

ALLGEMEINES SEITE 10

DIESE ÄNDERUNGEN BRINGT DIE „GA-ROADMAP“

EIN BERICHT ZUR AUFTAKTVERANSTALTUNG IN BONN

MOTORFLUG SEITE 28

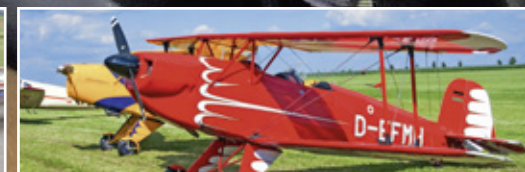
WO FLIEGEN KEIN LUXUS IST

UNTERWEGS IM URWALD PAPUA-NEUGUINEAS

TITELTHEMA SEITE 4

MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN

WAS TUN GEGEN SCHWINDENDE MITGLIEDERZAHLEN? DER BWLV PRÄSENTIERT ERSTE ERGEBNISSE SEINER UMFRAGE UND BIETET UNTERSTÜTZUNG FÜR DIE VEREINE



Bitte beachten Sie unsere neue Adresse! Wir sind wie folgt erreichbar:
Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.
Scharrstraße 10
70563 Stuttgart

Alle Telefonnummern und E-Mail-Adressen sind gleich geblieben.



EDITORIAL

- 3 Mitglieder finden und binden

ALLGEMEINES

- 4 Umfrage und Vorgehen der Arbeitsgruppe „Mitglieder finden und binden“
- 5 Serie „Mitglieder finden und binden“ (1) – Welche Möglichkeiten der Förderung gibt es nach der Ausbildung?
- 5 Höhenrestaurant Klippeneck ist wieder offen
- 6 DO.labor im Dornier Museum lädt zum Experimentieren ein
- 7 Statistik zum Flughafen Stuttgart liegt vor
- 7 Oldtimer- und Luftfahrtfestival „Mobile Legenden“
- 8 Unikate – „Preis“werte Flugzeuge im Eigenbau
- 10 GA-Roadmap-Veranstaltung – Luftrecht im Wandel

PR-ARBEIT

- 12 Fliegergruppe Freudenstadt auf Bildungsreise in Berlin

HKF

- 14 Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds wird 50 Jahre alt

FREIBALLON

- 16 Modellballonfesdchle Althütte – Ballontaufe in der Halle
- 17 Ballönertag 2016 – Wichtige Informationen für Ballonpiloten

MODELLFLUG

- 18 Der MFC Untermünkheim bereitet sich vor: Europameisterschaft F3A erstmalig in Deutschland
- 18 Modellflugferien im Haus der Luftsportjugend

DAEC-NEWS

- 19 125 Jahre Menschenflug – Sternflug geplant
- 46 Luftsportverband Schleswig-Holstein – Neue Adresse
- 46 Oldtimer – FAI erkennt die Charta von Braunschweig an
- 46 Öffentlichkeitsarbeit – Werbematerial erhältlich
- 46 Luftsportgeräte-Büro – Jahresnachprüfnummer online

HÄNGEGLEITEN

- 20 Felix Rühle und sein Unternehmen A-I-R

LUFTSPORTJUGEND


- 23 Jugendleiter-Lehrgänge auf dem Klippeneck

LUFTSPORTLERINNEN

- 23 43. Hexentreffen 2017 in Rheinland-Pfalz

MOTORFLUG/UL

- 24 3. Nostalgisches Flieger-Picknick und Classic-Cessna-Meeting – Oldtimer und Retroplanes sind gefragt
- 24 Wettbewerbssport – Treffen der Navigationsflieger
- 25 IFR für Privatpiloten: Sinn oder Unsinn?
- 27 „IFR light“ als Fluganfänger – Kann das gut sein?
- 28 Wo Fliegen kein Luxus ist – Unterwegs in Papua-Neuguinea

- 2 Inhalt 

- 31 27. Deutsche Meisterschaften im Ultraleichtfliegen
- 31 Anmeldung zum 58. Südwestdeutschen Rundflug
- 32 Anmeldeformular zum 58. Südwestdeutschen Rundflug 2016

SEGELFLUG

- 33 Vereinsfusion in Stuttgart – SFG Untertürkheim und FSG Heinkel haben sich zusammengeschlossen
- 34 50 Jahre Schleicher ASK 13 – Typentreffen zum Jubiläum
- 34 Jetzt bewerben: Noch Plätze für Sportsoldaten

REGIONEN

- 35 Region 1: Neue Halle der Bestimmung übergeben
- 35 Region 1: Erfreuliche Bilanz bei der FG Freudenstadt
- 36 Region 2: Fly-In zu Himmelfahrt am Flugplatz Backnang
- 37 Region 4: Neues Segelflugzeug für den LSV Hohenasperg
- 37 Region 6: FSG Hanns Klemm Böblingen – Verein bestens aufgestellt
- 38 Region 7: 32. Kehler Flugtage locken mit vielen Attraktionen

GRATULATION

- 39 Fritz Leberherz zum 90. Geburtstag
- 39 Ehrung für Andreas Seidel und Hans Fafara

BWLV-MITTEILUNGEN

- 40 BWLV-Terminservice 2016
- 41 Fluglehrausbildung im BWLV
- 42 127. Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg




FLUGSICHERHEIT

- 43 Neuer Link zu Liste mit NOTAM-Abkürzungen
- 43 Luftraum – Neue NfL zum Sprechfunkverkehr
- 44 Vorsicht vor Wirbelschleppen!
- 44 Rechtliches – Keine Nachweispflicht für F-Schlepp an der Schwerpunktakupplung

ABSCHIED

- 45 Jakob Laur
- 46 Ernst Bennert

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Unterwegs über den Wolken: Dabei darf – unabhängig von elektronischen Navigationshilfen – das richtige und vor allem aktuelle Kartenmaterial nicht fehlen.

Foto: Chris Hiller

Herausgeber und Geschäftsstelle:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. (BWLVL)
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.

MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN



Volker Rath, BWLV-Präsident für
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler!

Wow, das hat gepasst. Die Umfrage des BWLV unter den Mitgliedern zum Thema „Mitglieder finden und binden“ war zunächst ein Schuss ins Blaue. Dass es Veränderungen in der Vereinslandschaft generell gibt und damit auch bei uns Luftsportlern, war bekannt. Ein Blick in die Statistiken genügt. Deshalb hat der Verband reagiert und eine sechsköpfige Gruppe mit haupt- und ehrenamtlichen

BWLV-Kräften gebildet. Aber wie groß ist das Problembewusstsein an der Basis? Und wo hakt es genau? Darüber konnten wir nur spekulieren. Deshalb die Umfrage. Die Rücklaufquote der Fragebögen hat uns überrascht. Sie war, gemessen an den Erwartungen, geradezu überwältigend.

Aus welcher Ecke die Antworten kommen – wir wissen es nicht. Es spielt auch keine Rolle. Die Umfrage wurde bewusst anonym gehalten und richtete sich nicht nur an die Verantwortlichen in den Klubs, sondern an alle Mitglieder. Wir wollten ehrliche Antworten, und die haben wir bekommen. Schöner Nebenaspekt: Sie waren ausnahmslos sachlich und konstruktiv, es fiel kein einziges böses Wort. Die Teilnehmer haben sich vielmehr Gedanken gemacht und wichtige Hinweise geliefert. Nochmal vielen Dank dafür!

Was überrascht: Es war wenig Überraschendes dabei. Wenngleich es Vereine gibt, in denen es offensichtlich ganz gut läuft – im Grunde genommen haben die meisten mehr oder weniger ganz ähnliche Sorgen. Die Probleme, die es zu lösen gilt, sind folglich bekannt. Das Schöne ist: Manche haben bereits Lösungen gefunden.

Wir müssen also das Rad nicht gänzlich neu erfinden, wenn wir Verbesserungen erreichen wollen. Es genügt vielleicht in vielen Fällen schon, Ideen anderer Vereine aufzugreifen und zu prüfen, ob sie in die eigene Vereinsstruktur passen. Austausch unter Gleichgesinnten also, ganz klassisch – schon immer eine der zentralen Funktionen des BWLV.

Ein Punkt sticht dann doch heraus. Der Aspekt „Mitglieder binden“ wird als genauso wichtig empfunden wie „Mitglieder finden“. Das ergibt durchaus Sinn. Vereine bringen viel Energie auf, um potenzielle neue Luftsportler anzusprechen und Einsteiger auszubilden. Frustrierend ist, wenn sie dann abspringen – geschult, erfahren und reif genug, Aufgaben zu übernehmen.

Meist sind Studium, Beruf oder Familie die Gründe. Ich kenne es aus eigener Erfahrung: Mit Anfang 40, forderndem Job und drei kleinen Kindern ist es nicht leicht, noch Zeit für Hobby und Ehrenamt loszueisen. Gerade die Familienphase ist sensibel.

Meistens stellen Luftsportvereine ihren Mitgliedern zwei Modelle zur Auswahl, um sich einzubringen: Zeit oder Geld. Aber genau das sind plötzlich knappe Güter, wenn sich Nachwuchs einstellt. Möglicherweise gibt es differenziertere, individuellere Lösungen, um diese luftsportliche „Nullschieber“-Lebensphase besser überbrücken und an Bord bleiben zu können. Außerdem erhoffen sich viele Mitglieder Entwicklungsmöglichkeiten und Förderung nicht nur für die Streckencracks und Leistungspiloten, sondern für die „Breitensportler“ und Genussflieger.

Die BWLV-Aktionsgruppe hat sich an die Arbeit gemacht, Schlüsse daraus zu ziehen und Lösungen zu erarbeiten. Erste Ideen gibt es schon. Um überzogenen Erwartungen vorzubeugen: Es wird nicht „die“ genial einfache Lösung geben, die alle Probleme aus der Welt schafft. Es wird eher notwendig sein, an vielen kleinen Stellschrauben zu drehen. Einige neue Angebote kann der BWLV sicher zentral organisieren und übernehmen, manches muss eher in Einzelfallberatung besprochen werden. Für andere Probleme kann der Verband zwar Ideen und Anregungen liefern. Sie anzunehmen und umzusetzen, ist aber Aufgabe der Vereine. Der BWLV wertet die Umfrageergebnisse auf jeden Fall als klaren Auftrag, daran zu arbeiten. Und genau das wollen wir auch tun.

Ihr

UMFRAGE UND VORGEHEN DER ARBEITSGRUPPE „MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN“

DER „MITTELBAU“ FEHLT

Was tun gegen den Mitgliederschwund, der etliche Luftsportvereine seit Jahren plagt, manche von ihnen gar in ihrer Existenz bedroht? Mit dieser Frage setzt sich derzeit eine sechsköpfige Arbeitsgruppe im BWLV auseinander. Hauptziel war und ist es, Instrumente zu erarbeiten, die den Vereinen in Bezug auf das Thema „Mitglieder finden und binden“ an die Hand gegeben werden können. Denn es zeigt sich, dass immer mehr Vereine nicht nur Schwierigkeiten haben, neue Mitglieder zu generieren, sondern vor allem, diese dann auch dauerhaft zu halten und sie zur Mitarbeit im Verein zu bewegen.

Um sich einen Überblick zu verschaffen, wie es in den Vereinen tatsächlich aussieht, hat die Arbeitsgruppe zunächst einen Fragebogen erstellt, der über den adler und die Homepage an die Mitglieder verteilt wurde. Darin wurde zum einen Statistisches abgefragt (Vereinsgröße, Altersstruktur, Sparten), aber auch Inhaltliches kam zur Sprache. So wurde etwa gefragt, wie die ehrenamtlichen Aufgaben im Verein verteilt sind, wie das Angebot des Vereins bewertet wird, ob die Arbeitsweisen noch zeitgemäß sind und anderes mehr.

Insgesamt 90 Rückmeldungen

Erfreulicherweise gab es insgesamt 90 zum Teil sehr detaillierte Rückmeldungen – dafür sagt die Arbeitsgruppe allen Teilnehmern ein ganz herzliches Dankeschön! Dies zeigt, dass bei dem Thema offensichtlich großer Diskussionsbedarf besteht und dass sich die Luftsportler durchaus Gedanken machen zum Fortbestand ihrer Vereine und des Luftsports.

Zum zahlenmäßigen Rahmen lässt sich sagen, dass sich überwiegend Mitglieder aus mittelgroßen Vereinen mit etwa 50 bis 150 Mitgliedern zu Wort gemeldet haben, aber auch die Mitglieder größerer und kleinerer Vereine haben Rückmeldungen abgegeben. Sie alle eint die Unzufriedenheit mit der Mitgliederentwicklung. In fast allen Vereinen, die hierbei genannt wurden, gibt es laut den Angaben der Teilnehmer bereits Formen von Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere verfügen fast alle Vereine über einen Internetauftritt.

Umfrage sollte ein Stimmungsbild liefern

Die Umfrage war explizit als Stimmungsbild angelegt, nicht als wissenschaftliche Arbeit – und sie erhebt auch nicht den Anspruch, repräsentativ zu sein. Dennoch haben sich daraus einige Trends ablesen lassen. So hat sich zum Beispiel sehr eindeutig herauskristallisiert, dass es in den Vereinen vor allem an den „mittelalten“ Mitgliedern zwischen 26 und 40 fehlt – also dem, was viele Teilnehmer gemeinhin als „den Mittelbau“ bezeichnet haben.

Viele bemängeln auch, es gebe zu wenig Angebote und Betreuung für Scheininhaber, die sich vereinsintern gelegentlich weiterbilden wollen und sich auch mal jemanden wünschen, der sie dazu ein bisschen an die Hand nimmt.

Die Umfrage zeigt leider aber auch, dass die Einflussmöglichkeiten des BWLV oder auch der Vereine selbst nur begrenzt

vorhanden sind. Viele Teilnehmer beklagen, dass immer weniger Menschen bereit seien, viel Zeit ins Ehrenamt zu investieren – sei es durch zunehmende Belastungen in Schule und Arbeit oder auch generell mangelnde Bereitschaft, sich in die Gemeinschaft einzubringen. Auch andere Vereine müssen mit diesem Umstand kämpfen, und ein Stück weit muss eben auch klar sein, dass es äußerst schwierig sein wird, sich diesem gesamtgesellschaftlichen Trend entgegenzustellen.

Teils verkrustete Hierarchien und starre Arbeitsstundenmodelle verstärken diese Problematik in den Vereinen – auch dies bemängelten viele Teilnehmer. Deshalb wurde vielfach darauf hingewiesen, dass der Großteil der Aufgaben in den Vereinen selbst erledigt werden müsse und der BWLV lediglich Anregungen und Vorschläge zur Zukunftssicherung machen könne.

