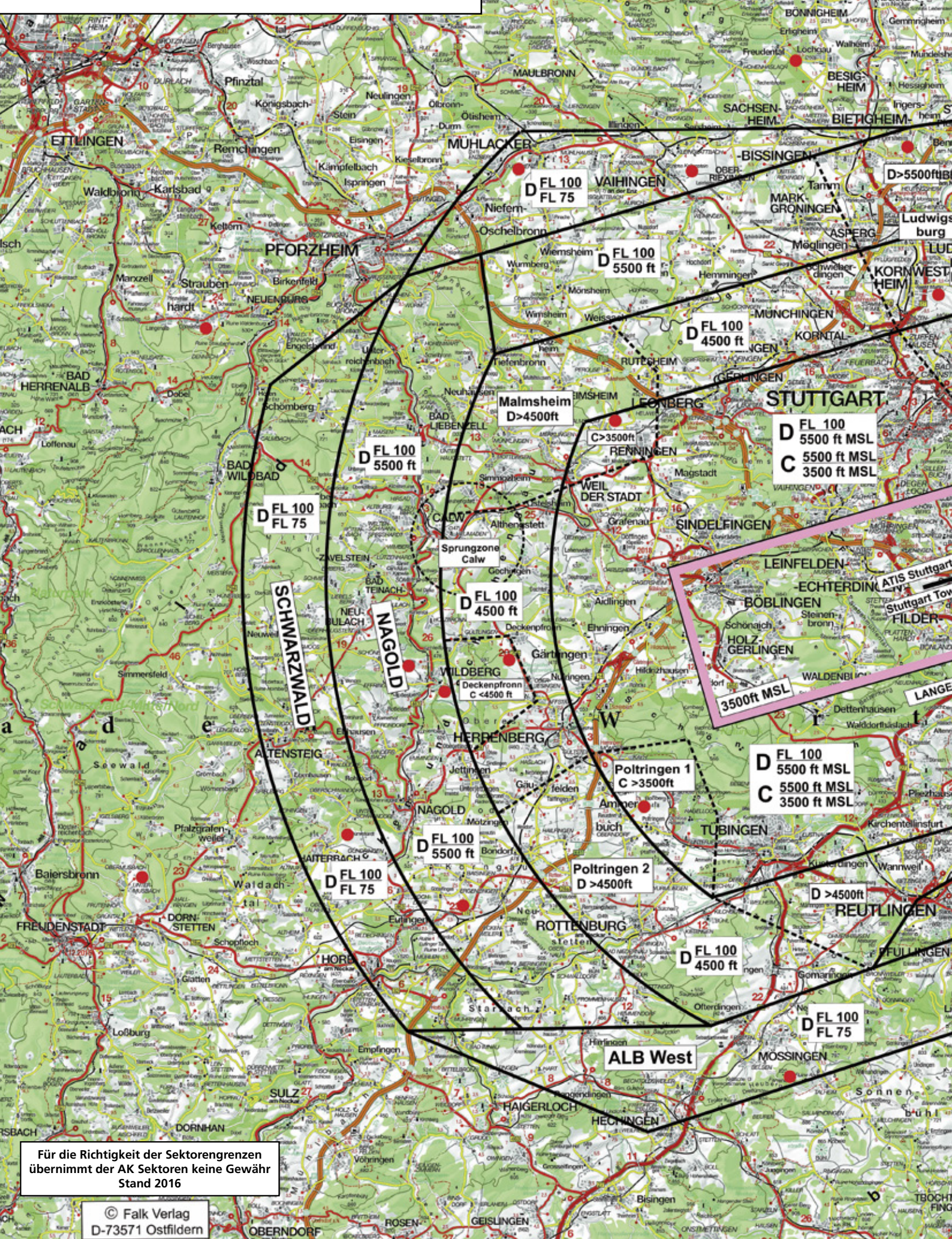
#### Downloadbereich, u. a.:

- Koordinaten der inneren Sektoren als Datei im „Open-Air-Format“
- Sektorenkarten in verschiedenen Maßstäben
- Sektoren in Google Earth
- Infomappe zur Segelflug-Sektorenregelung, auch als Schulungsmappe geeignet

**FL 100 ist bereits Luftraum C  
KEIN Einflug ohne Freigabe !!**



# LUFTRAUM STUTTGART mit Segelflugsektoren



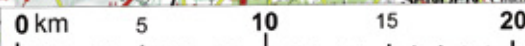
Für die Richtigkeit der Sektorengrenzen  
übernimmt der AK Sektoren keine Gewähr  
Stand 2016





Außerhalb der Sektoren ist unter  
FL 100 mit  
IFR-Verkehr zu rechnen

Segelflug ATIS:  
134,500 MHz





# SEGELFLUGBETRIEB IM RAUM STUTTGART (EDDS)

## Zusammenfassung für die in der NfL I veröffentlichten Sektoren

<b>Erläuterungen</b>		Als verbindliche Grundlage gilt die amtliche Veröffentlichung in NfL. Jeder Segelflugzeugführer ist zur Einhaltung dieser Verfahren verpflichtet.							
<b>SEKTOREN-Bezeichnung *):</b>		<b>ALB NORD</b>	<b>ALB SÜD</b>	<b>ALB SÜD</b>	<b>ALB WEST</b>	<b>NAGOLD</b>	<b>SCHWARZ- WALD</b>	<b>GÖPPINGEN</b>	<b>HORNBERG</b>
Brauche ich in diesen Sektoren eine <b>FREIGABE?</b>	<b>NEIN,</b> bis ... ft / FL	4.500 ft MSL; (im Osten bis 5.500 ft MSL)	FL75	FL75	FL75	5.500 ft	FL75	5.500 ft	FL75
	<b>JA,</b> ab: ... ft / FL	4.500 ft MSL; (im Osten ab 5.500 ft MSL)	FL75	FL75	FL75	5.500 ft	FL75	5.500 ft	FL75
	Einschränkungen	—	—	—	—	Freigabe nur bei <b>RWY 25</b> in EDDS	Freigabe nur bei <b>RWY 25</b> in EDDS	Freigabe nur bei <b>RWY 07</b> in EDDS	Freigabe nur bei <b>RWY 07</b> in EDDS

Wie erfahre ich, ob ein Sektor <b>aktiv</b> ist, welche Möglichkeiten gibt es? <b>(Kommunikation)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>vor Einflug in einen der oben genannten Sektoren SEGELFLUG ATIS 134,500 MHz abhören: !! ATIS-Ausstrahlung gilt als Freigabe !!</li> <li>innerhalb des Sektors permanente Hörbereitschaft auf der SEGELFLUG ATIS 134,500 MHz halten (Freigabeänderung/Deaktivierung),</li> <li><b>Örtliche Piloten</b> im Sektor ALB NORD halten Hörbereitschaft auf den Frequenzen der örtl. Flugleitungen oder auf der Segelflug-ATIS.</li> </ol>
--	---

Wie bekomme ich eine <b>Freigabe</b> , wie <b>aktiviere</b> ich einen Segelflugsektor? <b>(Verfahren)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>die <b>örtlichen Flugleiter</b> aktivieren einen Sektor telefonisch bei der Flugverkehrskontrolle LANGEN: Tel. 06103 707-6200 oder</li> <li><b>Segelflugpiloten</b> aktivieren einen Sektor über Funk bei LANGEN INFORMATION: 128,950 MHz, oder</li> <li>In Einzelfällen können <b>Segelflugpiloten</b> sich eine <b>Einzelfreigabe</b> über Funk bei LANGEN INFORMATION 128,950 MHz (dt./engl.) einholen, z.B. für einen Einzeldurchflug.</li> </ol>
--	--

<b>Segelflug-ATIS</b>	<b>Frequenz und Aufsprechzeiten:</b>	134,500 MHz Änderungen werden um H + 05/20/35/50 Minuten aufgesprochen
-----------------------	--------------------------------------	---

<b>Wie lange</b> gilt eine Freigabe?	bis eine neue/geänderte Freigabe abgestrahlt wird
--------------------------------------	---

Was muss ich bei <b>Absenken/Deaktivieren</b> von Höhenfreigaben tun?	Die geänderte Freigabe muss innerhalb von <b>15 Minuten</b> umgesetzt sein. (Sinken oder seitlicher Ausflug)
---	--

Wie lautet die ATIS-Aufsprache, wenn <b>kein Segelflugsektor</b> aktiv ist?	„Im Raum Stuttgart sind keine Sektoren aktiv“
---	---

\*) Der Segelflugbetrieb in den Segelflugsektoren Hahnweide, Poltringen 1 und Poltringen 2, Deckenpfronn, Malmsheim, Jägerhaus 1 und Jägerhaus 2, Ludwigsburg und Welzheim wird durch **Betriebsbestimmungen örtlich geregelt.**

<b>nach QNH entsprechen ...</b>		<b>nach Standard-Luftdruck 1013,2 hPa entsprechen ...</b>	
3.500 ft – 1.070 m	5.500 ft – 1.680 m	FL75 – 2.290 m	FL95 – 2.900 m
4.000 ft – 1.220 m	6.000 ft – 1.830 m	FL80 – 2.440 m	<b>FL 100 – 3.050 m ist bereits LUFTRAUM C! KEIN Einflug ohne Freigabe !!</b>
4.500 ft – 1.370 m	6.500 ft – 1.980 m	FL85 – 2.590 m	
5.000 ft – 1.520 m	7.000 ft – 2.130 m	FL90 – 2.740 m	

1 ft = 0,3048 m



VERBANDSARBEIT

# HANS DEUSCHLE IST NEUER MODELLFLUG-REFERENT



Hans Deuschle engagiert sich seit Kurzem als Modellflug-Referent im BWLV für die Modellflieger im Land

Jahrelang war die Position des Modellflug-Referenten im BWLV verwaist, nun hat sich dies geändert: Hans Deuschle hat das Ehrenamt vor Kurzem übernommen.

Der 63-Jährige ist verheiratet, Vater zweier erwachsener Kinder, lebt in Urbach bei Schorndorf und ist seit 1966 Mitglied der Modellflugabteilung der Fliegergruppe Schorndorf. Zum Modellflug war er bereits 1964 über den Einstieg mit dem „Kleinen UHU“ gekommen. Zudem war er in seiner Jugend auch an der Modellflugschule auf dem Klippeneck aktiv. Seit 1972 ist Hans Deuschle Mitglied im BWLV.

Verantwortung im Verein hat Hans Deuschle schon früh kennengelernt. Mit 17 Jahren übernahm er die Jugendausbildung als Werkstatteleiter. Nach seiner Bundeswehrzeit war er mehr als zehn Jahre lang stellvertretender Abteilungsleiter. Nach dieser Zeit war er 17 Jahre lang Abteilungsleiter, davon zehn Jahre zusätzlich als Zweiter Vorsitzender im Hauptverein. Mit kleinen Unterbrechungen war und ist er immer noch Ausschussmitglied in der Modellflugabteilung (Sparte Elektroflug und Modellsegelflug).

### Erfolgreich in Wettbewerben in mehreren Klassen

Wie bereits erwähnt, begann seine Modellflugaffinität mit dem Freiflug. In jener Zeit kam dann auch der Fernlenkflug auf. Sein erstes Wettbewerbsmodell war ein Segler (Brillant V), mit dem er etliche Wettbewerbe gewann. Schorndorf hatte in den 70er-Jahren zudem gute Vorbilder im Motorkunstflug. So kam es, dass Deuschle dann auch auf Landesebene die frühere Motorkunstflug-Klasse RC 1 flog. Danach folgten die ersten Modellhubschrauber. Darüber hinaus hatte Deuschle in den 80er-Jahren viele Jahre lang auch eine Punktrichter-Lizenz im Motorkunstflug.

Seit etwa 25 Jahren ist Modellsegelflug Hans Deuschles Schwerpunkt. Die Wettbewerbsfliegerei hat ihn dabei nicht losgelassen. Er flog auch über Jahre hinweg Großsegler. Seit fünf Jahren fliegt er die

Klasse F3J, bei der er auch über die Bundesgrenze hinaus an Wettbewerben teilnimmt.

Die Entwicklung ist derweil nicht stehen geblieben. Die Akkus und E-Motoren wurden weiterentwickelt. Dadurch entstand eine neue Wettbewerbsklasse (F5J), die derzeit immer mehr Zuspruch findet. Auch Hans Deuschle engagiert sich in dieser neuen Klasse: Seit nunmehr zwei Jahren hat er darin kaum einen Wettbewerb ausgelassen.

### Hauptziel: Mitglieder gewinnen und Nachwuchs an den Modellflug heranführen

„Durch den Besuch der vielen Wettbewerbe sieht man über den Tellerrand hinaus“, konstatiert der neue Modellflug-Referent. Dabei habe er allerdings auch festgestellt, dass der Modellflug in Baden-Württemberg im Vergleich zu anderen Bundesländern rückläufig sei. Dies habe den Anlass geboten, in der Sache aktiv zu werden. „Hauptaufgabe und Ziel ist es nun, den Modellflug wieder in geordnete Bahnen zu bringen, mehr Mitglieder zu gewinnen und den Nachwuchs an diese Sportart heranzuführen“, erläutert Deuschle.

Text: red.  
Foto: privat

## BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE LANDESMEISTERSCHAFT KLASSE F2B FESSELFLUG DER SPITZENKLASSE

Vom 6. bis 7. August findet auf dem Sportgelände in Bodman am Bodensee die Baden-Württembergische Landesmeisterschaft (offen international) der Klasse F2B (Fesselflug) statt.

Gleichzeitig wird der 7. Dr. Geza Egervary Memorial Cup ausgetragen.