Artikelserie im adler

Diese Anregungen soll es nun zunächst in Form einer Serie von Artikeln im adler geben. In jedem Serienteil werden einige der Forderungen/Probleme aufgegriffen, auf die die Mitglieder hingewiesen haben. Hierzu werden dann entsprechende Ideen/Lösungsvorschläge formuliert. Ganz am Ende könnte dann stehen, dass alle Serienteile zu einem Handbuch zusammengefasst werden – so wie es schon eines zum Thema Pressearbeit gibt, das sich bestens bewährt hat.

Im nächsten Schritt steht die Überlegung, dass der Verband dann auch konkrete Angebote für die Vereine entwickelt. Dies könnten etwa Seminare sein, zum Beispiel zur Vereins- oder Vorstandsarbeit. Ein erster Schritt ist die Einführung von Streckenflugcoach-Seminaren – lesen Sie hierzu mehr in unserem ersten Serienteil auf den nächsten Seiten.

Was darüber hinaus an konkreten Maßnahmen/Veranstaltungen von Seiten des BWLV denkbar wäre, wird sich zeigen. Jedenfalls gibt es eine Fülle von Ideen der Mitglieder, die nun auf ihre Machbarkeit hin geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Ein spezielles Ergebnis der Umfrage hat die Arbeitsgruppe jedenfalls besonders gefreut: Die Arbeit des BWLV wird wahrgenommen und als positiv empfunden. Dies ist für den Verband allerdings nicht Anlass, sich zurückzulehnen, sondern Ausgangspunkt dafür, die Vereine und Mitglieder künftig mit noch mehr Service- und Beratungsangeboten zu unterstützen.

Text: Simone Bürkle



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (1)

WELCHE MÖGLICHKEITEN DER FÖRDERUNG GIBT ES NACH DER AUSBILDUNG?

Im ersten Teil unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ geht es um einen Punkt, den viele Teilnehmer unserer Umfrage als Problem angesprochen hatten: Oftmals sei es in den Vereinen so, dass die Ausbildung von Nachwuchspiloten im Segelflug sehr gut geregelt sei und auch bestens funktioniere. Sobald diese Piloten aber ihren Schein erhalten hätten, seien sie weitgehend auf sich allein gestellt. Es gebe dann niemanden mehr, der sie sozusagen an die Hand nimmt und mit ihnen weitere Übungsflüge durchführt. „Es gibt wohl sporadisch das Mitfliegen mit erfahrenen Kameraden, aber systematische Aus- und Fortbildung nach Scheinerhalt würde ich das leider nicht nennen“, schreibt etwa ein Teilnehmer unserer Umfrage zu dieser Problematik.

Der BWLV hat erkannt, dass hier Nachholbedarf besteht und möchte deshalb die Vereine mit einem besonderen Dienstleistungsangebot unterstützen. Dieses beinhaltet die Ausbildung von sogenannten **Streckenflugcoaches**.

Hierzu plant der BWLV, ab dem Winterhalbjahr Seminare für qualifizierte Strecken- und Wettbewerbsflieger im Bereich des BWLV und darüber hinaus anzubieten. Sinn dieser Seminare ist es, motivierte Segelflieger zu gewinnen und sie **mit wenig Aufwand auch ohne Lehrberechtigung zum Trainer/Coach** auszubilden, damit sie anschließend die Weiterbildung für Vereinsmitglieder nach dem Schein zum Strecken- und Wettbewerbsflieger übernehmen können.

Hintergrund ist, dass die „richtigen“ Fluglehrer oft aus zeitlichen Gründen (Grundschulung) gar nicht in der Lage sind, sich zusätzlich auch noch um die Weiterbildung von Fliegerkameraden mit Schein in ihrem Verein zu kümmern. Hier kommt dann eben jener neu etablierte **Trainer oder Coach** ins Spiel: Dieser kann die Weiterbildung übernehmen, ohne zuvor die langwierige Ausbildung zum Fluglehrer absolviert zu haben.

Vorbild hierfür ist etwa der Luftsport-Verband Bayern, bei dem das Konzept der Streckenflugcoaches vor einigen Jahren eingeführt wurde. Seither wird dieses Vorgehen dort überaus erfolgreich praktiziert, und es konnte über die neu ausgebildeten Streckenflieger viel Wissen in die Vereine transferiert werden.

Der BWLV will sich darüber hinaus auch bemühen, zentralisierte BWLV-Lehrgänge für Streckenflugneulinge aller Altersgruppen anzubieten.

Eine weitere Idee zur Betreuung von Scheinneulingen, die Vereine auch jederzeit selbst umsetzen können, und die für alle Luftsportsparten relevant ist, ist die Einführung von **Patenschaften**. Hierbei werden gezielt Mitglieder angesprochen, die Zeit, Lust sowie vor allem die notwendige Erfahrung im Fliegen haben und gerne ihr Wissen mit anderen teilen möchten. Diese sind dann dafür zuständig, sich um Scheinneulinge, aber auch andere Interessierte zu kümmern, die vielleicht noch unsicher sind und gelegentlich Anleitung und Übung brauchen.

Innerhalb dieser „Gespanne“ können Vereinbarungen für regelmäßige Treffen und gemeinsames Fliegen getroffen werden. So fühlen sich die Neulinge besser aufgehoben und können vielleicht auch langfristig an ihren Verein gebunden werden – denn wer einen persönlichen Ansprechpartner hat, springt nicht so schnell ab.

Für die „Alten“ bedeutet dies, dass sie neue Impulse bekommen, ihre Erfahrung weitergeben und dazu beitragen, eine gesunde Basis an aktiven Fliegern für den Verein zu schaffen. Langfristiges Ziel ist nicht nur die Weiterbildung der Scheinneulinge. Es kann zum Beispiel auch darum gehen, sie an die Abläufe im Verein heranzuführen und sie eventuell sogar für Ehrenämter und Führungsaufgaben im Verein fit zu machen (Näheres hierzu wird noch ausführlicher in einem der nächsten Serienteile folgen).



In unserer Serie zum Thema „Mitglieder finden und binden“ soll es von nun an regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu geben, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen oder haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adlerredaktion unter buerkle@bwlv.de

Text: Simone Bürkle

AUSFLUGSZIEL

HÖHENRESTAURANT KLIPPENECK IST WIEDER OFFEN

Seit Kurzem hat das Höhenrestaurant auf dem Klippeneck wieder geöffnet. Damit gibt es nicht nur für die Segelflieger, sondern auch für die zahlreichen Touristen, die jedes Jahr das Klippeneck besuchen, wieder eine Möglichkeit, direkt vor Ort einzukehren. Der BWLV betreibt auf dem Klippeneck, wo das höchstgelegene Segelfluggelände Deutschlands angesiedelt ist, seine Jugend- und Bildungsstätte. Der Verband bietet dort auch gute Übernachtungsmöglichkeiten zu günstigen Preisen an. Mehr Informationen hierzu gibt es auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Einrichtungen → Jubi Klippeneck)

Text: red.

DO.LABOR IM DORNIER MUSEUM LÄDT ZUM EXPERIMENTIEREN EIN WISSENSCHAFT AUF SPIELERISCHE WEISE ERLEBBAR MACHEN



Versuche mit Luftströmung: Das Dornier Museum bietet mit seiner neuen Werkstatt die Möglichkeit, sich der Wissenschaft auf spielerische Weise zu nähern

Jetzt kehrt Leben ein in die wieder aufgebaute historische Baracke Seemoos: Kürzlich eröffnete das DO.labor neben dem Dornier Museum Friedrichshafen als Experimentier-Werkstatt für kreative Köpfe. Vor allem Kinder und Jugendliche können dort mit interessanten Experimenten ihr Wissen erweitern. Das Angebot ist auch für Schulklassen gedacht.

Das Holzgebäude, in dem Flugzeugpionier Claude Dornier vor über 100 Jahren am Seemooser Horn seine ersten Flugzeuge entwickelte, wurde dank der Unterstützung zahlreicher Förderer vor dem Abriss bewahrt. Von September 2014 an war das Gebäude fachmännisch restauriert und neben dem Dornier Museum wieder aufgebaut worden. Nun dient das sogenannte DO.labor als Werkstatt, damit junge Menschen Felder wie Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik (MINT) entdecken können.

Beim Rundgang durch das neue DO.labor gibt es viel zu staunen. Im Eingangsbereich wurde das Büro von Claude Dornier nachgestaltet, mit dem ursprünglichen Holzfußboden und historischem Mobiliar:

Schreibtisch, Reißbrett, Aktenschränke aus der Zeit, als dort geniale Ideen erstmals Flügel bekamen. Der Kontrast gleich nebenan: Ein modernes Büro für die Museumspädagogik des Dornier Museums. Dort werden die Kurse, Seminare und Veranstaltungen konzipiert und organisiert, die künftig das DO.labor mit Geist und Leben füllen.

Den Großteil der Baracke nimmt der Lehr- und Veranstaltungsraum ein. Bis zu 80 Personen finden dort Platz. Werkbänke aus dem Bestand der Liebherr Aerospace locken zum Tüfteln und Bauen. Dazu flexibles Mobiliar für Kurse, Fortbildungen und Veranstaltungen jeder Art. Die technische Ausstattung ist auf dem modernsten Stand, vom Computer-Netzwerk über Beamer und Leinwand bis zu dimmbarer LED-Beleuchtung. 15 Notebooks stehen zur Verfügung. Ein 3D-Drucker bringt Ertüfteltes sofort in greifbare Form.

Das pädagogische Konzept des DO.labors im Dornier Museum wurde komplett neu entwickelt – unter Mitarbeit eines erfahrenen Spiele-Erfinders. Wer ins Programm schaut, erlebt die Welt der Luft- und Raumfahrt durch die neugierigen Augen der Kinder und Jugendlichen.

Worte wie „Pioniergeist“ und „Hightech“ klingen für Erwachsene gut. Doch um den Forschergeist in Kindern zu wecken, muss die Sprache weg vom hohen Diktus der technischen Welt: Ein Kind sieht keinen Satelliten, fragt sich aber, warum ein Handy manchmal geht und manchmal nicht. Statt technischer Details und historischer Großtaten interessieren ein Kind ganz andere Dinge aus seiner eigenen Vorstellungswelt: Was macht ein Astronaut, wenn er aufs Klo muss? Sind Marsmännchen grün? Warum hört mich im Weltall keiner rufen? Und warum braucht ein Schwan keinen Propeller zum Fliegen, ein Flugzeug aber schon?

Für Jugendliche, Azubis und Studierende wird's dann schon technischer: Welche Technik steckt dahinter, wenn mein Smartphone mir anzeigt, dass in China ein Sack Reis umgefallen ist? Warum hebt ein Flugzeug bei 100 Stundenkilometern ab, während ein Rennwagen bei 300 Stundenkilometern am Boden klebt?

Das Aha-Erlebnis steht im Mittelpunkt, am Beginn steht der Spaß am Experimentieren. Im DO.labor werden nicht nur Papierflieger gebaut, sondern es wird auch ausprobiert, wie sich ein hohles Ei vorn oder hinten auf das Verhalten des Fliegers auswirkt. Hier werden mit Brausepulver Raketen gestartet, und es wird geprüft, ob eine Brauserakete mit zwei Triebwerkstufen möglich ist.

Das Programm der Führungen und Workshops zieht sich durch das ganze Jahr. Es gibt fixe Termine jeden Monat mit Computer-Themen der Toolbox Bodensee, Vorträge des Museums-Freundeskreises zu Themen aus Luft- und Raumfahrt sowie Technik-Nachmittage mit den Kooperationspartnern des Museums. Jeden dritten Freitag im Monat werden Flugobjekte gebaut und in die Luft gebracht; jeden vierten Samstag im Monat gibt's Experimente rund ums Fliegen. In allen Schulferien gibt es Programme an sämtlichen Wochentagen – für Einheimische wie für Feriengäste.

Der Do 27 Flugsimulator ist die Attraktion schlechthin bei allen Veranstaltungen. Im Original-Cockpit einer Do 27 starten Jugendliche und Erwachsene ihren virtuellen Rundflug über den Bodensee. Nach einer kurzen Einführung geht es auch schon los: Erstmals den Vogel in die Luft bringen! Ein Experte hilft beim Umgang mit Schalthebeln und Cockpit-Instrumenten. Der Traum vom Fliegen im Simulator gehört bei vielen Programmen im DO.labor dazu, man kann ihn aber auch extra buchen.

Das Veranstaltungsprogramm steht schon für das ganze Jahr; das DO.labor ist bereits von Firmen und Schulen aus der Region gut gebucht. Es bietet sich auch für Tagungen, Firmenfeiern und Präsentationen an.



Das Programm und weitere Informationen gibt es immer aktuell im Internet unter www.dornier-museum.de. Der Besucherservice ist auch unter Telefon 07541 487 36-41 erreichbar.

Text und Fotos: Dornier Museum

STATISTIK ZUM FLUGHAFEN STUTTGART LIEGT VOR **NUMMER SECHS IN DEUTSCHLAND**

Der Statistische Jahresbericht 2015 der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) liegt vor: Auf der Website www.stuttgart-airport.com (Suchwort: Statistik) steht das Dokument zum Download bereit. Auf 51 Seiten informiert der Flughafen über die Entwicklung bei Passagieren und Flugbewegungen.

Viele Themen sind detailliert aufgeschlüsselt: Welche Airline hat wie viele Passagiere befördert? Wohin fliegen die meisten Fluggäste? Welche Fluggesellschaft hat wie viele Starts und Landungen im Laufe des Jahres, welche Flugzeugmuster werden am häufigsten eingesetzt?

Die Statistik belegt auch, dass Stuttgart mit seinen inzwischen rund zehn Millionen Passagieren pro Jahr nicht nur ein Rekord-

jahr hinter sich hat, sondern im Ranking der internationalen Verkehrsflughäfen Deutschlands weiterhin die Nummer sechs ist, nach Frankfurt, München, Berlin, Düsseldorf und Hamburg. Rund 70 Fluggesellschaften starten von dort zu 120 Zielen weltweit. In einer der wirtschafts-stärksten Regionen Europas mit acht Millionen Einwohnern in einem Umkreis von 90 Kilometern hat der Flughafen Stuttgart eine große Bedeutung für die Mobilität der Bürger und für die Wirtschaft in Baden-Württemberg. Am Flughafen Stuttgart arbeiten etwa 9.500 Menschen in 250 Firmen und Behörden – damit ist der Landesflughafen eine der größten Arbeitsstätten im Land.