Der Wettbewerb zählt als 6. DAeC-Ranglisten-Wettbewerb F2B 2016

Weitere Infos gibt es bei Wolfgang Gromann, Konstanz, per Mail unter [w.gromann@web.de](mailto:w.gromann@web.de).

Text: Wolfgang Gromann

# GEMEINSAMER ABSCHLUSSWETTBEWERB



Auf Initiative des neuen Aktivensprechers F3A Nils Brückner, der in beiden Wettbewerben erfolgreich fliegt, findet am ersten Septemberwochenende der Abschlusswettbewerb zur Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug/F3A als Gemeinschaftsveranstaltung des Sportreferates Motorkunstflug im DMFV und des Sportausschusses Motorkunstflug der Bundeskommission Modellflug im DAeC statt. Ausrichter wird der MC Schiefbahn (Krefeld) sein.

Eine gemeinsame Veranstaltung ist eine Bereicherung für alle Piloten und sollte auch als logische Konsequenz der langjährigen Zusammenarbeit der beiden Referenten gesehen werden. Neben dem Tagessieger werden am 4. September die Sieger der Deutschen Meisterschaft Motorkunstflug des DMFV und der Deutschen Meisterschaft des DAeC in der Klasse F3A gekürt. Gleichzeitig gilt der Abschlusswettbewerb als Qualifikationswettbewerb für die FAI-Weltmeisterschaft F3A, die 2017 ausgetragen wird.

Text: Peter Uhlig, Vorsitzender des Sportausschusses Motorkunstflug im DAeC, Peter Claus, DMFV-Sportreferent Motorkunstflug  
Fotos: DAeC

Bei der DM Motorkunstflug/F3A gibt es einen gemeinsamen Abschlusswettbewerb verschiedener Verbände

## BESTANDSSCHUTZ FÜR DEN MODELLFLUG

### NEUE INFORMATIONEN VON EUROPE AIRSPORTS (EAS)

Europe Airsports (EAS) hat im letzten Newsletter einen Bericht über die Technical Opinion zur EASA A-NPA2015/10 veröffentlicht. Darin wird besonders auf die in der Technical Opinion durch die EASA zum Ausdruck gebrachte Intention, den Modellflug nicht zu beeinflussen und einen Bestandsschutz der nationalen oder lokalen Regeln zu etablieren, hingewiesen.

Der Newsletter der EASA findet sich hier: [www.europe-air-sports.org/fileadmin/user\\_upload/newsletter/EAS\\_NL\\_January\\_2016\\_Part\\_Two\\_v2.2.pdf](http://www.europe-air-sports.org/fileadmin/user_upload/newsletter/EAS_NL_January_2016_Part_Two_v2.2.pdf)

Europe Airsports ist der europäische Dachverband des Luftsports, der die nationalen Luftsportverbände von 22 Ländern und zahlreicher europäischer Verbände im Bereich des Luftsports repräsentiert. Dadurch sind durch EAS rund 65.0000 Luftsportler in Europa vertreten.

Europe Airsports hat seit Beginn der Einbindung von unbemannten Luftfahrzeugen in das europäische Luftrecht an diesem Prozess mitgearbeitet und als europäischer Dachverband zur A-NPA 2015-10 eine umfangreiche Kommentierung sowohl im mantragenden Bereich als auch im Bereich des Modellflugs abgegeben, an der der DAeC maßgeblich beteiligt war.

Text: DAeC



# VERORDNUNG ZUR REGELUNG DES BETRIEBS VON UNBEMANNTEN LUFTFAHRZEUGEN

## DAEC LEGT STELLUNGNAHME VOR

Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) ist durch das für den Sport zuständige Bundesinnenministerium in den Entscheidungsprozess zur „Verordnung zur Regelung des Betriebs von unbemannten Luftfahrzeugen“ einbezogen.

Vom DAeC, als nationaler Luftsportverband und damit auch für den Modellflugsport in Deutschland Mitglied im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB), wurde daher eine Stellungnahme zum

Thema Höhenbeschränkung angefordert. Diese hat der DAeC erstellt. Das Papier wird nun vom DOSB an das Bundesinnenministerium weitergeleitet und mit dem gebotenen politischen Gewicht in den Entscheidungsprozess eingebracht.

Der DAeC hatte bereits während seiner Hauptversammlung im November 2015 in Wiesbaden eine Zusage der Unterstützung für den Modellflugsport vom DOSB-Präsidenten Alfons Hörmann erhalten.



Der genaue Wortlaut der Stellungnahme findet sich im Internet unter [http://modellflugimdaec.de/images/buko/news/2016/DOSB\\_Stellungnahme\\_DAEc\\_BuKoMod.pdf](http://modellflugimdaec.de/images/buko/news/2016/DOSB_Stellungnahme_DAEc_BuKoMod.pdf).

Text: DAeC

### MOTORFLUG/UL

## FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“ EINMAL MEHR „GEISTERFLIEGER“

Nach der erfolgreichen Durchführung des letztjährigen Seminars „Rettung aus Schlechtwetter“ mittels Radarführung unter simuliertem Instrumentenflug bietet der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten und FIS (DFS) am **29./30. April 2016** Interessenten diese lehrreiche Fortbildung wieder an.

Aus technischen Gründen kann die Veranstaltung leider nicht wie sonst an den Brückentagen Christi Himmelfahrt/Fronleichnam stattfinden. **Anmeldeschluss ist der 20. April 2016.**

**Inhalt:** Am 29. April dreht sich alles um die Hintergründe des Szenarios Flugunfallstatistik, Schlechtwetter, professionelles und chaotisches Flightmanagement, physiologische und psychologische Aspekte

bei Orientierungsverlust, stressabhängiges Leistungsvermögen, Koordinierung der Instrumente und Kommunikation sowie Organisation und Verfahren der Flugsicherung der Bundeswehr und der DFS/FIS.

Der zweite Teil am 30. April ist der Praxis gewidmet und beinhaltet neben einem vorbereitenden Briefing für den Teilnehmer zwei Flüge mit Unterstützung der FIS sowie anschließendem Radar-Pickup mit Vektorführung und Präzisionsanflug unter simulierten Instrumentenflugbedingungen.

**Teilnehmerkreis:** Alle Motorflieger/Mose/UL (möglichst mit Fluglehrer). Fehlende Fluglehrer können gestellt werden. (Flugschüler nur mit begleitendem Fluglehrer oder mit Einverständniserklärung des Ausbildungsleiters, siehe Anmeldeformular). Aus Kapazitätsgründen (Radar)

ist der praktische Teil auf 20 LFZ beschränkt. Interessant ist dieses Seminar auch für Refresher oder Weiterbildungen.

**Das Seminar ist für Fluglehrer als Fortbildung/Auffrischung amtlich anerkannt.**

Zur Durchführung des praktischen Teils kann das eigene Lfz mitgebracht werden. Leihflugzeuge am Platz in begrenzter Anzahl vorhanden (BW-SFG Niederstetten, s.u.).

**Wichtig: Die Ausrüstung Ihres Lfz muss entweder einen künstlichen Horizont (oder einen Wendezeiger) sowie einen Transponder beinhalten.**

- Anflug am 29. April Flugplatz Niederstetten bis 11 Uhr Ortszeit. (Kontrollzone aktiv). Beginn des Seminars 12 Uhr. Ende des Seminars voraussichtlich am 30. April, 14 Uhr. (Bei Anflügen außerhalb der Zeit bitte Kontaktaufnahme)
- Die Seminargebühr beträgt pro Teilnehmer 100 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 150 Euro. Darin sind Referenten-, Organisations- und Verwaltungskosten enthalten
- Gebühr für teilnehmende Fluglehrer (Nachweis Teilnahme an amtlicher Fortbildung) 40 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 80 Euro).
- Tankmöglichkeit AVGAS LL100, Jet A1, MOGAS vorhanden

### FOLGENDE KOMBINATIONEN SIND MÖGLICH:

Lehrgangsteilnehmer	Fluglehrer BWLV	eig. Lfz	und/oder	örtl. Lfz
Fluglehrer	X	X		X
Pilot mit eigen. Fluglehrer		X		X
Pilot	X	X		X
Schüler m. eig. Fluglehrer		X		X
Schüler	X	X		X

**AIP unter [www.flugplatz-ethn.de](http://www.flugplatz-ethn.de). Infos zu Unterkunstmöglichkeiten direkt auf der Homepage der Stadt unter [www.niederstetten.de](http://www.niederstetten.de).** Auch Michael Schäfer erteilt Auskünfte unter Telefon 0171 7709845. Für Transfer am Platz/Hotel wird gesorgt.

**Anmeldung:** Sie finden das Anmeldeformular auf der folgenden Seite dieser adler-Ausgabe sowie auf der BWLV-Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)). Dort gibt es auch weitere Infos zu Organisation,

Lehrplan und Verfahren. Das ausgefüllte Anmeldeformular schicken Sie bitte per E-Mail an [Nerdinger@bwlv.de](mailto:Nerdinger@bwlv.de) oder per Fax an die BWLV-Geschäftsstelle (0711 22762-44).

Nach Eingang des Anmeldeformulars und der Anmeldebestätigung erhalten Sie die Teilnahmebestätigung sowie nähere Hinweise.

Der FA-Motorflug/UL behält sich die Durchführung oder Beschränkung nach

Wetterverhältnissen und Teilnehmerzahl (Radarkapazität) vor.

**Wir wünschen Ihnen eine gute Anreise nach Niederstetten!**

Text: [Fachausschuss Motorflug/UL BWLV](#), [Walter Nerdinger/Michael Schäfer](#)

### 3. INTERNATIONALES CESSNA-TREFFEN IN JENA NEUESTE MODELLE VOR ORT

Am Wochenende vom 8. bis 10. Juli findet auf dem Verkehrslandeplatz Jena-Schöngleina (EDBJ) das 3. Internationale Cessna-Treffen statt.

Für 2016 haben laut den Veranstaltern wieder mehrere Hersteller ihre Teilnahme zugesagt. So wird Cessna mit seinen neuesten Modellen vor Ort sein. Garmin wird es sich nicht nehmen lassen, mit einer modifizierten Cessna 182 die Möglichkeiten der Modernisierung/Aufrüstung vor Ort zu zeigen, und auch Jeppesen sowie THTEC Aviation werden die Gelegenheit nutzen, um ihre Messeneuheiten zu präsentieren.

Das fliegerische Highlight in diesem Jahr wird der gemeinsame „Ausflug“ zum Verkehrsflughafen Leipzig/Halle sein, wo die Teilnehmer die Möglichkeit bekommen, den DHL Air Hub zu besichtigen (inklusive A310 und Boeing 757).



Weitere Infos sowie das Anmeldeformular gibt es unter [www.edbj.de](http://www.edbj.de). Zudem steht Wolfgang Kuhnert, der Geschäftsführer des Verkehrslandeplatzes Jena-Schöngleina, unter der Telefonnummer 0172 51757-01 für Rückfragen zur Verfügung.

Text: Wolfgang Kuhnert/red

– Anzeige –

Sie haben Fragen zu **ORATEX**®, Ihr Flugzeug ist zu schwer, Sie wollen es neu bespannen, bespanntechnisch überholen oder reparieren? Dann besuchen Sie uns auf der AERO.

**vorher**

**nachher**

Position	vorher	nachher
Leergewicht	324,0 kg	305,0 kg
Zuladung	196,0 kg	175 kg
max. Gesamtgewicht	480,0 kg	480 kg
max. Zuladung	156,0 kg	130 kg
max. Gesamtgewicht	487,0 kg	454 kg

für **ORATEX** gibt es STC's von:

**EASA** **LBA**

**Durch die Neubespannung mit ORATEX® wurden 19 kg Gewicht gespart!**



# Fachausschuss Motorflug/UL BWLV

## - Fortbildung und Flugbetrieb -

<b>Fax-Kopie</b> bitte deutlich schreiben und Zutreffendes ankreuzen	Anmeldung zur Teilnahme am Flugsicherheitsseminar Anmeldeschluss 20.04.2016 BWLV – Fax 0711 22762-44/Nerdinger@bwlv.de
--	--

<b>Nach Eingang Ihrer Anmeldung (Kontaktdaten s.o.) erhalten Sie die Bestätigung der Annahme</b>	(Anmeldeschluss 20. April 2016) Hiermit erkläre ich meine Teilnahme am Flugsicherheitsseminar des BWLV vom 29./30. April 2016 am Flugplatz Niederstetten
--	---

### 1. Bitte aus Haftungsgründen für jeden Teilnehmer am Flugbetrieb gesondert ausfüllen

Name, Vorname	Straße	PLZ	Wohnort
Telefonnummer	Fax	E-Mail	
1. Ich bin Fluglehrer	Sep	TMG	UL
2. Ich bin PPL-Inhaber			Lizenz-Nr.
3. Ich bin Flugschüler	Einschränkung: Mindestausbildungsstand Alleinflug und Bestätigung der Ausbildungsleiter		
<i>Wenn zutreffend, Fluglehrer bitte ankreuzen: Ich bitte um Ausstellung der Teilnahmebescheinigung.</i>			

### 2. Nur zur Info: Mein Crew-Mitglied/FI ist

Name, Vorname	Straße	PLZ	Wohnort
---------------	--------	-----	---------

### 3. Weitere Angaben soweit möglich oder zutreffend

Ich/Wir nehme(n) mit folgendem Lfz teil:	Priv. Lfz	Vereins-Lfz	Schulflugzeug	
Motorflugzeug Type	Kennzeichen			Reisegeschwindigkeit kn
M-Segler (TMG) Type	Kennzeichen			Reisegeschwindigkeit kn
Ultraleicht Type	Kennzeichen			Reisegeschwindigkeit kn
<b>Ausrüstung:</b>	Künstl. Horizont	Wendezeiger	Transponder	

### 4. Praktisches Training am 30.04.2016 (simulierter Blindflug)

4.1 Ich bin PPL-Inhaber und bitte um Zuteilung eines Fluglehrers	4.5 Ich bin Flugschüler und nehme mit eigenem Fluglehrer teil
4.2 Ich bin PPL-Inhaber und komme mit eigenem Fluglehrer	4.6 Ich bin Flugschüler und bitte um Zuteilung eines betreuenden Fluglehrers
4.3 Ich bin Fluglehrer und bitte um Zuteilung eines 2. Fluglehrers	zu Nr. 4.1 – 4.5 Betreuender Fluglehrer (Name, Vorname):
4.4 Wir sind 2 Fluglehrer und betreuen uns gegenseitig	

<b>Luftfahrzeuganforderung:</b> Ich bitte um Zuteilung eines Lfz wie angekreuzt. Die Zuteilung erfolgt nach Verfügbarkeit (Anzahl limitiert, bitte ankreuzen).  Charterung nur mit betreuendem Fluglehrer Verein Niederstetten	<b>Haftung</b> 1. Veranstalter, Bund und Flugsicherung sowie alle von ihnen beauftragten Personen haften für keine Personen- und Sachschäden, die den Teilnehmern im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen. 2. Für die Zeit des praktischen Teils (simulierter Blindflug) ist der verantwortliche Luftfahrzeugführer (VLF) der einweisende Fluglehrer.						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Motor TB 10</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 60%;">180 Euro</td> </tr> <tr> <td>Motor C-152</td> <td></td> <td>120 Euro</td> </tr> </table>	Motor TB 10		180 Euro	Motor C-152		120 Euro	
Motor TB 10		180 Euro					
Motor C-152		120 Euro					

### 5. Weitere Informationen

Seminarort Hermann Köhl-Kasino HTR 30 (Kaserne) Anflug 29.04.2016, bis 11:00 Uhr, Zivilteil FIPI Seminarbeginn 29.04.2016, ab 11:30 Uhr, Ende vors. 21:00 Uhr Beginn 2. Teil 30.04.2016, ab 07:30 Uhr, Ende vors. 14:00 Uhr	<b>Für die Reservierung der Übernachtung <a href="http://www.niederstetten.de">www.niederstetten.de</a></b>  Ich übernachtete am Seminarort
Ich bin Mitglied im BWLV/DAeC	Landesverband:
<b>Seminargebühr Mitglieder BWLV/DAeC</b> 1. PPL-Inhaber oder Fluglehrer inkl. Fortbildungsnachweis für Behörde 100 Euro 2. (Fi-) als Begleiter inkl. Nachweis für Behörde 40 Euro	<b>Seminargebühr Nichtmitglieder BWLV/DAeC</b> 1. PPL-Inhaber oder Fluglehrer inkl. Fortbildungsnachweis für Behörde 150 Euro 2. (Fi-) als Begleiter inkl. Nachweis für Behörde 80 Euro
<b>Ansprechpartner:</b> BWLV Martin Jost: 0711 22762-22 Walter Nerdinger 07433 5614  Niederstetten Michael Schäfer: 0171 7709845	Die Seminargebühr ist nach Erhalt der Rechnung zu überweisen.  Datum <span style="float: right;">Unterschrift Teilnehmer</span>

# „ZWISCHEN KOCHER UND JAGST“



Der SWDR findet in diesem Jahr zum 58. Mal statt

Der Südwestdeutsche Rundflug, die traditionelle Flugrallye des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes, findet in diesem Jahr zum 58. Mal statt.

Ausgangs- und Abschlussort der Veranstaltung ist der Flugplatz Aalen (EDPA).

Neben der Einladung und der Ausschreibung in dieser adler-Ausgabe finden Sie das Anmeldeformular im Mai-adler sowie zusätzlich mit der Wettbewerbsbeschreibung und der Wertungsliste auf der Webseite des BWLV ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) unter der Sparte Motorflug. **Anmeldeschluss ist am Mittwoch, 22. Juni 2016.**

Nach Ihrer Anmeldung erhalten Sie von der Geschäftsstelle eine Anmeldebestätigung sowie weitere Einzelheiten. Das ausgewiesene Nenngeld bitten wir dann auf das angegebene Konto des BWLV zu überweisen.

Da für den Wettbewerb eine umfangreiche Vorarbeit notwendig ist, können Sie uns behilflich sein, indem Sie Ihre Teilnahme rechtzeitig bekanntgeben! Dafür möchten wir uns schon im Voraus recht

herzlich bedanken. Als weitere Ansprechstelle stehen Ihnen die Fliegerkameraden des Fachausschusses Motorflug zur Verfügung.

Noch sind wir bei der genaueren Planung, so viel sei aber bereits verraten: Der Wettbewerbsflug wird aus einem Rundkurs von ca. 120 NM bestehen, mit einer Zwischenlandung (Ziellandung im Durchstartverfahren) auf dem Flugplatz Schwäbisch Hall und einer abschließenden Ziellandeaufgabe in Aalen.

Gewertet werden dabei die Wettbewerbsgruppe, die Touristikgruppe (etwas entschärfte Aufgaben) sowie die gemeldeten Mannschaften. Die Punkte aus Allgäuflug und Südwestdeutschem Rundflug ergeben danach den Baden-Württembergischen Motorflugmeister 2016 im Navigationsflug. Dieser kann jedoch nur von BWLV-Mitgliedern gewonnen werden. Wettbewerbsgrundlage ist die WBO des DAeC (mit einigen Ausnahmen – siehe dazu die Ausschreibung).

Nach Möglichkeit sollte der Freitag zur Anreise (Anflug) genutzt werden. Für die

am Freitag angereisten Teilnehmer findet ab 18 Uhr ein geselliger Abend mit den Fliegerfreunden Aalen statt.

Am Wettbewerbstag, dem 2. Juli, kann der Platz ab 8 Uhr angefliegen werden. Für ein Frühstück ist gesorgt, Betriebsstoffe (AVGAS 100 LL / Jet A1 / Superbleifrei/MOGAS / Diesel) sind vorrätig, sodass ab 10 Uhr das Briefing, die Planungsvorbereitungen und voraussichtlich ab 12.45 Uhr der erste Start erfolgen können.

Gestartet wird im Zwei-Minuten-Abstand. Die Landungen erfolgen ab ca. 14 Uhr, Ende des Wettbewerbs wird ca. 15.45 Uhr sein. Danach erfolgt die Auswertung.

Die Siegerehrung mit Abendessen und einer Verlosung von tollen Preisen ist im Flugplatzrestaurant geplant. Übernachtungsmöglichkeiten inklusive Transport werden in Neresheim und Elchingen (Platznähe) vorbereitet. Allerdings sind die Besatzungen für die Buchungen selbst verantwortlich – siehe Ausschreibung.

Sollte der Wettbewerb am Samstag, 2. Juli, aus Wettergründen nicht durchgeführt werden können, ist als Ausweichtag der Sonntag, 3. Juli, (zu denselben Zeiten) geplant. Die geplante Siegerehrung wird dann ohne Abendveranstaltung stattfinden. Die Siegerehrung wird dann am Ende des Wettbewerbs am Sonntag durchgeführt.

Alles in allem wieder eine runde Sache mit tollen Preisen, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten. Doch der Spaß am Fliegen mit Präzision, größtmöglichem Sicherheitsgewinn und fliegerischen Erfahrungen, Kameradschaft und die Freude am Erfolg sind die Multiplikatoren, die gerade durch das Wettbewerbsfliegen garantiert sind.

Noch laufen die Vorbereitungen. Achten Sie deshalb auf eventuelle kleine Änderungen in unseren Veröffentlichungen, auf der BWLV-Homepage, im adler oder in Ihrer Anmeldebestätigung.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Text: Bernd Steck (Wettbewerbsleiter) und Walter Nerdinger (Referent Motorflug/UL im BWLV)  
Foto: Archiv Susanne Treu

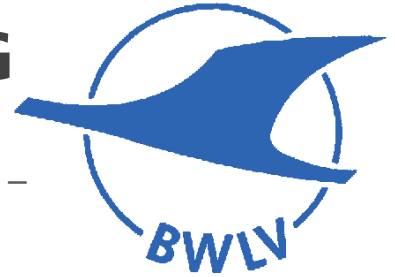


# 58. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG

MIT BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEM MOTORFLUGMEISTERSCHAFT

„ZWISCHEN KOCHER UND JAGST“ – HANS-RICHARDT-GEDÄCHTNISFLUG –

2. JULI 2016, AALEN



## AUSSCHREIBUNG

### Veranstalter

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband ist Veranstalter des 58. Südwestdeutschen Rundflugs 2016. Der Wettbewerb beginnt und endet auf dem Flugplatz Aalen (EDPA) mit einer Zwischenlandung (Durchstartverfahren) in Schwäbisch Hall. Die Flugstrecke hat eine Länge von ca. 120 NM.

Die Ausrichtung des Wettbewerbs wird vom BWLV und dem LSR Aalen übernommen. Co-Ausrichter ist der Motorfliegerclub Schwäbisch Hall.

### Zweck der Veranstaltung

Der Südwestdeutsche Rundflug 2016 soll den Sportfliegern die Möglichkeit bieten, sich in sportlich fairem Wettbewerb zu vergleichen und kameradschaftliche Bindungen herzustellen bzw. zu vertiefen.

### Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind alle Inhaber einer gültigen Motorfluglizenz. Der Wettbewerb startet in zwei Klassen, die gesondert bewertet werden

- Wettbewerbsklasse
- Touristikkategorie

Zusätzlich dazu werden die gemeldeten Vereins-Mannschaften gewertet. Während des Wettbewerbes dürfen aus Fairnessgründen auch mehrsitzige Flugzeuge nur mit Pilot und Copilot besetzt sein. Ausnahme davon ist die Teilnahme in der Touristikkategorie.

### Flugzeuge

Zugelassen zum Wettbewerb sind alle Flugzeuge bis 2.000 Kilogramm MTOW, Motorsegler und aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Die minimale Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt 60 Knoten.

### Baden-Württembergische Motorflugmeisterschaft 2016

Für die Motorflugmeisterschaft wird die Punktzahl aus dem Allgäuflug und dem Südwestdeutschen Rundflug gewertet.

### Wettbewerbsregeln

Die Wettbewerbsordnung Navigationsflug des DAeC, Ausgabe 2014 findet sinngemäß Anwendung. Zur Berechnung des Flugplanes dürfen Navigationsrechner und elektronische Rechner (ohne Schnittstelle zum GPS sowie integriertes Kartenmaterial) verwendet werden.

- Offizielle Wettbewerbszeit ist die GPS-Zeit als Ortszeit.
- Die Besatzungen bereiten eine Wettbewerbsstrecke mit Konservendaten vor, die als Theorie-Prüfung bewertet wird.
- Sie erhalten danach für die praktische Aufgabe ein Kuvert mit
  - Aufgabenbeschreibung, Lösungsblatt, Bildbögen, Sichtanflugkarten
  - eine Karte (1:200.000) mit den eingezeichneten Kurslinien und Wendepunkten

- den Flugplan nach aktuellem Wind und gewählter Wettbewerbsgeschwindigkeit, Entfernungen, rwK, rwSK, Vg, Flugzeit und Überflugzeit Wendepunkte, späteste Landezeit
- die Übertragung der Flugplandaten in die Karte ist Sache des Teilnehmers
- Es gibt drei Navigationstests. Bei jedem Test werden folgende Fähigkeiten des Piloten überprüft: genaue Navigation, Einhalten der exakten Zeit und der Mindesthöhe.
  - Die Zeiten werden beim Start und beim Überfliegen der CPs überprüft.
  - Alle CPs müssen innerhalb eines „Tores“ (0,5NM rechts/links) passiert werden.
  - Identifizierte Wendepunktbilder (Wettbewerb und Touristik), sowie Streckenflugbilder inkl. Entfernung zum zurückliegenden Wendepunkt (nur Wettbewerbsklasse) sind im Lösungsbogen zu dokumentieren.
  - nach der Abschlusslandung haben Sie 15 Minuten Zeit, um Ihre Aufgabe noch einmal zu prüfen
- Die ICAO-Karte 1:500.000 Blatt Stuttgart muss obligatorisch mitgeführt werden.

**Achtung:** Die Wettbewerbsgeschwindigkeit ist im Anmeldeformular in KTAS anzugeben. Die Überflugzeiten werden unter Berücksichtigung des aktuell vorhergesagten Windes vorgegeben. Sie fliegen auf jeder Teilstrecke je nach Wind mit einer anderen GS. Auf eventuelle Besonderheiten wird im Briefing hingewiesen.

### Nennungen

Die Nennungen (Anmeldungen) sind mit dem Nennformular (BWLV Homepage: [www.bwlv.de/](http://www.bwlv.de/) unter Sparte Motorflug/UL sowie in der adler-Ausgabe Mai) bis **spätestens 22. Juni 2016** an die Redaktion adler, Geschäftsstelle BWLV, zu senden.

### Nenngeld

- je Flugzeug in Höhe von 120 Euro
- Besatzung unter 25 Jahre 100 Euro
- Nichtmitglieder BWLV/DAeC 140 Euro
- pro Gast bei Teilnahme an der Abendveranstaltung 25 Euro

Das Nenngeld ist nach Erhalt der Anmeldebestätigung (mit weiteren WB-Informationen) auf das darin angegebene Konto mit Verwendungszweck zu überweisen. Die Nenngebühr schließt die Landegeühren, Wettbewerbsunterlagen, Logger, Imbiss, Erinnerungsplakette und Eintritt/Abendessen Siegerehrung ein.