Text und Foto: FSG

Der Flughafen Stuttgart hat mit fast zehn Millionen Passagieren ein Rekordjahr hinter sich

OLDTIMER- UND LUFTFAHRTFESTIVAL

„MOBILE LEGENDEN“ GEHEN IN DIE VIERTE RUNDE

Die vierte Auflage des Oldtimer- und Luftfahrtfestivals „Mobile Legenden“ findet am Sonntag, 17. Juli, in Eutingen (Gäu) statt. Der Termin wurde weiter in den Sommer hineinverlegt, um noch mehr Wettersicherheit zu haben. Bei der Veranstaltung erwarten die Besucher neben den bewährten Programmpunkten auch wieder einige Attraktionen.

Das Programm der Mobilien Legenden dürfte Liebhaber von historischen Fahrzeugen entzücken: Rund 2.000 bis 3.000 Old- und Youngtimer, darunter Autos, Lastwagen, Traktoren und Landmaschinen, Busse, Motor- und Fahrräder, präsentieren sich auf dem Fluggelände in Eutingen. Auch für Fans historischer und zeitgenössischer Flugzeuge ist bei den Mobilien Legenden einiges geboten: Neben Extrem-Kunstflügen und Fliegerformationen sind auch Klassiker der Luftfahrtgeschichte am Himmel zu sehen.

Flankiert wird die Fahrzeug- und Flugzeugparade bei den Mobilien Legenden 2016 von einem vielseitigen Rahmenprogramm, unter anderem mit Livemusik, Motorrad-Trial-Show, Unimog-Parcours,



Mofa-Roulette, Familienprogramm und Gastronomie.



Weitere Infos unter www.mobile-legenden.de

Text: Stefan Dangel/MPS
Foto: Veranstalter

„PREIS“WERTE FLUGZEUGE

IM EIGENBAU



Biplum-Eigenbau-Exot beim OUV-Treffen

Damit die Flugzeuge rechtzeitig zur kommenden Flugsaison wieder einsatzfähig werden, herrscht in vielen LTB und Vereinswerkstätten derzeit Hochkonjunktur. Von den in ca. 300 Werkstätten (Garagen, Scheunen und zweckentfremdete Wohnräume mitgerechnet) zurzeit entstehenden Eigenbauflugzeugen dürfte das aber nur einem kleinen Teil gelingen – die Spezies der „Homebuilt Airplanes“ hat mitunter eine Brutzeit von mehreren Jahren.

Während dieser schwierigen Phase werden die Amateurflugzeugbauer durch Flugzeugingenieure und Gutachter der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV) von der ersten Skizze bis hin zur Musterzulassung betreut. Sind die „geschlüpften“ Exoten

endlich flügge, gebietet es der Anstand, den Nachwuchs stolz der Fachwelt vorzustellen. Beim jüngsten OUV-Treffen erhielten einige besonders gelungene Exemplare nach ausgiebiger Begutachtung durch den Preisausschuss einen OUV-Preis zugesprochen – eine ideelle, aber deshalb nicht minder begehrte Auszeichnung.

Den Akademischen Fliegergruppen dient der Selbstbau von Fluggerät in erster Linie als praktische Umsetzung von Forschungsarbeiten. Als bei der Akaflieg Darmstadt die Beschaffung eines neuen Schul-Segelflugzeuges anstand, haben sich die Studenten für den Selbstbau nach eigenen Kriterien entschieden. Die Herstellung der Tragflächen mit 18 Metern Spannweite und einem speziell auf den Schulbetrieb

ausgelegten Profil wurde in herkömmlicher Negativbauweise gemeistert.

Die angestrebte Crashesicherheit des sehr breiten „Side by Side“-Cockpits stellte die weitaus größere Herausforderung dar. Eine Aufteilung in Beulfelder und ein spezieller Laminataufbau unter Verwendung von „Dyneema“ – einem Werkstoff, der nach Studien des TÜV Rheinland einen Teil der Aufprallenergie verzehrt – brachte hier die Lösung. Für die Teamleistung bei der Entwicklung und dem Bau wurde der „Darmstadt D-43“, ebenso wie den nachfolgend aufgeführten Flugzeugen, ein „42.OUV-Preis 2015“ zugesprochen – der OUV-Preis ist nicht abgestuft und kann mehrfach vergeben werden.

Jeder Handgriff „Chefsache“

Basierend auf Plänen der italienischen Asso IV hat Peter Rong bei der Konzipierung seiner zweisitzigen, kunstflugtauglichen „Toruk“ so viele eigene Ideen in Konstruktion und Design eingebracht, dass man ohne Mühe von einem neuen Flugzeugtyp sprechen kann. Jedes Teil, jeder Handgriff an dem komplett aus Holz gefertigten Flugzeug war „Chefsache“ – sogar das Einziehfahrwerk wurde von dem Maschinenbauingenieur selbst gefräst. Die exzellent gefertigte CFK-Cowling ist kein Stilbruch, sondern das „Sahnehäubchen“ auf dem Traum-UL von der Ostseeküste.



Toruk-Eigenbau mit Top-Performance



Eigenbau-Mechanik für das optimierte Handling der COMO C-42



Eigenbau-Mechanik für das optimierte Handling der COMO C-42

Ein D-43-Cockpit

Der Besitz der Kunstflugberechtigung und der damit verbundene Wunsch nach einem eigenen, finanziell erschwinglichen Kunstflugzeug bewegten Klaus Berger zum Bau seiner Rans S9. Dank vorhandener Bauerfahrungen wurden die für die Zulassung in Deutschland notwendigen Änderungen relativ unproblematisch eingearbeitet und der Belastungstest mit nahezu 2.000 Kilogramm auf den Tragflächen und 300 Kilogramm auf dem Leitwerk bestätigten die solide Konstruktion.

Die Suche nach einem geeigneten Antrieb fiel wegen vieler Vorteile – weniger Gewicht, da kein Ölkreislauf; lageunabhängig, weniger bewegte Teile etc. – zugunsten eines in Österreich noch in der Entwicklung befindlichen Zweitakt-Flugmotors aus, dessen Werksentwicklung aber dann kurzfristig eingestellt wurde. Als selbstständiger Kfz-Meister mit Kartsport-Erfahrung hatte Klaus Berger das nötige Rüstzeug, um den „Rumpfmotor“ in fast dreijährigem Experimentieren am Prüfstand und anschließender Flugprobung zu der erhofften Zuverlässigkeit und Leistung – vergleichbar mit einer Pitts S2 mit Sechs-Zylinder-Motor – zu bringen.

Erhöhung der Betriebssicherheit im Fokus

Jürgen Drummer konnte sich mit der „Super Acro Sport“, die er als angefangenes Projekt erwarb, seinen lang gehegten

Wunsch nach einem kostengünstigen Doppeldecker erfüllen. Dabei brachte der gelernte Flugzeugmechaniker und Militärpilot all seine Erfahrungen ein, die er sich durch den Wiederaufbau von Flugzeugbrüchen und in einigen Tausend Stunden Flugpraxis erworben hatte. Im Fokus seiner Modifikationen standen die Erhöhung der Betriebssicherheit durch die Ausstattung aller relevanten Bereiche mit zusätzlichen Wartungsklappen und ergonomischen Details des Cockpits.

Der Ärger über technische Unzulänglichkeiten am vorhandenen Fluggerät scheint in vielen Fällen den Erfindergeist ihrer Besitzer zu beflügeln: Die stufenweise gerastete Trimmung der Como C42 wurde von Alfred Schnüttgen mit einem exzentrisch arbeitenden zweiten Hebel so modifiziert, dass stufenlose Zwischenstellungen einen Horizontalflug ohne Gas-korrektur ermöglichen. Die Parkbremse, welche sich nur in einer vorgegebenen Stellung arretieren ließ und deshalb bei Temperaturschwankungen oder Verschleiß ständig nachjustiert werden musste, unterzog er einer ähnlichen Prozedur. Diese und weitere innovative Änderungen an Cowling und Kühlerklappe wurden mit einem Sonderpreis belohnt.

Für die gute Bauausführung und die Umentwicklung der für eine Glascockpit-Instrumentierung vorgesehenen Vans RV-12 auf die preisgünstigere Analog-Instrumentierung erhielt der Österreicher

Anton Tscherny eine OUV-Anerkennung. So werden die meisten „Flugzeug-Bausätze“ – von ihren Herstellern in Serie gefertigt – durch die Komplettierung mit unterschiedlichen Motoren und anderen Komponenten oder durch Modifikation nach den Vorstellungen des Erbauers letztlich doch zu Unikaten.

Text: Ludwig Feuchtner
Fotos: Ludwig Feuchtner/Jürgen Drummer/Alfred Schnüttgen

Mit freundlicher Genehmigung aus:
Magazin LuftSport, Februar/März 2016



Der Zweitakt-Flugmotor der Rans S9 entstand überwiegend im Eigenbau



GA-ROADMAP-VERANSTALTUNG LUFTRICHT IM WANDEL

Mit der sogenannten Basic Regulation VO(EG) 216/2008 wurde 2008 der Grundstein für das neue europäische Luftrecht gelegt. Es folgten zwei Berichtigungen, und bis heute läuft die Detaillierung in den Sub-Parts. Parallel wird das geltende nationale Recht im Luftverkehrsgesetz und den Verordnungen wie LuftVO, LuftBO, LuftPersV usw. Schritt für Schritt an die neuen Vorgaben angepasst. Die Aufregung bei der Umwandlung der Lizenzen hat sich gelegt, und mit den letzten Opt-out-Terminen scheint nun eine Phase der Beruhigung in Sicht. Aber weit gefehlt: Für die kommenden vier Jahre sind nochmals wesentliche Veränderungen zu erwarten.

Klar wurde dies kürzlich bei einer Informationsveranstaltung zur sogenannten „GA-Roadmap“. Die Veranstaltung ist als Roadshow angelegt und wird nach und nach in den europäischen Mitgliedsstaaten durchgeführt (weitere Informationen zum Projekt gibt es im Internet, siehe hierzu die Links in der Info-Box am Ende des Artikels). Auftakt war am 8. März in Deutschland mit der Veranstaltung in Bonn. Hierbei hatten sich erstmals seit Einführung des neuen Rechts Vertreter von EASA, Bundesverkehrsministerium (BMVI), Luftfahrtbundesamt (LBA), Landesbehörden und Verbänden gemeinsam geäußert.

Der BWLV hat die Wichtigkeit der Veranstaltung erkannt und war gleich mit fünf Vertretern vor Ort. Ziel des Verbands ist, die aktuellen Entwicklungen kritisch und konstruktiv zu begleiten und sich dafür einzusetzen, dass für die Luftsportler langfristig Erleichterungen in der Ausübung ihres Hobbies geschaffen werden.

Das Programm war ins Leben gerufen worden, um mehr Transparenz über die Entwicklungen im europäischen Luftrecht zu schaffen. Die EASA hatte erkannt, dass zur erfolg-

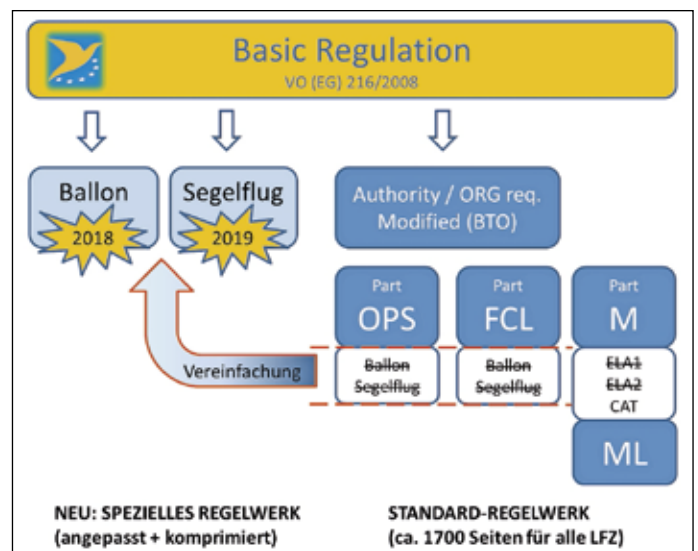
reichen Umsetzung auch mehr Öffentlichkeitsarbeit notwendig ist. Zudem sollen die beteiligten Stellen mit ins Boot genommen werden und gemeinsam an der Gestaltung mitwirken. Nachdem der Stellenwert einer Kommentierung und die Abläufe im europäischen Gesetzgebungsprozess zu Beginn der Luftrechtsreform für alle Seiten noch neu gewesen waren, wurden der Prozess und der damit verbundene Aufwand schlichtweg unterschätzt. Statt fleißig zu kommentieren und sich proaktiv in die Gremien einzubringen, gingen oftmals auch die Interessenvertreter der Mitgliedsländer nach dem Motto „Das wird sich schon noch einspielen“ vor. Ergebnis ist die aktuelle europäische Regulations-Struktur, mit der viele Luftsportler nicht glücklich sind.

Information ist gut – aber wodurch entstehen nun Veränderungen? Das GA-Roadmap-Projekt beinhaltet hierzu sechs klare Prinzipien in der strategischen Ausrichtung:

EASA: DIE SECHS PRINZIPIEN DER STRATEGISCHEN AUSRICHTUNG

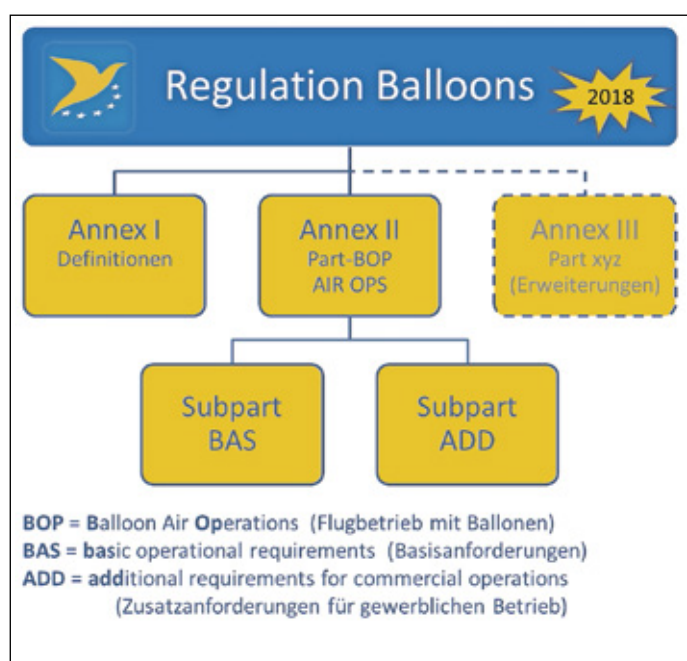
1. Es gibt keine Einheitslösung
2. Philosophie der minimal notwendigen Regeln
3. Risikobasierter Ansatz (Hierarchie von Verkehrsluftfahrt mit maximalem Schutz zu Sport mit mehr Freiheit)
4. Schutz „bestehender Rechte“
5. „Smart Regulation Principles“ der EU anwenden
6. Bestehende Ressourcen und Wissen bestmöglich nutzen

Unter der neuen Führung von Patrick Ky als Exekutivdirektor der EASA wurden die bereits erstellten Regelungen nach diesen Vorgaben nochmals unter die Lupe genommen. Klar wurde dabei, dass viele Regularien direkt von der Verkehrsluftfahrt auf die Privatfliegerei übertragen worden waren und somit gerade nicht der Philosophie der minimal notwendigen Regeln und einem risikobasierten Ansatz entsprechen. Die Idee zur neuen grundlegenden Überarbeitung war geboren. Angesetzt wurde bei den (scheinbar) einfachsten Luftfahrzeugen und Zielgruppen, für die nun eigene Regelungen ausgliedert werden sollten. Was es hier an Vereinfachungen geben soll, ist im folgenden Schaubild dargestellt:



Für den Bereich Ballon existiert seit 7. Januar 2016 bereits ein Vorschlag (Opinion 1/2016), der Zieltermin für die Umsetzung ist 2018. Nach gleichem Schema soll dann für den Bereich Segelflug vorgegangen werden: Die Arbeitsgruppen treffen sich im Mai 2016, es wird ebenfalls eine Opinion geben, Zieltermin für die Umsetzung des neuen Annex für den Bereich Segelflug ist 2019 (eine detaillierte Übersicht zum Zeitplan finden Sie über den Link in der Info-Box am Ende des Artikels).