### Haftung

Der Veranstalter sowie alle von ihm beauftragten Personen, die zur Durchführung des Wettbewerbes tätig werden, haften nicht für Vermögens-, Sach- und Personenschäden, die den Teilnehmern im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen. Für die Einhaltung der gesetzl. Bestimmungen (VFR/LFZ/Lizenz) ist der VLF verantwortlich. Die Bewerber oder deren Beauftragte

erkennen durch Abgabe der Nennung diesen Haftungsaus- schluss ausdrücklich an.

### Preise 58. Südwestdeutscher Rundflug

Wettbewerbsklasse:

1. Platz, 2. Platz, 3. Platz: Ehrenpreise des BWLV

Touristikkategorie:

1. Platz, 2. Platz, 3. Platz: Ehrenpreise des BWLV

### 58. Baden-Württembergische Motorflugmeisterschaft Punktezahl aus Allgäuflug und Südwestdeutschem Rund- flug (nur BWLV-Mitglieder):

1. Platz, 2. Platz, 3. Platz: Ehrenpreise des BWLV

### Sonderpreise:

- Mannschaft WB-Klasse 1. Platz, 2. Platz, 3. Platz: Ehrenpreise des BWLV
- Wanderpreis beste Nachwuchsbesetzung

### Vorläufiger Ablauf (für 25 Lfz, Startfolge zwei Minuten, alle Zeiten Ortszeit)

#### Freitag, 1. Juli 2016:

freier Anflug, ab 18 Uhr gemütliches Beisammensein

#### Samstag, 2. Juli 2016:

Anflug ab 8 Uhr, Frühstück auf dem Flugplatz

10 bis 11.15 Uhr Begrüßung und Briefing

ab 11.20 Uhr Theorieaufgabe

ab 12 Uhr Ausgabe Wettbewerbsunterlagen (nach WB.Nr.)

ab 12.45 Uhr Erster Start (Ziellandung mit Durchstarten in Schwäbisch Hall)

14.15–15.45 Uhr Ziellandungen/Abschluss Aalen, danach Auswertungen

ab 20 Uhr Flugplatzrestaurant Aalen

Abendessen, Siegerehrung,

Verlosung Sonderpreise

**Sonntag, 3. Juli 2016:** freier Abflug ab 9 Uhr

### Alternativtermin bei schlechtem Wetter

Sollte das Wetter so schlecht sein, dass eine sichere Durchführung der Rallye nicht möglich ist, verschiebt sich der Termin um einen Tag auf Sonntag, 3. Juli 2016.

**Aalen:** INFO 122.400, Piste 09/27 950 m Asphalt (und Gras)

**Bitte Platzrunde beachten!** Öffnungszeiten: 8 bis SS/max. 21 Uhr (außerhalb PPR). AVGAS 100 LL/JET /Super bleifrei/Mogas Schwäbisch Hall: 133.875 MHz, 129,22 MHz (Schwaebisch Hall INFO)

### Unterkünfte in Platznähe:

siehe [www.lsr-aalen.de/index.php/piloten/uebernachten-mobilitaet](http://www.lsr-aalen.de/index.php/piloten/uebernachten-mobilitaet)

Weitere Einzelheiten und nähere Beschreibungen zum Wettbewerbsablauf finden Sie auf der Homepage BWLV/Motorflug unter Kurzbeschreibung Wettbewerb

### Adressen:

#### Fachausschuss BWLV, Wettbewerbsleitung:

0171 3086014 / 0171 2017371

**Flugleitung Aalen:** 07367 7122

**Redaktion adler, BWLV:** 0711 22762-23, Fax -22762-44, buerke@bwlv.de

Text: Für die Wettbewerbsleitung Bernd Steck

– Anzeige –

# Studium inkl. ATPL

Die Aero-Beta Verkehrsfliegerschule bietet Ihnen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe und der Hochschule Worms die Möglichkeit Ihren ATPL inkl. eines Bachelorabschlusses zu erwerben.

<p>Technisches Studium</p>  <p><b>Hochschule Karlsruhe</b> Technik und Wirtschaft UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES</p> <p><b>Bachelor of Engineering (B.Eng.)</b></p> <p>Studienschwerpunkt Aeronautical Engineering mit der Spezialisierung - Flugversuchingenieur/in - Technische/r Pilot/in in den Bachelorstudiengängen Maschinenbau und Mechatronik</p>	 <p>EIAB EUROPEAN INSTITUTE OF AVIATION AND BUSINESS</p> <p><a href="http://www.aero-beta.de">www.aero-beta.de</a></p>	<p>Betriebswirtschaftliches Studium</p>  <p><b>Hochschule Worms</b> University of Applied Sciences</p> <p><b>Aviation Management &amp; Piloting (B.Sc.)</b></p> <p>Inhalte: - BWL Grundlagen - Aviation Management (engl.) - Pilotenausbildung voll integriert am Standort und in den USA</p>
---	---	--

**AERO-BETA VERKEHRSFLIEGERSCHULE**  
Stuttgart, Nürnberg-Herzogenaurach, Mannheim-Worms, Erfurt-Sömmerda



SITZUNG DES BUNDESAUSSCHUSSES FRAUEN UND FAMILIE NOVEMBER 2015

# QUO VADIS, FRAUEN IM DAEC?

„Welche Aufgaben und Funktionen übernimmt der Bundesausschuss für Frauen und Familie (BAFF) im DAeC?“ Mit dieser Fragestellung beschäftigten sich die Frauenbeauftragten bei ihrer diesjährigen in Hamburg abgehaltenen Sitzung. „Sind wir reine Quotenfrauen? Ist unsere Existenz nur der Erfüllung von Richtlinien des DOSB geschuldet?“ Ketzerische Fragen, die heiß diskutiert wurden und letztlich in Thesen mündeten, mit denen sich in den nächsten Sitzungen näher befasst werden muss.

Der BAFF sieht sich nicht als Erfüllungsgehilfe der Gremien des DAeC die Frauenquote betreffend – wir sehen uns als **Sprachrohr aller fliegenden Frauen**, als Unterstützer, Rat- und Inputgeber. Wir sind die Expertinnen bezüglich Frauen- und Familienfragen. Auf Anforderung sind wir bereit, Verbänden, BUKOS und Vereinen bei der Änderung von Regularien helfend zur Seite zu stehen. Wir möchten **in allen Gremien Frauenvertreter**, die sich im BAFF engagieren. So sollte bei Neuwahlen von Kommissionen der Frauenanteil erhöht werden. Warum wurde zum Beispiel bei der Neuwahl der Bundeskommission Segelflug nicht der BAFF nach einer geeigneten Kandidatin befragt? Keine der anwesenden Frauenbeauftragten wurde hier angesprochen.

Was nützt ein Zusammentreffen der Frauenbeauftragten der Landesverbände und Sportfachverbände, bei denen nur ein geringer Teil erscheint? Hier stellt sich die Frage nach einer Neuorganisation des BAFF. Ein Kaffeekränzchen sollen diese Treffen wohl kaum sein, aber welche Wirkung kann von einem Gremium ausgehen, bei dem sich nur eine Handvoll Frauen treffen? Zwölf unbesetzten Posten stehen 15 besetzte Posten gegenüber, von denen sich die Hälfte an BAFF-Sitzungen beteiligt. Mit dem DAeC-Vorstand muss über die Änderung der Geschäftsordnung des BAFF bezüglich der Zusammensetzung nachgedacht werden.

Wie bereits angesprochen, sehen wir uns als Kontrollinstanz bei der Einhaltung der Richtlinien gleichberechtigter Teilhabe. Die Überprüfung von Satzungen auf frauenfeindliche Formulierungen ist inzwischen eine Selbstverständlichkeit. Wir treten **für mehr Frauenbeteiligung** ein. Der DAeC sollte den BAFF stärker einbeziehen. Um

irgendwann Frauen paritätisch an allen Gremien zu beteiligen, muss man auf Frauen zugehen und ihnen Möglichkeiten eröffnen.

Neben der Gremienarbeit ist die Unterstützung aller Luftsportlerinnen ein weiteres Anliegen des BAFF. „Mädchen und Frauen sind herzlich willkommen!“ Worte, die DAeC-Präsident Wolfgang Mütter formuliert. Worte reichen nur nicht, um eine **Willkommens- und Wohlfühlkultur** zu schaffen und die Situation der Frauen im Luftsport attraktiver zu gestalten. Sich zu organisieren, zu treffen und auszutauschen, sind Anliegen, die Frauen haben, die im Augenblick in den meisten Vereinen in der Außenseiterrolle und als Einzelkämpferinnen unterwegs sind. Das Hexentreffen, die zentrale, jährlich stattfindende **Zusammenkunft aller Luftsportlerinnen**, bietet Gelegenheit, fliegende Frauen nach ihren Bedürfnissen zu fragen und zu stärken. Der DAeC muss dieses Treffen unterstützen – und wenn es nur durch Sponsoring und das Bereitstellen von Referenten ist.

Als wichtigstes Anliegen sieht der BAFF die Mitgliederförderung bzw. -neugewinnung. Die Statistik der Mitgliederzahlen der vergangenen Jahre weist darauf hin, dass die Mitgliederzahlen zurückgehen. Insbesondere Frauen im Alter zwischen 20 und 30 Jahren hängen das Hobby Fliegen an den Nagel. Sie geben es zugunsten des Berufs- bzw. Familienlebens auf. Schaffen es die Luftsportvereine, das Hobby trotz Familie attraktiv zu gestalten, so bleiben die Mitgliederzahlen stabil.

Der vom BAFF 2011 initiierte Wettbewerb „Familienfreundlicher Luftsportverein“ hat zum Zeitpunkt der Ausschreibung und der Prämierung zwar Aufmerksamkeit hervorgerufen, allerdings lässt sich die Frage nach Nachhaltigkeit einer solchen Wettbewerbsmaßnahme stellen. Die in diesem Zusammenhang erstellte Broschüre sicherte die Ergebnisse, der BAFF sieht weiteren Handlungsbedarf.

Warum gibt es nicht, wie bei dem Umweltlabel „Blaue Flagge“, das inzwischen international einen Bekanntheitsgrad erworben hat und für die Umweltfreundlichkeit eines Vereines steht, ein solches Label für den familienfreundlichen Sportverein? Hier sollte der DAeC den anderen

Sportverbänden vorangehen, sich mit dem DOSB absprechen, aber dann die Eigeninitiative ergreifen. Wir wünschen uns ein Audit, mit dem Vereine ihre Familienfreundlichkeit überprüfen können und dann eine Auszeichnung erhalten, die sie als solch einen prämierten Luftsportverein ausweist.

Ein dann bundesweit (über alle Sportarten hinweg) abrufbares Angebot wäre das Ergebnis. Der Verein erhält nicht nur die Prämierung (mit ansprechendem Logo), sondern man findet ihn außerdem bei einer Internetrecherche unter der Rubrik **„Familienfreundlicher Sportverein“**. Eine „digitale Landkarte“ ist vorstellbar, in der Familien auf der Suche nach einem geeigneten Sportverein vor Ort finden und bei der Vereine gleichzeitig mit ihren Besonderheiten aufwarten können. Wir möchten dieses Konzept vorstellen und bei der Gestaltung mitwirken.

Zur Gewinnung von neuen Mitgliedern empfiehlt der BAFF eine **bundesweite Aktion in Form eines „Familydays“**. Dieses Angebot sollte ähnlich dem „Girlsday“ organisiert sein, bei dem junge Mädchen und Frauen an einem Tag bundesweit in Männerberufe schnuppern. Am „Familyday“ bieten interessierte Luftsportvereine Aktionen für Familien an. Denkbar ist ein Tag im Spätsommer und die Einbindung aller Luftsportarten. Wichtig ist eine bundesweite Werbekampagne des DAeC in allen Medien. Eine Anmeldemöglichkeit der teilnehmenden Vereine über das Internet vereinfacht das Prozedere. Auch hier können sich Familien im Internet genauere Informationen holen und dann ihren nächsten Flugplatz wählen und besuchen. Es geht dabei nicht darum, „konkurrierenden“ Vereinen Mitglieder abzuwerben, sondern Nichtflieger anzusprechen und für den Luftsport zu begeistern. Auch dieses Konzept möchten wir vorstellen und bei der Ausarbeitung mitgestalten.

Ansprechpartner: Heike Eberle (Frauen in Gremien), Ines Engelhardt (Familienaudit), Gynia Felcher (Pressearbeit), Annemarie Hampe (BAFF in den neuen Medien), Sabine Theis (Familyday)

Text: Sabine Theis,  
Frauenbeauftragte des LSVRP

## LUFTRAUM

## SEGELFLUGREGELUNGEN 2016

**Die überörtlichen Segelflugregelungen werden für die Saison 2016 wieder auf der DAeC-Website unter [www.daec.de](http://www.daec.de) in den Rubriken „Luftraum und Flugbetrieb“ und „Segelflug“ veröffentlicht. Alle Segelflieger, die in überörtlichen Segelflugsektoren fliegen wollen, brauchen diese Informationen und müssen sich die hierzu relevanten Dateien herunterladen. Sie ergänzen die gesetzlich vorgeschriebenen Navigationsunterlagen im Cockpit.**

Einige Änderungen von überörtlichen Segelflugregelungen machen es auch in der Saison 2016 nötig, sich damit intensiv auseinanderzusetzen.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf die Veränderungen der Luftraumstrukturen im Bereich der Verkehrsflughäfen von Stuttgart und Nürnberg hinweisen. Vorbeugend zum Schutze des IFR-Verkehrs wurden dort laterale und vertikale Anpassungen der überörtlichen Segelflugregelungen mit Luftraumänderungen notwendig.