In Zahlen ausgedrückt bedeutet dies, dass zum Beispiel bei der „Regulation Balloons“ aus den aktuell ca. 1.700 Seiten Gesamtregelwerk (Reg. 965/2012 und AMC/GM) die 120 relevanten Seiten komprimiert und bei dieser Gelegenheit gleich noch überarbeitet werden. Entstehen soll daraus ein einfaches „Handbuch“ (im aktuellen Entwurf ca. 60 Seiten). Nach dem Prinzip **„einfacher, leichter, angepasster“** sollen darin alle relevanten Regelungen gegliedert nach folgenden drei Bereichen dargestellt werden:



Parallel wird auch im Bereich Lizenzierung nochmals gearbeitet, Projektstart ist Mitte 2016, zum Beispiel wird sogar darüber nachgedacht, die Variante LAPL wieder komplett abzuschaffen und in den ausgegliederten Bereichen neu zu regeln.

Weitere Änderungen sind geplant

Ein weiteres Thema ist die Passagierbeförderung: Aktuell wird dies über den Bereich CAT global geregelt. Durch Vermeidung des Begriffs „Beförderung“ soll mit der CPB Raum für angepasste Regelungen geschaffen werden. Zeitlich ein ambitioniertes Ziel, denn es sollte natürlich vermieden werden, dass zum Opt-out-Termin zwischenzeitlich noch die Regelungen nach CAT angewendet werden müssen – mit massiven Folgen für Gästebeförderung im Vereinsbetrieb. Offen und spannend bleibt noch die Frage, wie sich die diesbezüglichen Regelungen in den anderen Sparten entwickeln werden. Hierzu gilt derzeit Folgendes:

PASSAGIERBEFÖRDERUNG: CAT VS. CPB

Aktuell:

Nach Opt-out-Termin für nationales Recht am **21. April 2016** (gewerblich) bzw. **21. April 2017** (nicht gewerblich) gelten Regelungen nach **Commercial Air Transport Operation (CAT)**

Vorschlag Ballone:

Einführung einer neuen Regelung **Commercial Passenger Ballooning (CPB)**

Bezeichnet das Mitnehmen von Passagieren zum Zwecke von Sightseeing oder Erlebnisflügen gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen.

Entscheidung: CPB anstelle von CAT

- um den Begriff „Beförderung“ zu vermeiden
- um angepasste Regeln zu CAT zu erlauben

Ebenso soll für die Luftfahrtunternehmen anstelle einer AOC, also einer Zulassung durch die Behörde, eine reine Deklaration durch den Betreiber treten. Dies würde dann Folgendes beinhalten:

LUFTFAHRTUNTERNEHMEN: AOC VS. DECLARATION

Aktuell: Air Operator Certificate (AOC)

Betreiber muss eine Zulassung bei der zuständigen Behörde beantragen

Vorschlag: Declaration

Betreiber gibt gegenüber der zuständigen Behörde nur eine Erklärung ab

Entscheidung: Declaration anstelle von AOC

- im Geiste der GA-Roadmap
- weniger Verwaltung, mehr Flexibilität

Auch der Bereich Ausbildung wird sich nochmals verändern: Zu den eingeführten ATOs kommen jetzt auch die BTOs (Basic Training Organisation), sozusagen als „Ein-Mann-ATO“.

Bereits für das zweite Quartal 2016 ist eine Opinion für den Bereich Maintenance angekündigt. So soll für einfache ELA2-LFZ mit bis zu vier Sitzen und maximal 1.200 Kilogramm Abfluggewicht ein separater Part-ML (light) mit vereinfachten Anforderungen und Verfahren entstehen, dem wir aktuell allerdings noch relativ kritisch gegenüberstehen. Der Part-ML regelt dann immer die Instandhaltung von Segelflugzeugen (auch motorisierten) und Ballonen, auch wenn Passagiere mitgenommen werden, da Ballone und Segelflugzeuge von der VO 1008/2008 ausgenommen sind.

Die Möglichkeit selbsterklärter Instandhaltungsprogramme wurde bereits 2015 auf den Weg gebracht. Neu ist aber die Einführung von CAOs (Combined Airworthiness Organisation) als kombinierte Betriebe für Instandhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit, die von ihrer Anlage her stark an den „Luftfahrttechnischen Betrieb“ erinnern, welcher sich in der Vergangenheit gut bewährt hatte.

Und nicht zuletzt werden auch die Zuständigkeiten von LBA und Landesluftfahrtbehörden im LuftVG neu geregelt werden, was einige Änderungen in Organisation und Abläufen erwarten lässt.

Insgesamt betrachtet ein durchaus positiver Ansatz zu einer Reform im Sinne der Privatfliegerei. Dass hierbei natürlich auch Kompromisse bei den verschiedenen Mitgliedsstaaten und Interessensgruppen eingegangen werden müssen, ist klar. Es bleibt also auch die nächsten Jahre spannend, und das Luftrecht befindet sich weiterhin in stetigem Wandel.

An dieser Stelle geht auch die Aufforderung an alle Mitglieder, die Zukunft der Allgemeinen Luftfahrt aktiv mitzugestalten und Anregungen einzubringen. Der BWLV ist dafür da, die Wünsche der Luftsportler aufzugreifen, weiterzutragen und den Prozess im Sinne eines verträglichen Miteinanders aktiv mitzugestalten.

Text: Frank Kruspel, Referent Freiballon im BWLV
Schaubilder/Grafiken: Vorlagen EASA, Bearbeitung BWLV

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

EASA GA-Roadmap-Projekt:
<http://easa.europa.eu/ga>

GA-Roadmap Statusbericht 2016 (deutsch):
https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/208880_EASA_GA_ROADMAP_DE.pdf

Zeitplan zu Aktivitäten und Umsetzung als Poster (englisch):
https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/208945_EASA_GA_ROADMAP_POSTER.pdf

Präsentationen der Roadshow-Veranstaltung in Bonn mit Details zur geplanten Entwicklung:
<http://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/informationsveranstaltung-zur-ga-roadmap/>

Schaubild zur aktuellen Regulations-Struktur:
<https://www.easa.europa.eu/regulations>

Erster Vorschlag für eine Ausgliederung:
Die Opinion 1/2016 für Ballone
<https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-012016>

PR-ARBEIT

FLIEGERGRUPPE FREUDENSTADT AUF BILDUNGSREISE IN BERLIN DAS POLITISCHE TAGESGESCHÄFT KENNENGELERNT



Die Abordnung der Fliegergruppe Freudenstadt auf der Besucherterrasse des Bundestags

Schon lange Jahre schaut Hans-Joachim Fuchtel, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, mit zahlreichen Besuchern – darunter auch Botschafter vieler Nationen – immer mal wieder auf dem Musbacher Flugplatz vorbei. Mit einem Rundflug sehe er die Möglichkeit, seinen Gästen die ganze Schönheit Baden-Württembergs und seines Wahlkreises am aussagekräftigsten vorzustellen, so sein Argument. Viele Gäste waren seither von den Rundflügen begeistert und haben das Ländle damit fest in ihr Herz geschlossen. Daraus ergaben sich schon einige touristische Anregungen für die hochrangigen Besucher.

Der Staatssekretär schätzt in diesem Zusammenhang die Verlässlichkeit der Fliegergruppe Freudenstadt und lud deren Mitglieder nun im Gegenzug zu einer politischen Bildungsfahrt nach Berlin ein. Mit insgesamt elf Teilnehmern, angeführt von ihrem Vorsitzenden Axel Reich, nutzte die FG Freudenstadt die Möglichkeit, an der Informationsfahrt für politisch Interessierte und ehrenamtlich Aktive aus dem Wahlkreis Freudenstadt/Calw teilzunehmen. Damit ermöglichte der CDU-Abgeordnete den wissbegierigen Teilnehmern einen packenden Einblick ins politische Tagesgeschäft. Aus dem Raum Freudenstadt waren zudem noch Vertreter des Hospizvereins Freudenstadt sowie einige politisch Interessierte dabei. Darüber hinaus nahmen Vereine aus dem Raum Nagold und Schömberg teil.



Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel (rechts) begrüßte seine Gäste im Obergeschoß des Ministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Überwiegend im Dauerregen steuerte die Besuchergruppe am Sonntag, 21. Februar, über Würzburg, Erfurt und Leipzig die Bundeshauptstadt an. Trotz vieler Termine ließ es sich Staatssekretär Fuchtel nicht nehmen, die Teilnehmer aus seinem Wahlkreis im Hotel am Berliner Kudamm persönlich zu begrüßen. Anschaulich schilderte er seine Arbeit im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie seine Tätigkeit als Abgeordneter.

Individueller Rundgang ums Brandenburger Tor

Tags darauf begann für die Teilnehmer ein dreitägiges Programm, das mit der Besichtigung des Plenarsaals und einem Vortrag über die Aufgaben und der Arbeit des Parlaments startete. Eindrucksvoll war zunächst die Besichtigung der Glaskuppel im Reichstagsgebäude. Ein individueller Rundgang ums Brandenburger Tor durfte bei den Freudenstädter Fliegern nicht fehlen. Heimisch fühlten sie sich in der Landesvertretung Baden-Württemberg, wo sie bei einer Besichtigung zahlreiche Infos über die Arbeit der Landesbehörde erhielten.

Eine politisch orientierte Stadtrundfahrt ließ keine Langeweile aufkommen. Hier lebte nochmals die Geschichte von Ost- und Westberlin auf. Eines der dunklen Kapitel der DDR wurde in der Gedenkstätte Berlin-Hohenschönhausen vorgestellt. Dort war die ehemalige zentrale Untersuchungshaftanstalt der Stasi beheimatet. Nach einem Informationsgespräch führte als Zeitzeuge ein ehemaliger politischer Häftling durchs Gebäude, um eindrucksvoll die Methoden der Stasi und deren Willkür zu schildern.

Am Folgetag stellte Staatssekretär Fuchtel seinen Gästen einige der Räumlichkeiten im Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung vor. Zudem wurde bei einem Vortrag die Arbeit des Ministeriums dargestellt. Spannung war angesagt, als die Fliegergruppe das Besucherzentrum des Bundesnachrichtendienstes in Berlin-Lichterfelde ansteuerte. Dort wurde schnell klar, dass dies keine Behörde in Art eines 007 ist. Die Arbeit des BND liegt darin, Nachrichten für die Regierung im Ausland zu sichern, die zur Beurteilung der verschiedenen Lagen genutzt werden.

Vorurteile über die politische Arbeit abgebaut

Große Gastfreundschaft erfuhren die Flieger in der Türkischen Botschaft. Der rundherum gelungene Neubau war 2012 eröffnet worden. Vom Dach der Botschaft aus bot sich ein großartiger Blick über Berlin, wobei der Vollmond das Ganze in ein magisches Licht rückte.

Die wichtige Arbeit des Technischen Hilfswerks lernten die Flieger am Folgetag kennen. Die überwiegend aufs Ehrenamt aufgebaute Hilfsorganisation ist weltweit bei Hilfeleistungen und Katastrophen unterwegs.

Ein Stück der unrühmlichen deutschen Geschichte lernten die Freudenstädter schließlich noch beim Besuch der Gedenk- und Bildungsstätte der Wannsee-Konferenz kennen.

Nach drei außerordentlich lehrreichen Tagen trat die FG Freudenstadt den Heimweg an. Als Resümee wurden so manche Vorurteile über den politischen Alltag in Berlin verworfen. Die Arbeit der einzelnen Ministerien und Landesbehörden erfordert viel Zeitaufwand und Energie. Von einem Acht-Stunden-Tag können Politiker nur träumen.

Die Gruppe und die Teilnehmer der FG Freudenstadt bedankten sich bei Staatssekretär Fuchtel nebst allen beteiligten Mitarbeitern, Stadtführer und Busfahrer für eine perfekte Betreuung und eine gelungene politische Bildungsreise.

Text und Fotos: Lothar Schwark

– Anzeige –

Neu!

Trainieren Sie für ICAO Level 4 mit...

Language Learning

... DEM LANGUAGE PROFICIENCY TRAINER!

Inhalte und Funktionen im Überblick:

- Multiple Choice Tests zur Übung des Hörverstehens
- NOTAM-Übersetzungen
- ATIS-Lückentexte
- Training für das persönliche Gespräch
- Abfrage englischer Luftfahrtbegriffe
- Integrierter Prüfungsmodus
- Statistiken über ihre Lernerfolge



Für Windows, OSX, iOS und Android verfügbar!



+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

FLIEGER HELFEN FLIEGERN

HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS WIRD 50 JAHRE ALT



Hanns Kellner, Namensträger des Hilfsfonds, war der erste Geschäftsführer und Landesjugendleiter der Nachkriegszeit im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband

2016 ist ein Jahr mehrerer Jubiläen: Der Hanns-Kellner-Fonds e.V. (HKF) darf sein 50-jähriges Bestehen feiern, der BWLV wird 90, der Luftsport um den Fliegerberg Teck 100 Jahre alt, und die ersten Lilienthalhopper sind sogar schon 125 Jahre her.

50 Jahre Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sind in der Tat eine besondere Jahreszahl und wahrlich ein guter Grund, das halbe Jahrhundert als ständige Begleitung im baden-württembergischen Luftsport in Dankbarkeit an seine Urheber zu feiern.

Das Vermächtnis von Hanns Kellner, das am 1. Oktober 1966 auf Betreiben seiner Frau Maxi Kellner in einer kleinen Feierstunde auf dem Hornberg als eingetragener Verein seinen Anfang nahm, ist inzwischen zu einem festen Bestandteil des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes geworden.

Als Gründungsmitglieder waren unter anderem anwesend: Maxi Kellner, der BWLV-Präsident und Ministerialrat Ferdinand Schäfer, der BWLV-Ehrenpräsident und Staatssekretär Prof. Dr. Dr. Adalbert Seifritz sowie weitere Präsidiumsmitglieder.

Aus bescheidenen Anfängen wurde eine einmalige Einrichtung

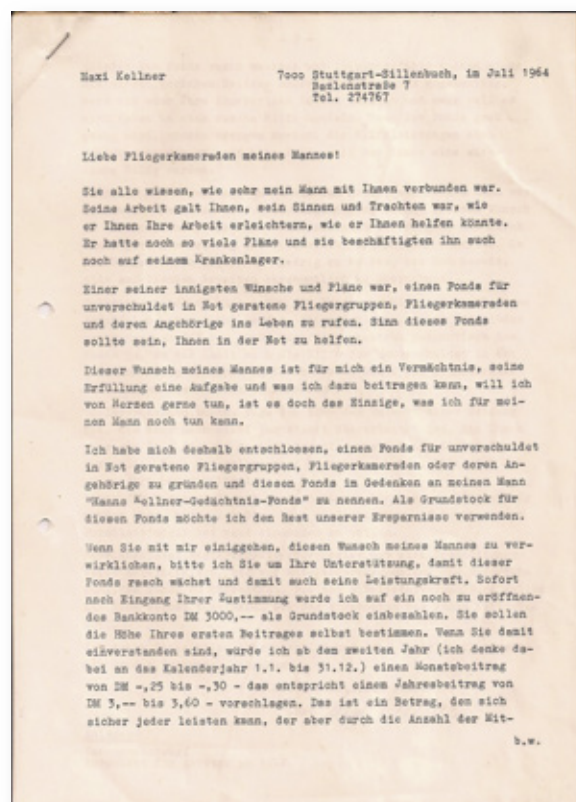
Wie bescheiden der Anfang dieses heute nicht mehr wegzudenkenden „Hilfsfonds“ war, liest man in einem im Juli 1964 an den BWLV gerichteten Brief von Frau Maxi Kellner, der noch im Original erhalten ist. Was daraus geworden ist, hätten sich die damaligen Gründer wohl kaum erträumt.

Heute, im 50. Jahr des Bestehens, sind 140 von knapp 200 Luftsportvereinen im BWLV mit insgesamt über 8.800 Mitgliedern – davon 1.250 Jugendliche – korporativ Mitglied im HKF und stützen damit die im deutschen Luftsport beispiellose Hilfs- und Fördereinrichtung des BWLV. Schade eigentlich, dass sich noch immer

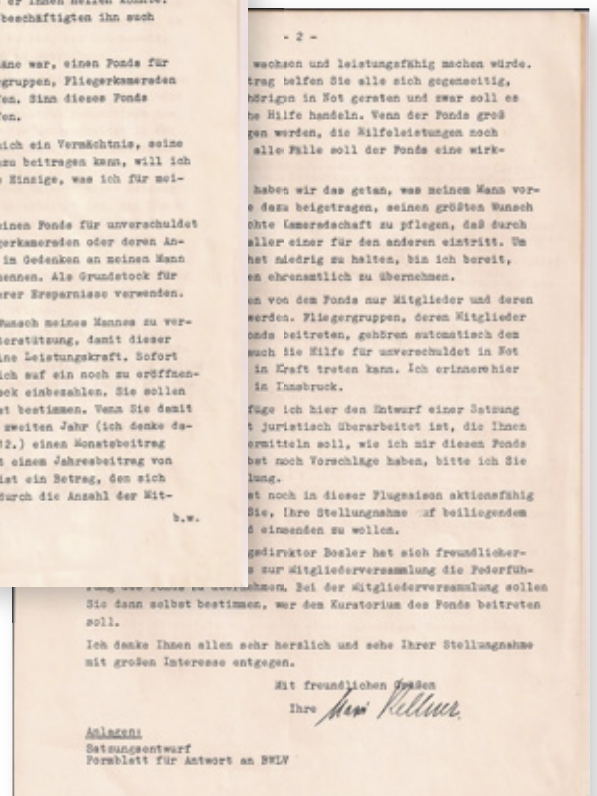
zu viele BWLV-Vereine nicht dazu entschließen können, diese einmalige Einrichtung durch eine korporative Mitgliedschaft zu unterstützen. Vielleicht kann ja der 50. Geburtstag einen positiven Einfluss auf den einen oder anderen Vorstandsbeschluss bewirken.

Förderung statt großer Jubiläumsfeier

Der HKF-Vorstand hat sich in seiner Frühjahrssitzung dafür ausgesprochen, keine große Geburtstagsfeier zu inszenieren, sondern vielmehr diese Kosten einzusparen und sie als Jubiläumsszulage der Jugendförderung zukommen zu lassen. Wie diese im Detail aussehen wird, ist noch offen, in jedem Fall aber wird die Zahl 50 dabei eine Rolle spielen.



Wie sehr Maxi Kellner treibende Kraft bei der Gründung des Hanns-Kellner-Fonds war, zeigt ein Brief, den sie im Juli 1964 an den BWLV schrieb



Ein Teil davon wird eine Sonderausschreibung für den obligaten ersten 50-Kilometer-Flug zum Scheinerwerb sein, der dem Piloten/der Pilotin auf Antrag des Luftsportvereins einen HKF-Zuschuss in Höhe von 50 Euro beschert wird. Ein formloser Antrag mit entsprechendem Nachweis ist ausreichend.

Dank der Beitragsanpassung, die nun schon im zweiten Jahr wirksam war, konnten die ausgefallenen Kapitalerträge weitestgehend aufgefangen werden, ohne weder Notfallunterstützungen noch Jugendförderung einschränken zu müssen. Ganz im Gegenteil: Im vergangenen Jahr wurden 9.000 Euro für Notfälle und eine Rekordsumme von knapp 30.000 Euro für die Jugendförderung gewährt.

Vorrangig bleibt die Notfallhilfe, aber auch die Jugendförderung ist wichtig

Im Jubiläumsjahr 2016 soll die Summe dieser Werte in jedem Fall erhalten bleiben. Vorrangig ist und bleibt die Notfallhilfe, nach dem HKF-Motto „Flieger helfen Fliegern“. Die Antragsfrist für die Jugendförderung ist zum 30. April abgelaufen, und wir können uns anhand der vorliegenden Anträge schon einmal Gedanken über die Sonderzulage „50 Jahre HKF“ machen.

Zur Abwicklung der Förderleistungen ist ein kleiner, aber notwendiger Bürokratieaufwand in Form eines Antrages und eines Verwendungsnachweises nötig, entsprechende Formulare sind im Downloadbereich unserer Internetseite www.bwlv-hkf.de zu finden und neuerdings auch online auszufüllen. Eingereicht werden sollte der Antrag per E-Mail. Schon im vergangenen Jahr war diese Möglichkeit teilweise gegeben, wurde aber nicht generell genutzt.

Bitte die Vorgaben zur Einreichung beachten!

Unabhängig davon möchten wir darauf hinweisen, dass Anträge **nur vom Luftsportverein mit Unterschrift des Vorsitzenden oder dessen Vertretung** gestellt werden können, ebenso müssen die **Verwendungsnachweise entsprechend von Seiten des Vorsitzenden bestätigt** sein.

Aus der Erfahrung des vergangenen Jahres möchten wir darauf hinweisen, dass **Ver-**



Maxi Kellner (Mitte), die Witwe des Namensgebers, engagierte sich stets mit großem Einsatz für den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds

ansträge nur für eigene Mitglieder zu stellen sind, vor allem die Verwendungsnachweise dürfen **nur Mitglieder des antragstellenden Vereins** enthalten, womit uns zeitraubender Selektionsaufwand erspart bliebe.

Antragsteller sollten bitte nur **ein** Formular einreichen. Auf diesem können sie auch mehrere Veranstaltungen auflisten. Entsprechend sollte auch nur **ein** Verwendungsnachweis eingereicht werden. Die Jugendlichen, die darin erwähnt werden, sollten zudem auch jeweils **nur einmal** aufgeführt werden (ohnehin ist nur eine einmalige Förderung pro Person möglich).

Allen Flugsportlern in und um Baden-Württemberg wünscht der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds eine erlebnis- und erfolgreiche Saison 2016.

Nachfolger gesucht

Abschließend noch eine Information in eigener Sache: Mit dem Jahr 2016 endet das dreijährige, satzungsgemäße Intervall unserer offiziellen Berichterstattung mit Rechenschaftsberichten und Neuwahlen. Traditionsgemäß findet dies im Rahmen einer Mitgliederversammlung im Anschluss an die BWLV-Hauptversammlung im November statt.

Nach mehr als zwölfjähriger Amtszeit als Vorsitzender wird Siegmund Maier aus persönlichen Gründen für dieses Amt nicht mehr kandidieren und ist schon jetzt auf der Suche nach einem Nachfolger. Interessierte sind zu einem Informationsaustausch herzlich willkommen.

Text: Siegmund Maier
Fotos: privat

– 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.

<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">Technisches Studium</div> <p>Bachelor of Engineering (B.Eng.) Studienschwerpunkt Aeronautical Engineering mit der Spezialisierung - Flugversuchingenieur/in - Technische/r Pilot/in in den Bachelorstudiengängen Maschinenbau und Mechatronik</p>	<p style="text-align: center;">EIAB EUROPEAN INSTITUTE OF AVIATION AND BUSINESS</p> <p style="text-align: center;">www.aero-beta.de</p>	<div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px; text-align: center; font-weight: bold;">Betriebswirtschaftliches Studium</div> <p>Aviation Management & Piloting (B.Sc.)</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



MODELLBALLONFESCHDLE ALTHÜTTE BALLONTAUFE IN DER HALLE

Dass Ballonfahren auch in der Halle möglich ist, zeigte sich beim Modellballonfeschdle in Althütte wieder einmal eindrücklich

„Ich taufe dich auf den Namen Superjhemp (gesprochen: Superschämp) und wünsche dir allzeit Glück ab und gut Land!“ Mit diesen Worten wurde der neue Sonderformballon des Luxemburger René Metz in der Festhalle Althütte getauft.

Dort fand zum dritten Mal das „Modellballonfeschdle Althütte“ statt. Rekordverdächtige 22 Teams waren es in diesem Jahr, die in den Schwäbischen Wald gekommen waren. Anreisen von bis zu 750 Kilometern, trotz bescheidener Wetteraussichten, waren für sie kein Hindernis. Den weitesten Weg legte Peer Wittig aus Anklam (Mecklenburg-Vorpommern) zurück, im Gepäck sein Modellheißluftschiff.

Dank der unkomplizierten Unterstützung seitens der Althütter Gemeindeverwaltung und des Bürgermeisters Reinhold Sczuka hat sich das Treffen auf den Bergen über der Backnanger Bucht bei den Modellen etabliert. Es ist wirklich bewundernswert, wie willkommen die Ballonfahrer inzwischen dort sind.

Beeindruckender Auftritt der Percussion-Gruppe der Jugendmusikschule

Und wer dachte, bei den gegebenen Witterungsbedingungen – Regen und Wind – hätten die Ballone keine Chance zur Vorführung, wurde eines Besseren belehrt: Sowohl in der Festhalle Althütte als auch im Verladebereich der Backnanger Firma raima durften sie in die Luft.

Eine zusätzliche Attraktion bestand im Auftritt der Percussion-Gruppe der Jugendmusikschule Backnang. Eigentlich

hätte sie das Ballonglühen im Freien auf dem Festplatz begleiten sollen, doch dies fiel dem Regen zum Opfer. Weil aber in Althütte alles unkompliziert ist und es immer einen Plan B gibt, wurde ihr Auftritt kurzerhand in die verdunkelte Festhalle verlegt. Dort beeindruckten die jugendlichen Musikanten mit ihrer Vorführung und insbesondere ihren leuchtenden Trommelstöcken, die wunderschöne bunte Lichtbänder in die Dunkelheit malten.

Der Backnanger Halle schließlich war es zu verdanken, dass die geplanten Wettbewerbe durchgeführt werden konnten. Angesetzt wurden zwei Mal Maximum Distance. Für die verkleinerten Nachbauten der Heißluftballone wurde natürlich auch die Fahrzeit verringert, nämlich auf eine Minute. Der Sieger, der bereits erwähnte René Metz aus Luxemburg, schaffte in Summe mehr als 33 Meter und holte sich so den Gesamtsieg, gefolgt von Frank Kruspel aus Schwäbisch Gmünd und Jürgen Maier aus Minden.

Austausch und Fachsimpelerei als angenehme Nebeneffekte

Neben der Möglichkeit, sich in sportlichen Wettbewerben zu messen, freuten sich die Teilnehmer des international besetzten Treffens darüber, fachsimpeln zu können und sich mal wieder zu sehen. Außer dem mehrfachen Weltrekordinhaber im Langzeit-Modellballonfahren, Bernard Bilquey aus Vesoul (F), und dem Luxemburger Team vervollständigte René Muster aus der Schweiz die internationale Riege.

Besonders positiv war zu vermerken, dass auch vier Jugendteams den Weg nach Althütte fanden. Um den Nachwuchs ist



Superjhemp und Luftschiff waren am Start

es offensichtlich nicht ganz so schlecht bestellt. Das gilt insbesondere dann, wenn die Jugendlichen den Modellballonsport als Vorstufe zum Pilotenschein für das Ballonfahren sehen.

Noch einmal zurück zur Ballontaufe: Im vergangenen Jahr hatte René Metz lediglich als Zuschauer in Althütte teilgenommen. Das hatte ihm aber so gut gefallen, dass er sich spontan dazu entschlossen hatte, der Modellballonerszene beizutreten. Und weil er sich in Althütte seinerzeit den Ballönervirus eingefangen hatte, war es ihm ein Herzensanliegen, seine Sonderform auch dort erstmalig vorzustellen und zu taufen.