In Nürnberg führt das zu einer Absenkung der TMZ-Untergrenzen unmittelbar unter den östlichen und westlichen An- und Abflugbereichen. Gleichzeitig konnten aber auch Teile des TMZ-Luftraums, die nicht zwingend für den Schutz des IFR-Verkehrs erforderlich sind, dem Luftsport zur Nutzung zurückgegeben werden.

Im südwestlichen Bereich von Stuttgart wurde ein zusätzlicher Luftraum D zur Sicherung des IFR-Verkehrs festgelegt. Nach Aktivierung des entsprechenden Segelflugsektors kann dieser aber in Abhängigkeit von der sich in Betrieb befindlichen Landebahn Stuttgarts genutzt werden (**siehe dazu auch die Veröffentlichung des AK Sektoren in dieser Ausgabe und die aktuellen Downloads auf der BWLV-Homepage, [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)**).

Die Segelflieger waren im Jahr 2015 wieder viel unterwegs, obwohl der Sommer nicht überall die besten Voraussetzungen bot: Annähernd 8.500 Piloten meldeten knapp 50.000 Überlandflüge und erflogen dabei mehr als 13 Millionen Kilometer. Damit dokumentieren sie eindrucksvoll ihren Bedarf an Luftraum. Der Nachweis der intensiven Nutzung aller Lufträume, nicht nur der einfach zugänglichen Räume G und E, ist unverzichtbar für die Verhandlungen mit anderen Luftraumnutzern und der DFS. Denn keine Nutzung wie zum Beispiel bei Loccum-Nord und -Süd gilt als kein Bedarf und damit würden den Interessenvertretern des Luftsports entscheidende Argumente fehlen.

Die überörtlichen Sektoren sind ein Luftraum C, D (nicht CTR) oder eine TMZ, in dem Segelflugzeuge, Gleitschirme und Hängegleiter ohne Transponder gemäß den jeweils für den Sektor gültigen Nachrichten für Luftfahrer (NfL umgesetzt in

den Dateien auf der Homepage des DAeC) fliegen dürfen. Alle Details sind auf der Website des DAeC zu finden.

Ein besonderer Dank gilt allen AUL-Referenten, die sich teilweise in unermüdlicher Vor-Ort-Arbeit in den verschiedensten Regionen Deutschlands bei der DFS, dem BAF und anderen Behörden für das Wohl unseres Luftsports eingesetzt haben.



Zentraler Ansprechpartner für Fragen und Anregungen der Segelflieger ist der Referent für Luftraum und Flugbetrieb, Michael Thomsen, Telefon 0160 92302960, E-Mail: [m.thomsen@daec.de](mailto:m.thomsen@daec.de). Die Anregungen, Kommentare und Probleme zum Betrieb der Sektoren werden hier zentral gesammelt und für die Gespräche des Ausschusses Unterer Luftraum (AUL) mit der DFS vorbereitet. Der AUL bittet ausdrücklich um Rückmeldungen und Zuarbeit an die AUL-Regionalvertreter oder den Referenten Michael Thomsen.

Text: Michael Thomsen,  
DAeC-AUL-Referent Zentral

## APPELL AN ALLE SEGELFLIEGER

Die aktuell gültigen Luftraumregeln sind nicht in Stein gemeißelt. Es gibt kein demokratisches Grundrecht auf freien Zugang zu allen Lufträumen zu jeder Zeit. In jedem Jahr verhandeln die Vertreter der Segelflieger mit den anderen Luftraumnutzern und der DFS neu. Die vergleichsweise guten Bedingungen in Deutschland sind das Ergebnis kontinuierlicher, jahrzehntelanger Abstimmungen mit allen Luftfahrern. Sicherheit im Luftverkehr hat dabei höchste Priorität.

Die konsequente Einhaltung aller Regeln durch die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt ist die Grundlage für alle Verhandlungen. Für die Gefährdung anderer im Luftraum gibt es kein Pardon. Jeder Verstoß kann zu dramatischen Verschlechterungen im folgenden Jahr und zu sehr empfindlichen Geldbußen führen. Den Wolkenabständen und Lufträumen kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Besonderes Augenmerk muss auf die präzise Nutzung der Höhenmesser gelegt werden. Über die Höhe definieren sich die Unterbeziehungsweise die Obergrenzen von Lufträumen. In der Regel gilt bis 5.000 Fuß MSL beziehungsweise 1.524 Meter NN der QNH und beim Passieren ist der Höhenmesser auf den Standardwert von 1013,2 hPa zu setzen.

Text: DAeC



## VEREINSWETTBEWERB IM SEGELKUNSTFLUG

# JETZT ANMELDEN ZUM SALZMANNCUP!

Vom 26. bis 29. Mai beginnt die Segelkunstflugsaison mit dem Salzmanncup als erstem Segelkunstflugwettbewerb des Jahres.

Dieses Jahr ist der Salzmanncup, der traditionsgemäß jährlich auf einem anderen Flugplatz stattfindet, zu Gast im schönen Vogtland, genauer gesagt beim Fliegerclub Auerbach. Der Flugplatz Auerbach/V. (EDOA) befindet sich auf einer Anhöhe westlich der mehr als 725 Jahre alten Stadt Auerbach. Der Flugplatz selbst ist seit fast 60 Jahren in Betrieb und verfügt über eine 800 Meter lange, in Nord-Süd-Ausrichtung angelegte Asphaltpiste und eine moderne Tankanlage. Zudem gibt es eine selbst bewirtschaftete Gaststätte und sogar einige Übernachtungsmöglichkeiten direkt am Platz.

Als erster Wettbewerb in der neuen Saison hat jeder interessierte Segelkunstflieger hier Gelegenheit, unter echten Wettbewerbsbedingungen entweder einmal in den Wettbewerbskunstflug einzusteigen oder als bereits geübter Pilot den Winterstaub von den „Spekulierereisen“ herunter zu fliegen.

### Ausschreibung und Anmeldung im Internet

Die Vorbereitungen zum Vereins-Segelkunstflugwettbewerb laufen bereits seit Anfang Dezember auf vollen Touren und alle Beteiligten sind schon sehr gespannt auf den Wettbewerb. Die Ausschreibung ist seit Februar zum Download auf der Homepage des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV zu finden und auch die Anmeldung hat bereits begonnen.

Von der Teilnahme an einem solchen Vereins-Segelkunstflugwettbewerb abschrecken lassen sollte man sich insbesondere als Anfänger im Segelkunstflug nicht. Ein Grundsatz des Salzmanncups ist es, dass hier explizit der Nachwuchs gefördert und an den Wettbewerbskunstflug herangeführt werden soll. Unlimited- und Advanced-Piloten, auch Mitglieder der Nationalmannschaften, sind regelmäßige Teilnehmer an dem Wettbewerb und sehr gerne bereit, auch in der ASK 21 als Safety mitzufliegen, um ihr Wissen zu vermitteln. Selbstverständlich werden alle Programme für die Sportsman im Vorfeld detailliert besprochen, und Piloten der Advanced



Die Figuren immer im Blick: Beim Salzmanncup treten die Segelkunstflieger gegeneinander an

bekommen natürlich auch die Gelegenheit zu detaillierten Briefings, Tipps und Tricks, damit kein Frust im Cockpit entsteht. Die Programme für die Einsteiger orientieren sich an den bekannten Figuren aus dem Prüfungsprogramm und sind mit einer ASK 21 oder B4 leicht zu fliegen. Immer nach dem Motto: „Gemeinsam mit Freunden trainieren“.

Dieses Jahr wird die unbestechliche Schiedsrichterschaft erneut von Franzi Kaiser als Chefschiedsrichterin angeführt. Franzi war 2007 als erste weibliche Teilnehmerin zum Salzmann des Jahres gekürt worden. Grund dafür waren das überdurchschnittliche Engagement und die hohe Motivation, die sie an den Tag gelegt hatte. Mit diesem Engagement ist Franzi den Segelkunstfliegern seither als Schiedsrichterin mit ihrer fröhlichen und einnehmenden Art erhalten geblieben.

### Testfeld für Schiedsrichter und Systeme zur Bewertung

Neben dem Ziel, den Wettbewerbs-Segelkunstflug in die Vereine zu tragen, übernimmt der Salzmanncup auch die wichtige Funktion des Testfeldes für Schiedsrichter und Systeme zur Bewertung und Auswertung von Flügen im Segelkunstflug.

Bereits in den vergangenen Jahren wurden im Salzmanncup derartige „Vorserien“ erfolgreich getestet. Dies nicht zuletzt nur dank dem Engagement der jeweils anwesenden Schiedsrichter, sondern insbesondere auch durch die beständig wachsende Anzahl an teilnehmenden Piloten aus allen Klassen.

Hier zeigt sich dann, wie gut Werteverfahren und Auswertesysteme für Meisterschaften, wie deutsche Meisterschaften oder auch Weltmeisterschaften, gegebenfalls sind. Der Salzmanncup ist aufgrund des frühen Datums seiner Durchführung der erste „große“ Wettbewerb im Kalender der Segelkunstflieger, dabei steht das Wort „Groß“ für die Anzahl der teilnehmenden Piloten.

Wir freuen uns auf euch!



Der Termin des Salzmanncups: 26. bis 29. Mai 2016 (verlängertes Wochenende um Fronleichnam). Anmeldung im Internet unter [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com). Dort sind im laufenden Wettbewerb dann auch die Ergebnisse sowie eine Bildergalerie zu finden.

Text und Foto: Ralph Rainer

# FRÜHJAHRSTREFFEN DES D-KADERS BADEN-WÜRTTEMBERG

## GUTE VORBEREITUNG AUF DIE ANSTEHENDE SAISON



Die jungen Piloten des D-Kaders starten nach einem Vorbereitungswochenende auf dem Klippeneck gut instruiert in die kommende Saison

Am letzten Februarwochenende traf sich der D-Kader Baden-Württemberg zum Saisonauftakt auf dem Klippeneck. Beim zweitägigen Frühjahrestreffen bereiteten sich die Jungpiloten mit ihren Trainern auf die kommende Saison und die anstehenden Ereignisse vor.

Zur Saisonvorbereitung wurden Inhalte wie die Planung des Fluglagers, die Ausarbeitung der Trainingspläne, ein Vortrag zum Thema Flugsicherheit und mentales Training erarbeitet. Als Highlight war der mehrfache Vizeweltmeister Mario Kießling eingeladen. Mit seinem Vortrag zum Thema

Wettbewerbsvorbereitung mit anschließender Diskussion passte auch dieser sehr informative Einblick in den Rahmen der Saisonvorbereitung. Mario berichtete, wie er sich auf nationale und internationale Wettbewerbe vorbereitet und erläuterte auch einige seiner Tricks und Tipps. Es war überaus interessant zu hören, wie Mario seine Schwerpunkte auf die einzelnen Vorbereitungsinhalte setzt. Im Anschluss an seinen Vortrag war er für die Fragen der Jungpiloten offen.

Mit diesem theoretischen Saisonauftakt startet der neue D-Kader Baden-Württemberg in eine hoffentlich erfolgreiche Flugsaison 2016 mit dem Saisonhöhepunkt der deutschen Junioren-Meisterschaft in Marpingen. Bis dahin gilt es, das theoretisch Erarbeitete umzusetzen und weiter auszubauen.

Der D-Kader bedankt sich bei seinen Trainern Charlie Bauder und Bernd Schmid für die klasse Organisation des Programms. Ein Dank gilt selbstverständlich auch Mario Kießling für einen sehr interessanten und spannenden Einblick in die Vorbereitung eines Wettbewerbssegelfliegers auf Spitzeniveau.

Text: Alexander Schmid  
Foto: Chris Hiller

ES SIND NOCH PLÄTZE FREI!

## 53. INTERNATIONALER HOTZENWALDWETTBEWERB

Vom 14. bis 21. Mai findet der 53. Internationale Hotzenwaldwettbewerb auf dem Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald statt. Geflogen wird in drei Klassen, Club (kleiner als DaeC-Index 100), Standard (DaeC-Index 100 bis 109) und Offene (größer als DaeC-Index 110). Der Schweizer Jura gehört neben dem Schwarzwald und der Schwäbischen Alb zu unserem Fluggebiet.

Geboten werden ein kostenloser Rückholservice und eine sehr gute Gaststätte direkt am Platz. Es sind noch Plätze frei, anmelden lohnt sich. Alle Infos sind auf der Wettbewerbsseite <http://shiftmail.ch/hw2016/> zu finden.

Text: Frieder Göltentott

SEGELFLUG-WETTBEWERBE

## AUSRICHTER FÜR 2017 GESUCHT

2017 finden wieder deutsche Segelflugmeisterschaften der FAI-Klassen statt. Für diese Wettbewerbe sowie für die Qualifikationwettbewerbe der Junioren werden Ausrichter gesucht. Zur Vereinfachung wurde jeweils ein Online-Fragebogen entwickelt, mit dem sich interessierte Vereine bewerben können. Es können auch Wettbewerbe mit nur einer Klasse angeboten werden. Bewerbungsschluss ist der 30. April 2016.