Text und Fotos: Christian Schulz



Der Veranstalter Christian Schulz (links) und der Althütter Bürgermeister Reinhold Sczuka freuten sich über die rege Beteiligung

BALLÖNERTAG 2016

WICHTIGE INFORMATIONEN FÜR BALLONPILOTEN

EU-FCL und SERA sind etabliert, die Fragen hierzu werden weniger, was also interessiert die Ballonfahrer aktuell? Vor dieser Fragestellung stand der Fachausschuss Freiballon des BWLV in der Vorbereitungsphase des diesjährigen Ballönertages. Vorab so viel: Auch in diesem Jahr gelang es dem Fachausschuss, ein spannendes und informatives Programm zusammenzustellen.

Vorrangige Zielsetzung des Ballönertages ist es, über Neuigkeiten und Änderungen rechtzeitig vor der kommenden Saison zu informieren. Einen gewissen Schwerpunkt bilden hierbei Vorträge, die die Sicherheit beim Ballonfahren thematisieren. Daneben gibt es aber auch Präsentationen und Vorträge, die eher unterhaltenden Charakter haben und so zur Auflockerung beitragen. Diese Mischung hatte der Fachausschuss Freiballon auch in diesem Jahr favorisiert.

Erstmalig führte der neue Freiballonreferent Frank Kruspel durch den Ballönertag. So viel kann auf jeden Fall gesagt werden: Er hat es gut gemacht! Nützlicher Nebeneffekt seines Auftretens war, dass ihn diejenigen, die ihn noch nicht kannten, auf diese Weise näher und persönlich kennenlernen konnten.

Behinderungen für Airliner durch Ballone

Den Einstieg in seinen Auftritt als Referent bildete sein Vortrag zum Unfallgeschehen im Ballonbereich. Wie die Welt im Luftraum E aus Sicht von Airlinerpiloten aussieht, beschrieb anschaulich und ausführlich Sebastian Baumgärtner, der beruflich bei Condor Boeing 757/767 fliegt. Ganz besonders spannend war die Schilderung der Folgen, wenn ein Heißluftballon Abflug oder Landung von Airlinern behindert. Nach ihm erläuterte BWLV-Vizepräsident Steffen Baitinger die Neuigkeiten und Erleichterungen bei der Instandhaltung.

Nach der Mittagspause folgte erst der „Unterhaltungsteil“, ein kurzes Video über die „kleinen Brüder“ der Heißluftballone, die Modellheißluftballone, bevor Christian Schulz erläuterte, worauf es beim Ballon-

glühen ankommt. Neuerungen und Entwicklungen der Technik der Heißluftballone stellte Thomas Köck vor, der als einziger der eingeladenen Hersteller der Einladung nach Herrenberg gefolgt war. Highlight des Ballönertages 2016 war sicherlich der Vortrag von Hansjörg Jung, der über Windkraftanlagen referierte. Speziell für die Ballöner hatte er Bilder dabei, die die Wirbelbildung im Nachlauf der Anlagen zeigen.

Mit der Zusammenfassung des Tages und den besten Wünschen für eine schöne und unfallfreie Saison verabschiedete Frank Kruspel die Teilnehmer am Ballönertag 2016.

Text: Christian Schulz
Fotos: Hansjörg Jung



Blick durchs Brennergestell eines Ballons in den Veranstaltungssaal



BWLV-Präsident Christian Schulz (links) und Airliner-Pilot Sebastian Baumgärtner



Frank Kruspel, BWLV-Referent für Freiballonsport, führte die Besucher durchs Programm



Zum Ballönertag waren zahlreiche Interessierte in die Alte Turnhalle nach Herrenberg gekommen

DER MFC UNTERMÜNKHEIM BEREITET SICH VOR:

EUROPAMEISTERSCHAFT F3A ERSTMALIG IN DEUTSCHLAND



Folgende Teilnehmer der Deutschen Nationalmannschaft sind bei der EM in Untermünkheim dabei (v.l.): Christian Nicklaß (Regensburg), Robert Forster (Pfaffenhofen), Heiko Sommer (Team-Manager), Andre Bracht (Harsewinkel), Robin Trumpp (Untermünkheim)

Russland, Finnland, Portugal, Irland, Holland, Dänemark, Luxemburg, Italien, Zypern.

Alle Piloten müssen sich registrieren, anmelden und ihre Modelle abnehmen lassen, bis am Samstag, 30. Juli, die Europameisterschaft offiziell eröffnet wird. Von Sonntag bis Mittwoch finden die Vorrundenflüge statt. Jeder Pilot macht einen Wertungsflug pro Tag. Hoffentlich wird der Reserve- oder Regentag am Donnerstag nicht benötigt, sodass am Mittwochabend die Halbfinalteilnehmer feststehen. Am Freitag kämpft dann das beste Drittel um den Einzug in das Finale am Samstag, wo nur noch die besten zehn Teilnehmer zugelassen sein werden.

Für Piloten, Veranstalter und Gäste stellen Freitag und Samstag die größte Herausforderung dar, was Konzentration, Nervenkitzel, Anspannung, Adrenalin, Arbeit und Aufgaben etc. angeht. Und wenn am Samstag zum Abschluss der neue Europameister gekürt werden darf, findet diese EM mit einem Festbankett ihr offizielles Ende.

Der Verein, alle Mitglieder und Helfer bereiten sich gut darauf vor und freuen sich auf viele Piloten und Gäste aus dem In- und Ausland. Gäste sind eingeladen, uns zu besuchen und einmal Luft einer Europameisterschaft zu schnuppern!



Weitere Infos gibt es unter www.ec-f3a-2016.de

Text und Foto: Holger Küstner

Vom 28. Juli bis 6. August findet die „2016 FAI F3A European Championship for Aerobatic Model Aircraft“ in Deutschland statt – und zwar auf dem Modellflugplatz des MFC Untermünkheim, zwischen Heilbronn und Nürnberg, direkt an der A6.

Nach mehrjährigen Überlegungen hat sich der MFC Untermünkheim, bekannt als Austragungsort vieler F3A-Wettbewerbe, um die Veranstaltung der Europameisterschaft offiziell bei der FAI/CIAM beworben. Knapp vor Spanien hatten die Untermünkheimer Ende 2013 den Zuschlag erhalten. Seither sind die Verantwortlichen in der Planung engagiert, mittlerweile geht es schon in die Feinplanung.

Bis jetzt haben sich 68 Piloten aus 24 Nationen angemeldet. Für sie gilt es, eine schöne und kameradschaftliche, aber auch auf höchstem Niveau sportlich herausfordernde EM zu gestalten.

Die Hotels für die Teams und Offiziellen wie etwa Jury und Punktwertler sind gebucht; das Bulletin 1 ist veröffentlicht, an Bulletin 2 wird gearbeitet. Jetzt gilt es, Zeitpläne, Catering, Eröffnungsfeier, Schlussbankett und alle Tage dazwischen zu gestalten und weitere Piloten für Showflug-Highlights zu finden und einzuladen.

Wer schon einmal bei so einer Veranstaltung war, weiß, dass die eingesetzten Modelle auch offiziell von der FAI abgenommen werden müssen, Gewicht, Länge und Spannweite, Motorisierung und Geräuschpegel müssen geprüft und gemessen werden, sonst gibt es kein „Start

frei!“. Es kam durchaus schon vor, dass ein Flugzeug noch nachbearbeitet werden musste; ob es wohl unterschiedliche Waagen oder Metermaße gibt?

Beim MFC Untermünkheim haben jetzt alle Beteiligten alle Hände voll zu tun, vor allem das 15-köpfige Organisations-Team um Vorstand Ewald Trumpp. Bekannte Piloten wie der amtierende Weltmeister Christophe Paysant le Roux, der amtierende Europameister Stefan Kaiser, unser vereinseigener Pilot und amtierender Deutscher Meister Robin Trumpp stehen auf der Startliste, neben weiteren Namen wie Bruckmann, Nurila, Zeiner, Matti, Fremming, Heindel oder Silvestri.

Folgende Nationen haben sich angemeldet: Frankreich, Österreich, Tschechien, Schweiz, Liechtenstein, England, Polen, Norwegen, Belgien, San Marino, Israel, Ungarn, Spanien, Deutschland, Ukraine,

ANGEBOT FÜR JUGENDLICHE

MODELLFLUGFERIEN IM HAUS DER LUFTSPORTJUGEND

Die Luftsportjugend im DAeC lädt auch in diesem Jahr wieder ein zu den Modellflugferien im Haus der Luftsportjugend in Laucha/Sachsen-Anhalt. Wieder gibt es Bauen und Fliegen satt, für Anfänger und Fortgeschrittene. Hierfür gibt es folgende Termine:

Modellflugferien 1: Vom 18. bis 24. Juli, Anfänger

Modellflugferien 2: Vom 25. bis 31. Juli, Fortgeschrittene

Modellflugferien 3: Vom 1. bis 7. August, Fortgeschrittene

Anmeldung: Haus der Luftsportjugend, Am Flugplatz 2, 06636 Laucha
Telefon: 034462 608350 / Mobil: 0157 86297737 / E-Mail: buer0@hdsj.de
Kosten für Minderjährige: 109 Euro (Unterbringung, Vollverpflegung)

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

125 JAHRE MENSCHENFLUG

EIN STERNFLUG ZUM JUBILÄUM

Im Frühjahr 1891 gelang es dem Flugpionier Otto Lilienthal, sich mit einem selbst konstruierten Gleitflugzeug in die Luft zu erheben. Seine Gleitflüge auf einem Gelände am Mühlenberg bei Derwitz gelten als die ersten Menschenflüge nach dem Flugprinzip „Schwerer als Luft“.

Mit einem Sternflug nach Stölln/Rhinow feiert die Bundeskommission Segelflug das Jubiläum „125 Jahre Menschenflug“. Alle Segelfliegerinnen und Segelflieger im DAeC oder Piloten aus dem Ausland mit einer gültigen FAI-Lizenz sind dazu eingeladen. Der erste Flugtag ist Mittwoch, 3. August, die Ankunft in Stölln ist für Freitag, 5. August, geplant.

Der Wettbewerb ist keine Meisterschaft, sondern ein zwangloser Wandersegelflug nach vorgegebenen Regeln, um einen Sieger für die punkthöchsten Flüge zu ermitteln. Geflogen wird jeden Tag (3. bis 5. August) nach den OLC-Plus-Regeln von einem selbst gewählten Flugplatz in Deutschland aus. Segelflieger aus dem Ausland können den Sternflug in ihrem Land beginnen und in Stölln beenden.

Die Anmeldung zum Sternflug erfolgt online unter www.segelflug.aero. Die Meldegebühr beträgt 25 Euro. Diese beinhaltet die Landegebühr in Stölln/Rhinow. Ein möglicher Kostenüberschuss kommt der Luftsportjugend des DAeC zugute.

Die Meldegebühr ist bis zum **Meldeschluss am 15. Juli 2016** auf das Konto des Deutschen Aero Clubs e.V., IBAN: DE49 2707 0024 0344 4999 02 bei der Deutschen Bank PuG AG, BIC DEUTDE33270, Kennwort: Sternflug Stölln/Rhinow zu überweisen. Die Teilnahme ist wirksam mit Eingang der Meldegebühr.

Geflogen wird jeden Tag (3. bis 5. August) nach den OLC-Plus-Regeln von einem selbst gewählten Flugplatz in Deutschland aus. Die Flüge sind am gleichen Tag mit dem Kommentar „**Sternflug Stölln**“ bis 22 Uhr (loc) im OLC zu melden. Am letzten Tag, dem 5. August 2016, endet der Wettbewerb um 18 Uhr mit der Landung auf dem Flugplatz in Stölln/Rhinow oder mit einer Außenlandung (auch virtuell). Die OLC-Meldung hat bis 18.30 Uhr (loc) zu erfolgen. Bei Außenlandung oder schlechtem Wetter am Freitag ist die Fahrt mit Anhänger nach Stölln fortzusetzen. Um die Ankunft anzukündigen, ist am Freitag, 5. August, vor dem Start bis 13.00 Uhr (loc) eine SMS mit Kennwort „Sternflug Stölln“ an Tel. 0175 1608876 zu senden.

Segelflieger aus dem Ausland können den Sternflug in ihrem Land beginnen und in Stölln beenden.

Die örtlichen Verfahren und Übersichten stehen ab dem 20. Juli 2016 auf der Webseite des FSV Stölln/Rhinow unter www.edor.org zur Verfügung.

Sieger ist der Pilot/die Pilotin oder das Team, das die höchste Punktzahl im Wettbewerb erzielt hat. Die drei Besten erhalten von der Bundeskommission Segelflug 500 Euro, 250 Euro beziehungsweise 125 Euro als Geldpreis oder als Sachwert in gleicher Höhe. Die drei besten ausländischen Piloten erhalten einen Sonderpreis.

Es warten noch viele weitere attraktive Preise auf die Teilnehmer, gespendet von namhaften Firmen aus der Luftfahrt.

Die Pilotenvereinigung Wasserkuppe hat einen Sonderpreis als Wertgutschein in Höhe von 500 Euro gespendet. Diesen Gutschein erhält das Team oder der Pilot/die Pilotin mit dem punkthöchsten Flug des Wettbewerbes, der gleichzeitig die Wasserkuppe im Fünf-Kilometer-Umkreis zum Flugplatzbezugspunkt WAKU tangiert hat.

Am Freitagabend, 5. August, organisiert der FSV Stölln/Rhinow ein Hallenfest, zu dem der Verein alle Piloten und Pilotinnen sowie Gäste willkommen heißt.

Kontakte den Sternflug betreffend:
Rudi Baucke, stellvertretender Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug, Telefon 0175 1608876, E-Mail: rudi.baucke@t-online.de

Die Meldung betreffend: Büro der Bundeskommission Segelflug, Telefon 0531 23540-53, E-Mail: segelflug@daec.de

Text: DAeC

Foto: Deutsches Museum

Das 125-Jahr-Jubiläum von Otto Lilienthals ersten Flugversuchen steht an. Auf dem historischen Foto ist einer seiner Gleitflüge in Derwitz 1891 zu sehen. Das Deutsche Museum zeigt noch bis zum 18. Mai 2016 in der Flugwerft Schleißheim die Sonderausstellung „Otto Lilienthal: Ingenieur – Flieger – Flugzeugbauer“ der Gesellschaft zur Bewahrung von Stätten deutscher Luftfahrtgeschichte

FELIX RÜHLE UND SEIN UNTERNEHMEN A-I-R

DRACHENFLIEGEREI

MIT NEUEN IMPULSEN



Flug über Kaprun

Es gab Zeiten, da hatten Seilbahnen in den Bergen Sonderschichten zu fahren, um dem Boom anrückender Drachenflieger mit ihren Gleitern gerecht zu werden. Schaut man auf die 1970er-Jahre zurück, galten an manchen Stationen die Drachenflieger noch als kleine Sensation, und sie durften kostenlos in die Kabinen steigen, nebst ihren am Außenträger befestigten Drachen.