Mehr dazu gibt es im Internet unter [www.daec.de/sportarten/segelflug/news-details/item/ausrichter-fuer-2017-gesucht/](http://www.daec.de/sportarten/segelflug/news-details/item/ausrichter-fuer-2017-gesucht/)

Text: DAeC



## TERMINTIPP

# 75. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN BERLIN

Nach intensiver Suche ist es dem DAeC-Luftfahrtverband Berlin gelungen, eine attraktive Örtlichkeit für den 75. Deutschen Segelfliegertag in Berlin zu finden. Am 29. Oktober soll diese besondere Veranstaltung in den Räumen des Henry-Ford-Baus der Freien Universität Berlin stattfinden. Mit zwei großen Hörsälen und der Möglichkeit einer umfangreichen Ausstellung sind alle Weichen gestellt,

um wieder eine interessante und vielseitige Veranstaltung für Segelflieger zu realisieren.

Der Vortag des Segelfliegertages ist traditionell für die Gremiensitzung der Bundeskommission Segelflug reserviert.

Die Bundeskommission Segelflug dankt schon heute dem ausrichtenden Landes-

verband Berlin und seinen Vereinen für das Engagement.

Der Ausrichter hat die Website <http://sft.daec-berlin.de/> eingerichtet, auf der in den nächsten Wochen alle Infos rund um den Segelfliegertag in Berlin veröffentlicht werden.

Text: DAeC

## OLDTIMER

### ALTE INSTRUMENTE GESUCHT

Das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe sucht für einige Exponate alte Instrumente. Die Geräte können auch gerne defekt und nicht mehr zu reparieren sein. Geplant ist es, die alten, nicht mehr flugfähigen Segelflugzeuge im Museumsgebäude damit auszustatten. Kontakt: Claudia Stengele, [claudia.stengele@gmx.de](mailto:claudia.stengele@gmx.de)

Text: DAeC

## DAEC-NEWS

## SPITZENSport UND ANTI-DOPING

# BEISPIELLISTE ZULÄSSIGER MEDIKAMENTE LIEGT VOR

Die Nationale Anti-Doping Agentur Deutschland (NADA) hat eine Broschüre mit dem Titel „Beispielliste zulässiger Medikamente 2016“ herausgegeben. Diese Beispielliste beinhaltet eine Auswahl erlaubter Medikamente, deren Gebrauch mit den Anti-Doping-Bestimmungen der WADA vereinbar ist. Anhand der Leitsymptome wurden die Medikamente

in verschiedene Gruppen eingeteilt, innerhalb der Gruppen ist die Reihenfolge alphabetisch. Ergänzende Anmerkungen weisen auf Besonderheiten hin oder beugen Verwechslungen vor.

Mit veröffentlicht ist wieder der gut verständliche Leitfadens zu den wichtigsten Vorgaben im Umgang mit Medikamen-

ten und der Behandlung von Sportlern im Rahmen des Anti-Doping-Regelwerks.

Mehr auf [www.nada.de](http://www.nada.de)

Text: DAeC

– Anzeige –

## Nie mehr ohne! pc\_met Internet Service

Für **VFR**, **IFR**, **Segelflug** oder **Ballonfahrt**: Nur beim DWD erhalten Sie alle erforderlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Flugwetterinformationen und -vorhersagen.



Damit sind Sie nach der SERA-Verordnung perfekt gebrieft. Bestellung unter [www.dwd-shop.de](http://www.dwd-shop.de)

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

Besuchen Sie uns: **AERO 2016** Halle A5-310

Deutscher Wetterdienst  
Wetter und Klima aus einer Hand

## FASTNACHT IN MALSCH

Seit über 60 Jahren beteiligen wir, die Mälscher Segelflieger, uns beim größten Fastnachtsumzug im Kraichgau. Mit großem Motivwagen und Fußgruppe, meist mit Mottos aus der Fliegerei oder Raumfahrt, so lautete auch in diesem Jahr das Thema „Star Wars“.

Bereits nach Weihnachten beginnen die Vorbereitungen. Unsere Flieger-

frauen nähen die Kostüme und die Senioren konstruieren den Motivwagen. Die Jugendlichen beteiligen sich beim Ausschmücken und Bemalen, dafür dürfen sie Winterbaustunden schreiben.

Am Faschingssonntag begann dann pünktlich um 14.11 Uhr nach vorausgegangenem Mittagessen das Spektakel der Superlative. Mittendrin wir Segelflieger um den Vorsitzenden Michael Kuhn, der im selbst gesteuerten R2D2, begleitet von Darth Vader und 3CPO, hinter einer Armee Stormtrooper und unserem Motivwagen, dem Sternenerstörer mit lautstarker Musikanlage, fuhr.

Glücklicherweise erwischten wir ein günstiges Zeitfenster vor dem vorhergesagten Sturmtief. So kamen Tausende von Narren in unseren kleinen Weinort. Dadurch konnten wir uns einem breiten Publikum präsentieren und wir waren in aller Munde. Seit jeher ist uns die Integration in Gemeinde und Bevölkerung sehr wichtig. Der Spaßfaktor war wieder enorm und wir freuen uns schon auf die nächste Kampagne. Wir laden die umliegenden Fliegergruppen im nächsten Jahr recht herzlich ein.

Bericht: Ehrenmitglied Robert Beichel  
Fotos: Helmut Pfeifer



Beim Fastnachtsumzug stellten die Flieger die Figuren aus „Star Wars“ nach

Tausende Besucher schauten sich den Fastnachtsumzug und den Beitrag der Mälscher Segelflieger an

In den Kostümen von 3CPO und R2D2 steckten die Mälscher Segelflieger

## FLUGPLATZFEST IN AALEN-ELCHINGEN

Am 3. und 4. September ist wieder Flugplatzfest in Aalen-Elchingen. Das größte Flugplatzfest der Region präsentiert ein vielseitiges Flug- und Showprogramm. Das alle zwei Jahre stattfindende Flieger-Fest lockte in der Vergangenheit bis zu 15.000 Zuschauer auf das Härtsfeld. Auch dieses Jahr haben die Elchinger Organisatoren rund um Paul Erhardt wieder einige hochrangige Flugvorführungen nach Elchingen eingeladen.

Die Transall der Bundesluftwaffe wird vermutlich zum letzten Mal vor Ort sein – sie ist seit 40 Jahren Stammgast in Elchingen. Es lohnt sich, den dickbäuchigen, fliegenden Transporter nochmal so nah zu sehen. Ein Grund mehr, nach Elchingen zu kommen und sich dieses eindrucksvolle Flugzeug anzuschauen! Weitere Infos gibt es unter [www.lsr-aalen.de](http://www.lsr-aalen.de).

Text und Foto: Michael Kost



Die Besucher können sich beim Flugplatzfest in Aalen-Elchingen vermutlich zum letzten Mal eine Transall-Maschine der Bundeswehr anschauen



## FUNKGERÄTE

## GERÄTEWECHSEL LEICHT GEMACHT

Zusammen mit Porta Air Service bietet der DAeC seinen Mitgliedern eine einfache Lösung für den Funkgerätewechsel an: Das Funkgerät und den Einbau gibt es zu einem günstigen Festpreis. Im Angebot sind fünf Gerätetypen, der Einbau erfolgt in drei zertifizierten Werften im Norden (Hamburg), Süden (Kooperationspartner in Friedrichshafen) und am Hauptsitz von Porta Air Service in Westfalen.

## DIE TECHNIK ERINNERT

## Lufttüchtigkeitsanweisungen:

## Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

Muster: Discus a, Discus bT, Ventus a, Ventus bT  
 Baureihen: Discus-2a: Werknummern 1 bis 253  
 Discus-2b: Werknummern 1 bis 255  
 Discus-2c: Werknummern 1 bis 61  
 Discus-2T: Werknummern 1 bis 42  
 Discus-2cT: Werknummern 1 bis 127  
 Ventus-2a: Werknummern 1 bis 178  
 Ventus-2b: Werknummern 1 bis 175  
 Ventus-2c: Werknummern 1 bis 149  
 Ventus-2cT: Werknummern 1 bis 245  
 Ventus-2cM: Werknummern 1 bis 283

Werknummern: siehe oben

**EASA AD 2016-0027R1, LTA D-2016-033R1** entspr. Technische Mitteilung (TM-Nr. **349-39R1, 360-29R1, 825-55R1, 863-22R1**)

Gegenstand: Kontrolle der Überdeckung der Bremsklappenbleche.

Vorgang siehe TM

Maßnahmen und Hinweise siehe TM

## Heinrich Mertens

Muster: Rettungsfallschirm 10-30/24, 12-61/24 R und 12-82/23  
 Baureihen: Alle Werknummern: 13-227154 bis 13227292

**EASA AD 2016-0026, LTA D-2016-032** entspr. Technische Mitteilung **TM 002-03-16**

Gegenstand: Bei der Nachprüfung und beim Packen von diversen Rettungsfallschirmen ist aufgefallen, dass sich einige Packgummis mit den Fangleinen und auch mit angrenzenden Bauteilen „verklebt“ hatten.

Maßnahmen: siehe TM

Hinweis: Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass LTA mit der öffentlichen Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer rechtswirksam werden. In den LTA angegebene Termine und Fristen sind auf das Veröffentlichungsdatum bezogen.

MB

Ab dem 1. Januar 2018 dürfen in Deutschland gemäß EU-Verordnung ausschließlich Funkgeräte mit 8,33 kHz Kanalabstand betrieben werden. Geräte mit 25 kHz-Abstand sind dann nicht mehr zugelassen.

Mit Porta Air Service hat der DAeC einen Partner gefunden, der DAeC-Piloten und -Vereine beim Gerätetausch unterstützt. Das Verfahren ist einfach: DAeC-Mitglieder wählen ein Gerät aus – Becker AR6201, Trig TY96, Garmin GTR 225A, Garmin GNC 255A oder Garmin GTN 650 – und melden den Bedarf und einen der drei Standorte, an dem der Tausch vorgenommen werden soll. Dafür ist auf der DAeC-Website ein Onlineformular eingerichtet. Der DAeC kontrolliert die Mitgliedschaft, alles Weitere erfolgt anschließend in direkter Abstimmung mit Porta Air Service.

Je mehr Geräte über dieses Formular bestellt werden, desto höher fällt der Extra-Rabatt aus. In der ersten Stufe (1 bis 29 Geräte) gewährt Porta Air Service 15 Prozent Rabatt auf den Listenpreis, in der zweiten (30 bis 49 Geräte) 18 Prozent, ab 50 Geräte sogar 20 Prozent.

Das schöne Extra: Zur Einführung der Aktion erhalten alle Kunden, die bis zum 31. Mai 2016 bestellen, die höchste Rabattstufe unabhängig von der bestellten Stückzahl – also 20 Prozent Rabatt.

Neben dieser Kooperation mit Porta Air Service läuft die Zusammenarbeit mit Ülis Segelflugbedarf GmbH weiter. Die beiden Projekte ergänzen sich. Je nach Bedarf können so alle DAeC-Mitglieder günstige Konditionen in Anspruch nehmen.



Unter [www.daec.de/Funkgeraete](http://www.daec.de/Funkgeraete) sind die angebotenen Geräte mit den Preisstapelungen sowie das Formular veröffentlicht.

Text: DAeC

– Anzeige –



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**  
 aktuell nur für 9g Sitze  
 Preise auf Anfrage

**ASF Safety Belts**  
 eine Marke von ASF Engineering GmbH © [www.asf-engineering.de](http://www.asf-engineering.de)

The Global Show for General Aviation  
 April 20 - 23, 2016  
 Halle 5 - Stand A5-137

Branch Göttingen: Ladestr. 8, 37139 Adelebsen  
 Tel. 0 55 06 - 950 917-90 · Fax 0 55 06 - 950 917-99  
[info@asf-safetybelts.de](mailto:info@asf-safetybelts.de) · [www.asf-safetybelts.de](http://www.asf-safetybelts.de)

# AUFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE VIELE WICHTIGE INHALTE VERMITTELT



Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle in Leinfelden war sehr gut besucht

Ende Februar, die Saison steht vor der Tür: ein prima Zeitpunkt für die Lehrberechtigten, einige Neuheiten zu erfahren und möglicherweise „ingerostete“ Inhalte präsent zu machen. Im Zeitraum von drei Jahren absolvieren Fluglehrer

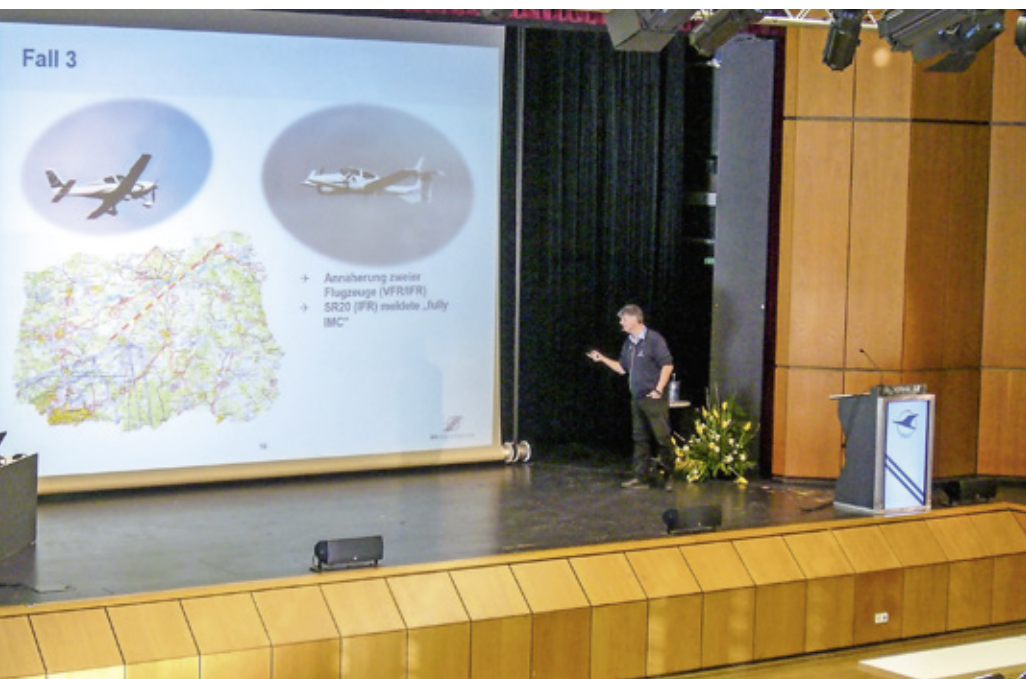
dieses Auffrischungsseminar, das auf anderthalb Tage aufgeteilt ist. Während zwar einige denken, dies sei ein großer Zeitaufwand, ziehe ich eher das Fazit: „Fluglehrer zu sein ist eine spannende Angelegenheit“. Nach sechs Jahren als

Fluglehrer im Verein kann ich jüngere Piloten nur dazu ermuntern, diesen Weg zu gehen.