Den Drachenfliegern sind die Gleitschirmflieger gefolgt. Doch sie werden heute

kaum noch wahrgenommen. Man erfreut sich höchstens an ihren bunten Schirmen, die nicht selten zu Dutzenden in den Thermikschläuchen vor den sonnenbeschienenen Berghängen kreisen.

Die Drachenkonstruktionen aus den 70er- und 80er-Jahren wiesen denn auch trotz ihrer Vorteile (wie leichter Transport, preiswerte Herstellung und unkompliziertes Handling) einige Nachteile auf, die konstruktionsbedingt anfangs zu gefährlichen Flatterstürzen führten. Zudem nahmen sich ihre Leistungen verglichen mit heutigen Hochleistungsdrachen eher bescheiden aus. Das ließ den einstigen Boom wieder verebben.

Drachen leistungsfähiger und sicherer machen

In manchen Köpfen regten sich aber die grauen Zellen. Warum sollte man einen Drachen nicht noch leistungsfähiger und sicherer machen können? Felix Rühle aus Rutesheim bei Stuttgart, inzwischen begeisterter Segelflieger und stets mit einem Blick in Richtung Drachenfliegerei schauend, war einer dieser Köpfe. Er studierte an der Universität Stuttgart Luft- und Raumfahrt und wandte sich bereits als frischgebackener Diplomingenieur der Forschung beim DLR zu, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Noch während seiner Forschungstätigkeit entwickelte er einen fußstartfähigen Drachen, der heute mit über 2.500 verkauften Geräten zum Bestseller wurde.

Doch wie sollte man aus einem gewöhnlichen Drachen einen Supersegler machen? Dazu untersuchte er unter anderem auch an Ultraleichtflugzeugen die verschiedensten Flügelkonstruktionen, die aus seiner Sicht wenig Potenzial zur Weiterentwicklung boten. Ganz anders die Drachen, die nicht nur durch geformte Einsteckrohre in den Segeln besser tragende Profile boten. Einige dieser Typen wiesen bereits auch Untersegel auf, die zu tragfähigeren Flügeln führten.

Dies zu verbessern, müsste sich lohnen, und hier war auch sein Denkansatz. Seine Idee: Man nehme einen extrem leichten GFK-Holm, an dem man eine GFK-beklebte Nase aufträgt und den hinteren Rippenteil um eine Achse drehbar befestigt. Darüber kommt nur noch ein Segel, das über die halbstarre Konstruktion gezogen wird – vorausgesetzt, die Rippen werden gleichmäßig in eine Flugstellung zum Holm gebracht und arretiert. Dies erfolgt über eine Seilverbindung zur Flügelmitte. Beim Aufbau seines patentierten Verfahrens wird der Flügel über einen Seilzug gespannt. Rippen, Wölbklappe und Störklappe finden dabei automatisch ihre Position.

Zusätzliche Klappen im äußeren Flügelteil

Ein Turm entfällt. Das Trapez bzw. der Steuerbügel ist noch das einzige Relikt der alten Flugdrachen und gesteuert wird nach wie vor über die Gewichtsver-



Der gebürtige Schwabe Felix Rühle hat seinen Firmensitz in Buching bei Füssen

lagerung des im oberen Drehpunkt angehängten Piloten. Für eine höhere Wirksamkeit der Bewegung um die Rollachse dienen in das Segelteil eingelassene Spoiler. Zusätzliche Klappen im äußeren Flügelteil dienen der Gleitwinkelsteuerung, die den Gleitflug von einer maximalen Gleitzahl von 24 auf eine extrem steile Gleitzahl für die Landung auf vier reduzieren kann. Das ist mit konventionellen Flugzeugen weder durch Bremsklappen noch durch Slip möglich.

Felix Rühle ließ sich die Rippenführung mit dem Aufbausystem patentieren und gründete noch während seiner DLR-Tätigkeit auf der Schwäbischen Alb bei Reutlingen (Römerstein, Ortsteil Zainingen) mit einigen Mitstreitern 1998 seine erste Firma, die Firma A-I-R (Aeronautic Innovation Rühle), die mit dem Atos N in kleinen Stückzahlen begann.

In der Drachenflugszene schlug seine Konstruktion wie eine Bombe ein. Atos-Piloten räumten schlagartig auf Wettbewerben die Preise ab. Die Nachfrage nach dem „Wunderdrachen“ System A.I.R. stieg schneller als geplant.

Der neu entwickelte Flügel namens Atos wurde zwar wie ein Drachen über Gewichtsverlagerung gesteuert, die Bauweise und der Flügelgrundriss glichen jedoch eher einem Segelflugzeug als dem seither verwendeten Rohr-Tuch-Konzept mit fast dreieckigem Grundriss.

Ausgesprochen gutmütige Abreißigenschaften

In den vergangenen Jahren wird die Fläche auch zunehmend als Trikefläche eingesetzt. Die besonderen Vorzüge stecken in ihrer aerodynamischen Güte. Die Flugleistungen sind deutlich besser als bei herkömmlichen UL-Flächen mit Bespannung. Der Atos-Flügel ist sehr einfach zu fliegen und besitzt ausgesprochen gutmütige Abreißigenschaften. Beim Landeanflug kann die Gleitzahl mit den Störklappen auf 1:4 reduziert werden, sodass beim anschließenden Aufsetzen mit 40 Stundenkilometern auch sehr kleine Außenlandeplätze angefliegen werden können.

Mit diesen Eigenschaften ist die Fläche ideal geeignet, um in der 120-Kilogramm UL-Klasse in die Luft zu gehen. Der geringe Energiebedarf bietet sich für Flüge mit elektrischem Antrieb an. Zusammen mit dem Silent E Glider ergibt sich in der angebotenen Version mit einem 140-AH-

Akku eine maximale Flugzeit von bis zu drei Stunden und eine Reichweite von ca. 150 Kilometern.

Der junge Ingenieur war gezwungen, harte Entscheidungen zu treffen. Zunächst musste der sichere Job aufgegeben werden, als zweites waren größere Produktionsflächen erforderlich. Die fand er in Rutesheim. Das Mitarbeiterteam vergrößerte sich, doch nach neun Jahren an der neuen Produktionsstätte wurde auch dieser Standort zu klein. Wurde anfangs noch vieles selbst gefertigt, sah man sich gezwungen, einige der Bauteile als Fremdaufträge zu vergeben. 2011 erfolgte der Umzug nach Buching bei Füssen in ein eigenes Firmengebäude.

Hochwirksame, abmontierbare Winglets

Im Rahmen seiner Diplomarbeit untersuchte der damalige Student Andreas Nagel verschiedene Winglet-Konfigurationen. So entstanden spezielle, für den Atos-Flügel hochwirksame Winglets, die als GFK-Teile, wie auch bei Segelflugzeugen, leicht anmontiert werden können. Sie sind aber wie auch einige andere Klappensysteme unter Extras nicht in der Standardausführung erhältlich. Noch während der Untersuchungen für die Diplomarbeit erwiesen sich diese Winglets als äußerst effektiv. Inzwischen ist der damalige Student Nagel einer der wichtigen Ingenieure im Entwicklungsteam bei A.I.R.

Naheliegender, dass sich auch Trike-Hersteller für den Hochleistungsflügel interessierten, denn sie hatten schnell herausgefunden, dass bei der Verwendung herkömmlicher Drachen diese Segel wie Bremsschirme wirkten. Schnell fiel die Wahl auf den Atos. Darunter waren italienische und tschechische Hersteller, aber auch zwei Firmen aus Deutschland. Insbesondere zwei Namen tauchten immer häufiger auf: Im Süden war es Toni Roth, der durch seine Carbon-Trikes bekannt wurde, und im Norden Helmut Großklaus.

Großklaus erschien mit seinen verkleideten GFK-Trikes überall, wo es grundsätzlich um das Trikefliegen ging. Mit kleinen Zweitaktmotoren verlieh er seinen Trikes, die alle mit dem Atos deutlich unter 120 Kilogramm lagen, eine so starke Schubkraft, dass er lässig Steigraten von bis zu 4 m/s erreichen konnte und dazu noch Reisegeschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometer.



Ein nur durch Sidestick steuerbares Trike ist ein Novum

Trikes der „Silent Family“

Gesundheitliche Gründe zwangen Helmut Großklaus nach 35 gebauten Einzelstücken dazu, nach einem Fremdbetrieb zu suchen, den er bei A.I.R. fand. Noch im Sommer 2015 übernahm Felix Rühle Werkzeuge und Formen mit der Verpflichtung, nach einigen kleinen Verbesserungen ein serienmäßiges Produkt daraus zu entwickeln. Großklaus nannte seine Trikes „Silent Family“ und diese Family spiegelt sich in den verschiedenen Antriebsvarianten wie auch in unterschiedlichen Haubenvarianten wider.

Es gibt da die Antriebe mit einem kleinen Verbrenner und in jüngerer Zeit auch den sehr effektiven Elektroantrieb auf Basis des bekannten Geiger-Motors in der 16-kW-Variante. Noch überwiegen die Nachfragen nach Verbrennern mit dem 18 Kilogramm leichten Einzylinder Hirth F33 ES, der über eine große Leistungsreserve für hohe Steigraten und eine Reichweite von ca. 500 Kilometern verfügt. Selbstverständlich hat der kleine Zweitakter einen elektrischen Anlasser. Ein 24-Liter-Tank reicht bei 30 Prozent Leistung für eine Flugzeit von sieben Stunden inklusive 30 Minuten Reserve. Keine Frage, dass sich der mit Gemisch betriebene Benziner bewährt hat. Obendrein garantiert der Hersteller 1.000 Stunden bis zur nächsten TBO.

Wie bei allen Trikes muss der Propeller als Schubpropeller arbeiten. Das hat den zusätzlichen Vorteil, dass man ihn im Ruhezustand als Faltpropeller ausbilden kann. Den Widerstandbeiwert eines „Großklaus-Trikes“ hat man zwar aus Kostengründen nicht gemessen, doch dürfte dieser wegen der laminaren Strömung günstiger als bei



ziel ist, möglichst mit gleichen Kräften das Trike steuern zu können und mit den zwei geplanten Versionen sowohl Drei-Achs-Piloten wie Trike-Piloten einen einfachen Einstieg zu ermöglichen.

Bei den Allgäuern aber laufen die Entwicklungen weiter. Was im vergangenen Herbst noch im Prototypenstadium war, ist ein kleiner Hybridantrieb. Felix Rühle weiß, dass jedes Extra das 35.000 Euro teure Trike zwar noch kostspieliger macht, doch damit erschließt er sich auch einen ganz anderen Markt mit Piloten, die sonst einen Bogen um diese Art von Fluggeräten machen würden. Noch einen Vorteil haben alle A.I.R.-Trikes: Sie benötigen keinen Hallenplatz und sind mit einem normalen Auto in einer fünf Meter langen Röhre transportfähig und innerhalb von 60 Minuten flugbereit.

Das erst vor vier Jahren neu errichtete Firmengebäude platzt indes heute nur mit der Flügelproduktion schon aus allen Nähten. Um der steigenden Nachfrage nachzukommen, sollen die 850 Quadratmeter Produktionsfläche schon im Frühjahr um mindestens 100 Quadratmeter erweitert werden, um zumindest die Gondelmontage darin unterbringen zu können. Sehr wenig Platz, wird man vermuten, doch schon seit einigen Jahren werden Holme und Rippen durch Zulieferbetriebe einschließlich der Segel beschickt. Ob selbst mittelfristig Rühles Planungen aufgehen, bleibt abzuwarten, denn die Behörden sind inzwischen, besonders was die Elektrofliegerei angeht, entgegenkommender als zu Beginn der UL-Fliegerei.

Wie bei allen Trikes muss der Propeller als Schubpropeller arbeiten. Das hat den zusätzlichen Vorteil, dass man ihn im Ruhezustand als Faltpropeller ausbilden kann

den FES-Antrieben von Segelflugzeugen sein, deren Propellerblätter sich in der Ruhestellung nur an die Rumpfstuktur anlegen.

Auch ein Elektroantrieb wird angeboten

Wählt der Kunde einen Elektroantrieb, steht ihm eine ähnliche Leistung zur Verfügung wie beim Benziner, denn mit dem 16-kW-Motor können je nach Abflugmasse 3 m/s und mehr erreicht werden. Die Segelflugleistungen bleiben gleich, weil die Massen von Batterie, Steuereinheit und Motor ähnlich bleiben. Wer mehr an längeren Streckenflügen interessiert ist, wird eine zweite Batterie mitnehmen, was dann im Segelflug zu einem etwas stärkeren Sinken führt. Der Unterschied zum Benziner ist hier marginal: Es reduziert sich nur die Gesamtflugdauer je nach mitgeführter Batterie, wobei ab diesem Frühjahr serienmäßig 140-Ah-Batterien mit 26 Kilogramm Gewicht verbaut werden. Die Vorzüge der Elektroversion liegen auf der Hand: Neben der einfachen Wartung reagiert der E-Motor auf Knopfdruck unmittelbar nach dem Wiederstart bei Thermikflügen, was vom Boden aus wegen der minimalen Lärmemission so gut wie nicht wahrnehmbar ist.

Große Aufmerksamkeit sollte man der Batterieüberwachung schenken. Die Lithium-Ionen-Akkus bedürfen einer pfleglichen Behandlung. Sie sollten nicht über längere Zeit vollgeladen bleiben und sie dürfen auch nicht tiefentladen werden. Bei Benzinern fliegt man ja auch nicht den letzten Tropfen aus. Die Akku-Sets besitzen eine eigene Zwangskühlung. Die Erwärmung erfolgt je nach Außentemperatur und Belastung.

Kälte mögen heutige Lithium-Akkus leider immer noch nicht. Modellflieger haben gelernt, sofern sie im Winter ihre Modelle

betreiben wollen, ihre Akkus vor Gebrauch in der Wärme zu lagern. Sind sie dann erst einmal in Betrieb, kommen sie selbst auf „Arbeitstemperatur“. Auch wenn das elektrische Fliegen gegenüber den Benzinern ein kopfhörerloses Fliegen ist, so bleiben zwei Wermutstropfen: Dies sind der noch immer etwas höhere Preis und die erwähnte geringere Reichweite.