Rund 150 Gleichgesinnte, darunter einige, die mit mir auf dem Hornberg trainiert hatten, folgten der Einladung des BWLV in die Filderhalle in Leinfelden. Wir sind die ATO – die Autorisierte Trainings Organisation. Martin Jost vom Referat für Aus- und Weiterbildung beim BWLV führte durch das Seminar, das er prima organisiert hatte. BWLV-Präsident Eberhard Laur war sichtlich stolz auf die „Flugschule“, die aus all den Vereinen gebildet wird. Der BWLV-Verbandsausbildungsleiter Egon Schmaus begleitete die Veranstaltung.

Den Start machte Carola Engelhardt von der DFS Tower-Niederlassung Stuttgart. Sie stellte Stefan Heinrich vor, der ein Ansprechpartner für die Allgemeine Luftfahrt in EDDS ist. Die Änderungen im Rahmen der standardisierten europäischen Luftverkehrsregeln (SERA) wurden erläutert.

Die Vermeidung von Wirbelschleppen lag ihr am Herzen: Wir „Kleinen“ sollen hoch anfliegen und nicht so früh aufsetzen, lautete ihr Credo. Der Vortrag



Zu den Referenten zählte auch Herwart Goldbach von der DFS Langen



wurde dann richtig lebendig, als Carola Engelhardt die Servicekultur der Menschen bei der Flugsicherung hervorhob. Wir Fluglehrer sollen helfen, manchen Piloten die Scheu vor dem Mikrofon zu nehmen. Funkverkehr solle man praktizieren, dann habe man das nötige Selbstvertrauen, um sich gut zu verständigen, erläuterte die DFS-Referentin.

## Neues zu Lizenzierung und Luftrecht

Jochen Sturm (u. a. Flugschule Hahnweide) stellte die Bedingungen bei der Lizenzierung und dem Erhalt vorhandener Berechtigungen vor. Es war bewundernswert, wie detailliert und sachkundig er dies darstellte.

Frank Dörner versteht es glänzend, mit Beispielen das Verständnis für Luftrecht zu schaffen. Dies tat er auch beim Auffrischungsseminar. Dabei sprach der renommierte Fachanwalt und Luftrechtler wesentliche Verordnungen (essential requirements) an. Dörner verwies auf entsprechende Quellen im Internet, zum Beispiel bei der EASA (<https://easa.europa.eu/regulations>).

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hatte ihren Vortrag leider kurz vor dem Auffrischungsseminar abgesagt. Dafür sprang der BWLV-Motorflug-Referent Walter Nerdinger ein, der dann einen Vortrag zur Unfalluntersuchung hielt. Sein Fazit: Zwischenfälle bei der Landung stellen einen Unfallschwerpunkt dar. Deshalb beendete Nerdinger seinen Bericht mit dem Appell, die Landung bei regelmäßigen Trainingsflügen zu üben.

## Hintergründe der Unfallentstehung

Michael Zistler, BWLV-Bezirksausbildungsleiter und Leiter der Fränkischen Fliegerschule Burg Feuerstein, beleuchtete die Hintergründe der Unfallentstehung. Die Fliegerei sei redundant, es gebe bei einem Einzelfehler immer eine Ausweichstrategie, erläuterte Zistler. Erst wenn weitere „Löcher in der Käsescheibe“ übereinander liegen, also weitere Abweichungen vom Sollzustand hinzukämen, dann krache es.

Auffällig sei, dass 26 Prozent der Zwischenfälle nach der gezeigten Statistik schon mithilfe eines korrekten Startchecks vermeidbar gewesen seien, erklärte Zistler. Die Kernbotschaft aber war sein Appell an die mentale Vorbereitung



Michael Zistler (vorn links) im Gespräch mit einem Teilnehmer. Im Hintergrund der Moderator und Organisator Martin Jost

auf das, was wir tun: Werde der Mensch von einer Situation überrascht, die ihm dann sehr schwierig oder gar unlösbar erscheine, gerate er in Panik. In diesem Zustand sei kein koordiniertes Handeln mehr möglich. Daher forderte er dazu auf, Situationen zu durchdenken, wie zum Beispiel den Seilriss beim Windenstart.

Heinz Dachsel vom gleichnamigen Flugmotoren-Unternehmen in Baierbrunn gewährte einen reich bebilderten Einblick in die Ausfallmechanismen von Verbrennungsmotoren. Neben mangelhafter Wartung war das „Leanen“ ein Diskusstionsthema unter den Teilnehmern. Fazit: F-Schlepper und die Absetzmaschinen für Fallschirmspringer müssen unter hoher Last fettes Gemisch beibehalten, so wie es im Handbuch steht. Die Bilder von überhitzten Auslassventilen zeigten, was passiert, wenn man zu früh mager wird. Auch Risse durch schnelle Temperaturänderungen wurden gezeigt, was für Schlepper und Absetzer ebenfalls ein wichtiges Thema ist.

Schließlich brachte uns Herwart Goldbach von der DFS Langen mit seinem sehr unterhaltsamen Vortrag Zwischenfälle und Wissenswertes bei der Luftraumnutzung nahe. Er empfahl uns den Newsletter „VFR“, den man auf [www.dfs.de](http://www.dfs.de) abonnieren kann und verwies auf die Internetseite [www.theinvisiblegorilla.com](http://www.theinvisiblegorilla.com), bei der es um die menschliche Wahrneh-

mung geht, die mithilfe von Versuchen analysiert wird.

Mein Resümee: Die anderthalb Tage vergingen „wie im Flug“ – Danke für das Engagement seitens der Veranstalter!

Text: Walter Gronbach  
Fotos: Walter Gronbach/Harald Golly

– Anzeige –

**FRIEBE  
FLUGBEDARF**

**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](http://www.friebe.aero) ✈ [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

# BWLV-TERMINSERVICE 2016

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
06.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
09.04.16	17.04.16	SF	AMF-Gebirgsflugtraining – Info: <a href="http://www.am-foerderverein.de">www.am-foerderverein.de</a>	Lesce/Bled (Slowenien)
09.04.16		MD	1. Teilwettbewerb BW-Meisterschaft F1E, 11 Uhr; Info: <a href="mailto:DSSauter@t-online.de">DSSauter@t-online.de</a>	Himmelberg/Melchingen
10.04.16		MD	2. Teilwettbewerb BW-Meisterschaft F1E, 10 Uhr; Info: <a href="mailto:DSSauter@t-online.de">DSSauter@t-online.de</a>	Himmelberg/Melchingen
11.04.16	22.04.16	A	Militärische Großübung Frisian Flag – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Norddeutschland
13.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
20.04.16	23.04.16	A	AERO – Internationale Luftfahrtmesse – Info: <a href="http://www.aero-expo.com">www.aero-expo.com</a>	Friedrichshafen, Messegelände
20.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
22.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
23.04.16	24.04.16	FB	Frühlingsfest-Wettfahrt – Info: <a href="http://www.ballonsportgruppe-stuttgart.de">www.ballonsportgruppe-stuttgart.de</a>	Stuttgart, Bad-Cannstatt
24.04.16		MT	Jahreshauptversammlung BuKo Ultraleichtflug, 10 Uhr – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Friedrichshafen, Messegelände
27.04.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
29.04.16	30.04.16	MF	Flugsicherheitsseminar – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Niederstetten
29.04.16	07.05.16	SF	50. Internationaler Hahnweidewettbewerb	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
30.04.16		MF	BZF I Zusatz – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
01.05.16		A	Tag der offenen Tür/Fly-In in Erbach – Info: <a href="http://www.lsverbach.de">www.lsverbach.de</a>	Flugplatz Erbach (EDNE)
04.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.05.16	08.05.16	LJ	BWLV-Pfingstjugendlager Ballon – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Lützelburg bei Augsburg
05.05.16	08.05.16	MF	27. DM UL-Fliegen – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Tannheim (EDMT)
06.05.16	08.05.16	MF	50. Allgäuflug – Info: <a href="http://www.allgaeuflug.de">www.allgaeuflug.de</a>	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
08.05.16		MD	Turbinentreffen, 9.30 Uhr – Info: <a href="mailto:peter.lukas@lvbayern.de">peter.lukas@lvbayern.de</a>	Flugplatz Mangolding, Regensburg
11.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
12.05.16	15.05.16	H	Trainingslager des DHC – Info: <a href="http://www.deutscher-hubschrauberclub.de">www.deutscher-hubschrauberclub.de</a>	Gelnhausen (EDFG), Hessen
12.05.16	21.05.16	SF	DM Frauen u. Quali für DM 2017; Club-/Standard-/15m-Klasse – Info: <a href="mailto:gai@bwlv.de">gai@bwlv.de</a>	SLP Auchtweid/Hockenheim
12.05.16	21.05.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/18m-/Standardklasse	Flugplatz Jena/Schöngleina
13.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
14.05.16	21.05.16	SF	Allgäuer Segelflugwoche – Info: <a href="http://luftsportverein-fuessen.de">http://luftsportverein-fuessen.de</a>	Flugplatz Füssen
14.05.16	21.05.16	SF	53. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb – Info: <a href="mailto://shiftmail.ch/hw2016">http://shiftmail.ch/hw2016</a>	Segelfluggelände Hütten
18.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
19.05.16	27.05.16	SF	Qualifikationswettbewerb Offene/18m-/Standardklasse	Flugplatz Bayreuth
20.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
21.05.16	22.05.16	SF	51. Hohenloher Vergleichsfliegen (erster Teil) – Info: <a href="http://www.hvf2016.de">www.hvf2016.de</a>	Segelfluggelände Weipertshofen
21.05.16	28.05.16	SF	26. Farrenberg-Segelflugwettbewerb; Info: <a href="http://wettbewerb.fsv-moessingen.de">http://wettbewerb.fsv-moessingen.de</a>	Flugplatz Farrenberg
25.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
25.05.16	29.05.16	MF	DM Navigationsflug für Motor- und UL-Flug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Husum (EDXJ)
26.05.16	29.05.16	SF	51. Hohenloher Vergleichsfliegen (zweiter Teil) – Info: <a href="http://www.hvf2016.de">www.hvf2016.de</a>	Segelfluggelände Weipertshofen
26.05.16	29.05.16	SF	Salzmanncup – Info: <a href="http://www.segelflugkunstflug.com">www.segelflugkunstflug.com</a>	Flugplatz Auerbach/V. (EDOA)
27.05.16	29.05.16	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Husum (EDXJ)
01.06.16	04.06.16	MF	Bayerische Meisterschaft Motorkunstflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Treuchtlingen (EDNT)
02.06.16	05.06.16	MF	2. DM Motorschirmfliegen – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
06.06.16	17.06.16	MF	Prüferlehrgang UL-Flug, Luftsportgerätebüro – Info: <a href="mailto:lsjb@daec.de">lsjb@daec.de</a>	Braunschweig
08.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
10.06.16	19.06.16	MF	2. FAI European Paramotor Slalom Championships	Bornos/Spanien
11.06.16		MF	43. Niedersachsenrallye u. 54. Motorflugmeisterschaft – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN)
11.06.16		MF	56. Hessensternflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
11.06.16		MF	Weinstraßen-Rallye – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Rheinland-Pfalz
22.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.06.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
02.07.16		MF	58. Südwestdeutscher Rundflug – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Aalen/Elchingen
06.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.16	10.07.16	MF	3. Internationales Cessna-Treffen – Info: <a href="http://www.edbj.de">www.edbj.de</a>	Flugplatz Jena-Schöngleina (EDBJ)
09.07.16		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
10.07.16		MD	Saalfug-Training FG Schorndorf – Info: <a href="mailto:guenther.platz@gmx.de">guenther.platz@gmx.de</a>	Schornbach
13.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
17.07.16	23.07.16	MF	DM Motorkunstflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
17.07.16		A	Mobile Legenden, Oldtimer- und Fliegertreffen – Info: <a href="http://www.mobile-legenden.de">www.mobile-legenden.de</a>	Flugplatz Eutingen
18.07.16	27.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Doppelsitzer-/Offene Klasse	SLP Lüsse
20.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
21.07.16	30.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/15m-Klasse	Flugplatz Rotenburg/Wümme
23.07.16	30.07.16	FB	Deutsch-französisches Ballonjugendlager – Info: <a href="mailto:dfjw@ballonsportjugend.de">dfjw@ballonsportjugend.de</a>	Zörbig/Sachsen-Anhalt
27.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.07.16	06.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/18m-Klasse	SLP Roitzschjora
30.07.16	06.08.16	LJ	7. BWLV-Jugend-Airgames – Info: <a href="mailto:airgames@gmx.de">airgames@gmx.de</a>	Flugplatz Übersberg
30.07.16	13.08.16	SF	34. FAI-WM Club-/Standard-/Doppelsitzerklasse	Pociunai/Litauen
30.07.16	20.08.16	MF	Theoriekurs PPL (A), Teil FCL, Vollzeitkurs – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-Motorflugschule Hahnweide
31.07.16		A	10. Oldtimertreffen Riedlingen – Info: <a href="http://www.oldtimertreffen-riedlingen.de">www.oldtimertreffen-riedlingen.de</a>	Flugplatz Riedlingen/Donau
01.08.16	11.08.16	SF	Segelflug-DM Junioren	Flugplatz Marpingen

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](mailto:buerkle@bwlv.de) oder nutzen die Möglichkeit, diese eigenständig über den Terminservice der Homepage unter: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) einzupflegen.



# WISSENSWERTES IN THEORIE UND PRAXIS



Trotz des reichlichen Schneefalls hatten die Teilnehmer beim 109. Werkstättler-Lehrgang viel Spaß auf dem Hornberg

Wer kennt das nicht: Kurz nicht aufgepasst und schon steckt der Hammer in der Fläche. Ein kurzer Moment der Unachtsamkeit und schon hat man die Rumpfröhre abgesägt. Um zu lernen, wie man solche Schäden repariert, trafen sich 20 mutige Werkstättleranwärter vom 11. bis 16. Januar zum 109. GFK-Werkstättler-Lehrgang auf dem Hornberg. Die Bedeutung dieses Lehrgangs wurde deutlich, wenn man sah, dass die Teilnehmer aus allen Ecken Deutschlands anreisten; so zum Beispiel auch aus Dresden oder Berlin.

Vom frühen Morgen bis zum späten Nachmittag wurde unter der Anleitung von Hans Hörber und der Akaflieg Stuttgart in der Werkstatt gearbeitet. In kleinen Teams wurden die verschiedensten Schadensstellen repariert. Dazu gehör-

ten Beschädigungen an Flügelendkanten und an der Flügel Nase genauso wie durchschlagene Flügelinnenschalen oder sogar eine abgedrehte Rumpfröhre. Darüber hinaus standen auch durchsichtigere Arbeiten wie das Reparieren einer Haube auf dem Plan. Und natürlich musste man auch wissen, wie die Wägung eines Flugzeugs durchgeführt wird.

### Ein Andenken an den Lehrgang

Traditionell wurde während der Woche auch ein etwa ein Meter langes Flügelstück gefertigt. Jeden Tag arbeiteten andere kleine Grüppchen daran und lernten, wie eine Fläche bei den großen Firmen hergestellt wird. Das selbst gefertigte Stück wurde in feine Streifen geschnitten, und so konnte am Ende dann jeder Teilnehmer noch ein Andenken an den

Lehrgang mit nach Hause nehmen. Die Abendstunden waren mit Vorträgen gefüllt. Denn die Theorie über Rechtliches, Faserverbundwerkstoffe und Schweißarbeiten ist am Ende genauso wichtig wie die praktischen Fähigkeiten.

Gegen Ende der Woche stand dann natürlich die Lernerei an, um am Samstagmorgen zu zeigen, was man die Woche über alles gelernt (und behalten) hatte und um die Prüfung zu bestehen.

Die frischgebackenen Werkstättler bedanken sich bei Hans Hörber, der Akaflieg Stuttgart und den Referenten, die zum guten Gelingen dieses Lehrgangs beigetragen haben.

Text: Robin Göbel, Akaflieg Stuttgart  
Foto: Matthias Birkhold

## FLUGSICHERHEIT

### MILITÄRISCHE GROSSÜBUNG FRISIAN FLAG

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) verweist auf die militärische Großübung „Frisian Flag“, die vom 11. bis 22. April 2016 stattfindet. Hierzu ist Folgendes zu beachten:

- In und unterhalb ED-D101A, ED-R201
- Samstag/Sonntag ausgenommen
- Mit erhöhtem militärischem Flugverkehr (IFR und VFR) im Bereich Schleswig-Holstein, nördliches Niedersachsen, Bremen und Hamburg muss gerechnet werden.

Text: DFS

# NOTAM-ABKÜRZUNGEN VERSTÄNDLICH ERKLÄRT

Im Zuge der europäischen Harmonisierung werden seit Beginn des Jahres alle Pre-flight Information Bulletins (inklusive VFR eBulletin) einheitlich in englischer Sprache ausgegeben.

Um Piloten den Umstieg so leicht wie möglich zu machen, hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine Broschüre erarbeitet, in der die wichtigsten NOTAM-Abkürzungen und Fachbegriffe erklärt

werden. Die entsprechende AIS-C-Homepage gibt es unter:

<https://secais.dfs.de/pilotservice/service/news/news.jsp>.

Die Online-Hilfen umfassen ein NOTAM-Wiki, NOTAM-Abkürzungen und den AOPA-Newsletter.

Text: DFS

## LUFTRAUMÄNDERUNGEN

Zum 31. März 2016 werden diverse Luftraumänderungen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) umgesetzt.

Einige Beispiele zu den Luftraumänderungen (etwa Nürnberg oder Hamburg) gibt es auf der Homepage der Deutschen Flugsicherung (DFS) unter [www.dfs.de](http://www.dfs.de) (Suchwort „Luftraumänderungen“).

Zu beachten ist, dass zur Flugvorbereitung und Flugdurchführung die aktuellen Veröffentlichungen wie NfL, NOTAM etc. zu verwenden sind.

Text: DSF

## ABSCHIED

# TRAUER UM ROBERT HÄUSSLER SENIOR



Robert Häußler senior war ein Mann der ersten Stunde bei der Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal

Die Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal trauert um ihr Ehrenmitglied Robert Häußler senior. Mitte Februar ist er im Alter von 79 Jahren gestorben.

Mit 25 Jahren hat Robert mit der Fliegerei begonnen, zuerst auf der Hahnweide, ab 1965 bei der heutigen Fliegergruppe Grabenstetten, die anfangs noch an der Teck flog und erst seit 1968 ein festes Quartier auf der Alb hat. Auf dem neuen Fluggelände war Robert ein Mann der ersten Stunde. Schon 1970 schaffte er den ersten 300-Kilometer-Flug von Grabenstetten aus. 1978 gelang ihm im

Urlaub in den Alpen gemeinsam mit zwei seiner Kameraden ein Ziel-Rückkehr-Flug über 520 Kilometer, ein paar Jahre später konnte er das goldene Leistungsabzeichen mit drei Diamanten vervollständigen.

Am Bau der Flugzeughalle und der Werkstatt in Grabenstetten war Robert maßgeblich beteiligt, ebenso wie an der Konstruktion und dem Aufbau der Startwinde, die bis heute ihre Dienste verrichtet. Neben diesen Großprojekten und der Führung seines Betriebes in Kirchheim/Teck übernahm er im Verein einige Jahre lang die Aufgabe des Werk-

stattleiters. Als stellvertretender Vorsitzender war er maßgeblich an der Neugestaltung des Fluggeländes infolge der Flurbereinigung beteiligt.

Trotzdem blieb ihm noch genug Zeit für seine große Leidenschaft, das Fliegen. Ob daheim auf der Alb oder im Fluglager in den Alpen, oft war er bis spät abends in der Luft. Auch nach über 3.500 Flugstunden konnte man ihm stets die Begeisterung nach einem schönen Flug ansehen. Obwohl er zuletzt nicht mehr selbst fliegen durfte, blieb er dem Verein eng verbunden, war mit seiner Frau Anne oft auf dem Flugplatz und bei Jung und Alt ein gern gesehener Gast. Auch zwei seiner drei Söhne fliegen in Grabenstetten.

Zur Anerkennung seiner Verdienste wurde ihm bereits 1997 die silberne Ehrennadel des BWLV und 2002 die silberne Wolf-Hirth-Medaille verliehen. Im Jahr 2007 wurde Robert zum Ehrenmitglied der Fliegergruppe ernannt.

Nun mussten wir Abschied nehmen von unserem Fliegerkameraden. Die lange gemeinsame Zeit werden wir dankbar in Erinnerung behalten.

Text: Marc Schneider  
Foto: privat



# FLIEGERGRUPPE DETTINGEN TRAUERT UM WILLI JAUCH

Ein langes und erfülltes Fliegerleben ist zu Ende gegangen; die Fliegergruppe Dettingen unter Teck trauert um ihr Gründungsmitglied und ihren langjährigen Vorsitzenden Willi Jauch. Er verstarb am 26. Januar im Alter von 96 Jahren in seiner Heimatgemeinde Dettingen.

Bereits als Jugendlicher kam Willi als 15-Jähriger auf dem Klippeneck unweit seiner Geburtsstadt Schweningen zum ersten Mal mit dem Segelflug in Kontakt und absolvierte dort seine Segelflugausbildung. Im Zweiten Weltkrieg flog er bei den Lastenseglern viele Einsätze zur Versorgung der Fronttruppen; gegen Ende des Krieges wurde er als Fluglehrer zur Flugschule an der Teck versetzt. Nach dem Kriegsende blieb er dort und war 1950 als Gründungsmitglied der heutigen Fliegergruppe Dettingen von Anfang an dabei.

1954 wurde Willi Jauch zum ersten Vorsitzenden gewählt und hatte dieses Amt 36 Jahre lang inne, bevor er es im Februar 1990 in jüngere Hände legte. Unter seiner Regie nahm die Fliegergruppe Dettingen einen kontinuierlichen Aufschwung – angefangen beim Fluggelände: In den Anfangsjahren musste in manch mühsamen und zähen Verhandlungen mit der Gemeinde und der damaligen Viehweidengossenschaft um Pachtverträge gerungen werden, um einen regulären Flugbetrieb sicherzustellen. 1979 erfolgte dann die Umlegung des Fluggeländes, wodurch die Verbindungsstraße nach Bissingen endlich nicht mehr mitten durchs Fluggelände führte.

Seine Verhandlungen mit dem Baden-Württembergischen Luftfahrtverband führten in den 80er-Jahren dazu, dass die Flughalle auf unserem Fluggelände in Erbpacht an die Fliegergruppe übertragen



Willi Jauch um 1960 in der ersten Ka-6 des Vereins

wurde. Nicht zuletzt wurde der Flugzeugpark unter seiner Führung stetig erweitert und modernisiert, wodurch sich auch sportliche Erfolge einstellten. Es war ihm ein Anliegen, dass die Piloten der Fliegergruppe in den Ergebnislisten der zentralen und dezentralen Meisterschaften möglichst weit vorn auftauchten. Seine eigenen sportlichen Ambitionen stellte Willi dabei in der Regel hinten an. So war es ihm in seiner fliegerischen Karriere nicht vergönnt, sein großes Ziel, den 500-Kilometer-Flug für den dritten Diamanten, erfolgreich zu vollenden. Im Dienste des Nachwuchses bildete Willi eine Vielzahl von jungen Flugschülern aus, stets hatte er ein offenes Ohr für die Belange der Jugend.

Bezeichnend für sein Engagement war der grenzenlose Idealismus, mit dem er hinter der Fliegerei und seinem Verein stand. Oftmals stellte Willi Jauch seine persönlichen Interessen und oft auch die der Familie hinter den Interessen der Vereinsgemeinschaft an. In Anerkennung seiner Leistungen für den Verein und den Luftsport verlieh ihm der BWLV 1985 die Wolf-Hirth-Medaille in Gold.

Nach seinem Rückzug vom Amt als Vereinsvorsitzender ging es Willi auch fliegerisch etwas langsamer an. Ende der 90er-Jahre gab er altersbedingt seine Pilotenlizenzen auf. Doch auch danach flog er noch sehr gerne auf dem Copilotensitz unseres Motorseglers oder des Ultraleichtflugzeugs mit. Es ist erst wenige Jahre her, als er mit seinem Sohn Günther ein letztes Mal ans Klippeneck geflogen ist.

In Willi Jauch verliert die Fliegergruppe Dettingen eine große Persönlichkeit. Wir werden seine Verdienste um die Fliegergruppe nicht vergessen!

## ZUM NACHRUF FÜR WALTER KUHN

In unserer März-Ausgabe ist im Text zum Nachruf für Walter Kuhn (Fliegergruppe Blaubeuren) aus technischen Gründen leider etwas durcheinandergeraten: Die ersten beiden Absätze des Textes wurden versehentlich zweimal hintereinander abgedruckt. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

red.

Text: Volker Weber  
Foto: privat



# Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



## LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck  
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282  
(Sindy Zepf)  
E-Mail: [klippeneck@bwlv.de](mailto:klippeneck@bwlv.de)

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

### BWLTV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

## TOP-TERMINE IM APRIL 2016

### BW-LANDESMEISTERSCHAFT F1E

9.–10.4.2016 Himmelberg bei Melchingen  
Info: [DSsauter@t-online.de](mailto:DSsauter@t-online.de)

### LUFTFAHRTMESSE AERO

20.–23.4.2016 Friedrichshafen, Messegelände  
Infos: [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com)

### FRÜHLINGSFESTWETTFAHRT

23.4.2016 Stuttgart, Cannstatter Wasen  
[www.ballonsportgruppe-stuttgart.de](http://www.ballonsportgruppe-stuttgart.de)

### FLUGSICHERHEITSEMINAR

29.–30.4.2016 Niederstetten  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

### 50. HAHNWEIDE-SEGELFLUGWETTBEWERB

29.4.–7.5.2016 SLP Hahnweide, Kirchheim/T.  
Info: [www.wettbewerb.wolf-hirth.de](http://www.wettbewerb.wolf-hirth.de)