Ein Steuerhorn wie bei einer Cessna oder Piper

Vollkommen unkonventionell ist die Flugsteuerung, die wie bei jedem Drachen durch Gewichtsverlagerung erfolgt. Standard ist ein in sich geschlossener Steuerbügel, was eine offene Kabine voraussetzt. Eine sonst bei Trikes sehr ungewöhnliche Art der Steuerung ist eine vom oberen Drehpunkt nach unten geführte Steuerstange, an die eine am unteren Teil angeschweißte Querstange liegt, die zusätzlich zwei seitliche „Hörner“ besitzt. Letztendlich ein Steuerhorn wie bei einer Cessna oder Piper. Noch tüftelt Werkspilot und Antriebsspezialist Edwin Carda an der Optimierung dieses Systems, denn das End-

Text: Hellmut Penner
Fotos: Werksfotos/Hellmut Penner



Die Flugsteuerung erfolgt wie bei jedem Drachen durch Gewichtsverlagerung. Standard ist ein in sich geschlossener Steuerbügel, was eine offene Kabine voraussetzt

JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE AUF DEM KLIPPENECK

PRAXISWISSEN FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE

Auch in diesem Jahr findet in den Herbstferien wieder ein **Jugendleiter-Grundlehrgang** in der Jugend- und Bildungsstätte auf dem Klippeneck statt. Dabei sollen erneut praxisrelevante und abwechslungsreiche Themengebiete behandelt werden.

In den fünf Tagen des Lehrgangs haben alle Jugendleiter der baden-württembergischen Luftsportvereine – sowie alle, die es noch werden wollen – die Möglichkeit, sich offiziell zum Jugendleiter nach den Richtlinien der JuLeiCa (der amtlichen Jugendleitercard) ausbilden zu lassen.

Die Unterrichtseinheiten bei diesem Lehrgang sind an den Richtlinien der JuLeiCa ausgerichtet, aber vor allem auch darauf ausgelegt, konkretes Handlungswissen und relevante Themen aus der Praxis des Vereinsbetriebs zu vermitteln. Dieses Wissen sollen die Teilnehmer später direkt im Verein und in den Jugendgruppen anwenden können und sich somit die Arbeit als Jugendleiter/in erleichtern.

Ziel ist es darüber hinaus, den Jugendleitern Kenntnisse, Fertigkeiten und Haltungen zur verantwortlichen Gestaltung von Angeboten in der Jugendarbeit aufzuzeigen und im Austausch mit anderen Jugendlichen und qualifizierten Referenten eine Idee zu bekommen, was einen Jugendleiter – vor allem im Bereich Luftsport – auszeichnet.

Eines der wichtigsten Elemente des Lehrgangs ist zudem die Möglichkeit, sich mit den Jugendleitern aus anderen Vereinen auszutauschen. Häufig wird unterschätzt, wie wichtig der Austausch von Erfahrungen tatsächlich ist – doch vor allem aus der Praxis der Jugendleiter selbst kann am meisten gelernt werden.

Innerhalb des Lehrgangs findet erneut ein Erste-Hilfe-Kurs statt.

Termin: Dienstag bis Samstag, 1. bis 5. November 2016

Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer/in
Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen)

Der **Jugendleiter-Fortbildungslehrgang** findet dieses Jahr schon im Oktober

statt! Auch bei diesem Lehrgang, der ebenfalls in der Jugend- und Bildungsstätte Klippeneck stattfindet, wird es wieder ein abwechslungsreiches Programm geben, bei dem die Teilnehmer ihr Wissen über die Anforderungen eines guten Jugendleiters auffrischen können. Es werden neue fachliche und dennoch praxisnahe Themen zur Sprache kommen.

In diesem Jahr gibt es am Samstag ein kleines „Schmankerl“, damit auch für die Jugendleiter das Fliegen nicht zu kurz kommt. Rainer Krumm – der unter anderem die Bücher „Mentales Training für Piloten“ und „Selbstcoaching für Piloten“ geschrieben hat – wird mit den Teilnehmern und für die Teilnehmer einen Workshop gestalten.

Termin: Freitag bis Sonntag, 14. bis 16. Oktober 2016

Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer/in
Anmeldung: Über das Online-Formular auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen)

Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangsplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs.

Die Anmeldungen für beide Lehrgänge sollten Interessenten bitte zeitnah an Tina Gaßmann per E-Mail unter gassmann@bwlv.de schicken. Bei Fragen kann sie auch jederzeit kontaktiert werden.

Text: Tina Gaßmann

LUFTSPORTLERINNEN

43. BUNDESWEITES TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN HEXENTREFFEN 2017 FINDET IN RHEINLAND-PFALZ STATT

Der Termin und der Veranstaltungsort für das Hexentreffen im kommenden Jahr stehen fest: Das bundesweite Treffen der Luftsportlerinnen findet vom 27. bis 29. Januar 2017 in der Rheinsteig-Jugendherberge Kaub/Rheinland-Pfalz statt. Folgendes Programm ist vorgesehen:

Freitag, 27. Januar

- Anreise in die Rheinsteig-Jugendherberge Kaub
- Weinprobe mit der Winzergenossenschaft Bornich

Samstag, 28. Januar

- Begrüßung durch die amtierende Loreley und Offizielle
- Vorträge rund ums Fliegen, Frauen, Familie und Co. (aktuelle Vortragsthemen folgen im Internet)
- Abends Party im Gewölbekeller

Sonntag, 29. Januar

- Schifffahrt auf dem Rhein zum Loreleyfelsen
- Heimreise gegen 13 Uhr



Anmeldungen werden bis 24. Dezember 2016 per E-Mail unter frauen@lsvrp.de entgegengenommen. Weitere Infos gibt es unter www.hexentreffen.com

Text: Luftsportverband Rheinland-Pfalz

3. NOSTALGISCHES FLIEGER-PICKNICK UND CLASSIC-CESSNA-MEETING

OLDTIMER UND RETROPLANES SIND GEFRAGT

Nach den ersten beiden Nostalgischen Flieger-Picknicks 2012 und 2014 wird es am Samstag, 3. September 2016, wieder ein Nostalgisches Flieger-Picknick geben. Hierzu lädt die Segelfluggruppe Wershofen im Rahmen ihres Flugplatzfestes ein.

Eingeladen sind die Piloten von Oldtimern, Youngtimern und Retroplanes. Treffpunkt ist der Grasflugplatz Wershofen in der Eifel (EDRV), unweit des Nürburgrings. Dank der Nähe zu den Benelux-Ländern, Frankreich und Großbritannien wird es sicher wieder zahlreiche Teilnehmer aus ganz Europa geben.

Besonders willkommen sind Piloten von Cessna-Klassikern wie den Spornrad-Typen Airmaster, C120, C140, C170, C180, C185, C195 und C305, aber auch die frühen Modelle der C150, C172, C175, C182, C210, C310 und C337, die am Classic-Cessna-Meeting teilnehmen möchten, das gemeinsam mit der International Cessna 120-140 Association und der International Bird Dog Association durchgeführt wird.

Ein reich gefüllter Picknickkorb wartet auf die Teilnehmer

Alles, was die Piloten mitbringen sollten, sind eine Picknickdecke und – wenn sie übernachten wollen – Zelt und Schlafsack.

Ein reich gefüllter Picknickkorb wird nach der Landung auf sie warten. Hierzu sind sie herzlich eingeladen, sofern sie sich vorab zum Picknick angemeldet haben.

Am Abend gibt es eine zünftige Hangar-Party für die Teilnehmer, bevor sie die Nacht standesgemäß im Zelt unter dem Flügel verbringen. Für diejenigen, die lieber ein festes Dach über dem Kopf haben, bieten die örtlichen Hotels Sonderkonditionen an (weitere Infos auf der Homepage des Veranstalters). Vor dem Heimflug am nächsten Tag können die Teilnehmer dann gerne noch das Flugprogramm des anschließenden Flugtags genießen.

Dank der Unterstützung einiger namhafter Sponsoren aus der Luftfahrt-Branche wird es attraktive Preise zu gewinnen geben, und zwar für das älteste teilnehmende Flugzeug, die weiteste Anreise, den schönsten Klassiker sowie die schönsten Cessnas. Zudem wird unter allen Besatzungen, die im zu ihrem Flugzeug passenden Outfit zum Nostalgischen Flieger-Picknick kommen, der Sonderpreis „Bester Nostalgiker“ ermittelt.

Auch Vorfürungen sind möglich

Wer das Flugplatzfest mit einer Vorführung seines Schmuckstückes bereichern möchte, kann sich per E-Mail beim Flugshow-Team

(flugshow@flugtag-wershofen.de) melden. Dabei sollten die Art der Beteiligung und gegebenenfalls anfallende Kosten für die Vorführung angegeben werden. Anflugkosten können in der Regel nicht übernommen werden. Bei Interesse können die Piloten nach Absprache auch gerne Rundflüge mit ihrer Maschine anbieten.

Die Segelfluggruppe Wershofen freut sich auf zahlreiche Beteiligung.



Weitere Infos und Anmeldungen unter www.flugtag-wershofen.de/flieger-picknick.

Text: Flieger-Picknick-Organisationsteam der SFG Wershofen

WETTBEWERBSPORT

TREFFEN DER NAVIGATIONSFLIEGER

Bereits zum fünften Mal in Folge trafen sich am 20. Januar die Navigationsflugpiloten zum Informationsaustausch in Braunschweig. Bei diesem Treffen haben interessierte Wettbewerbspiloten immer am letzten Samstag im Januar die Möglichkeit, ihre Gedanken auszutauschen.

Dieses Jahr waren über 22 Piloten und Ausrichter gekommen. Neben den Berichten zum vergangenen Jahr standen auch Themen des aktuellen Wettbewerbsjahres auf dem Plan. Die dabei verabschiedete Version 2016 der Wettbewerbsordnung Navigationsflug ist sowohl auf der DAeC-Website www.daec.de als auch auf www.dmm-nav.de erhältlich.

Auch die Nationalmannschaft, die Deutschland bei der Weltmeisterschaft im Rallyeflug in Portugal vertreten wird, wurde in diesem Gremium benannt. Zum Organisationsstand der deutschen Motorflugmeisterschaft in Husum wurde umfassend berichtet. Vom 25. bis 29. Mai treffen sich in diesem Jahr sowohl erfahrene Piloten als auch Einsteiger.

2017 werden sich die Navigationsflugpiloten am 28. Januar in Erfurt treffen. Interessierte Wettbewerbspiloten oder Ausrichter von Motorflugwettbewerben sind herzlich eingeladen und können sich beim Referat Motorflug anmelden. Infos: www.daec.de und www.dmm-nav.de. Kontakt: motorflug@daec.de

Text: DAeC

IFR FÜR PRIVATPILOTEN: SINN ODER UNSINN?

Die Frage ist: Warum fliege ich? Diese Frage muss jeder Pilot für sich selbst beantworten. Ich persönlich sehe die Fliegerei nicht als reines Schönwetter-Hobby. Ich möchte den Komfort nutzen, auf ein sehr flexibles und schnelles Fortbewegungsmittel zurückgreifen zu können, egal ob für Urlaubs- oder Geschäftsreisen. Nimmt man einen Ausflug von Stuttgart nach Venedig als Beispiel, so fliege ich die Strecke in einem Drittel der Fahrzeit eines Autos. Und das berücksichtigt noch nicht einmal mögliche Staus auf den Straßen.

Um den Umweltaspekt nicht aus den Augen zu verlieren –, denn damit wird man als Pilot von Außenstehenden auch gelegentlich konfrontiert – sei hier noch angemerkt, dass der Flug in etwa den gleichen Kraftstoffverbrauch bzw. Kohlendioxid ausstoß verursacht wie die Fahrt mit dem Auto. Für einen konventionellen Airline-Flug auf der gleichen Strecke gibt man günstigstenfalls 160 Euro aus, ohne dabei Wert auf bestimmte Flugzeiten zu legen. Damit ist man, sofern man in der Cessna zu viert reist, auch nicht wesentlich günstiger unterwegs.

Um genau den kritischen Punkt der Flexibilität unterscheidet sich allerdings die IFR- von der VFR-Fliegerei. Wo ist der Zeitvorteil, wenn ich wegen einer tiefhängenden Wolkendecke meinen Rückflug verschieben muss? Wo bleibt die Freude, die der Urlaub bringen soll, wenn wegen schlechten Sichtverhältnissen womöglich meine ganze Reise platzt? Und genau hier setzt der Instrumentenflug an. Natürlich muss ich nicht die gesetzlich legalen Minima bis zum letzten Fuß ausnutzen und einen ILS-Anflug ohne Sicht bis auf 200 Fuß an die Bahn heranfliegen. Aber ich muss mir viel weniger Gedanken machen, ob ich pünktlich ankomme oder ob ich an meinem Zielort wieder „runterkomme“.

Ständig verbesserte Infrastruktur

Die Infrastruktur verbessert sich auch ständig. Vor allem GPS-Anflüge sind für Flugplatzbetreiber relativ kostengünstig zu realisieren und dadurch auch an kleineren Plätzen populär. Aber selbst bis zur Hahnweide mit ihrer Graspiste kann ich bis vor die Türe IFR fliegen. Bis nach



Das Foto ist in Colmar entstanden und steht exemplarisch dafür, wie ein Instrumentenanflug im Cockpit aussieht

Stuttgart sind es nur wenige Meilen. Dort kann ich aus allen Richtungen ankommend jederzeit einen Instrumentenanflug machen und ohne gebührenpflichtig aufzusetzen mit einem Low Approach über „Oscar“ zur Hahnweide rüberhüpfen.

Ich selbst bin seinerzeit in die IFR-Fliegerei mehr oder weniger zufällig hineingerutscht. Meine Scheine habe ich während eines Auslandssemesters in den USA erworben. Die PPL hatte ich nach 43 Flugstunden inklusive Prüfungsflug in der Tasche. Dann stellte sich die Frage, wie ich auf die 100 Stunden Gesamtflugerfahrung komme, um die amerikanische Lizenz nach EASA umzuschreiben. Ohne mir im Vorhinein ausführlich Gedanken gemacht zu haben, welche Vorteile mir eine Instrumentenflugberechtigung (IR) wirklich bringt, stand ich nun vor folgender Wahl: Fliege ich zum Spaß mit Freunden und Familie weitere 57 Stunden herum oder investiere ich das Geld lieber in eine weiterführende Ausbildung und eine zusätzliche Qualifikation.

Nach reiflicher Überlegung stand für mich fest: Ich mache das IR. Rückblickend war das absolut die richtige Entscheidung. Allerdings sei an dieser Stelle angemerkt, dass mich die FAA PPL zusammen mit dem IR beim damaligen Dollar-Euro-Wechselkurs so viel gekostet hat, wie es in Deutschland die PPL alleine hätte (in einer kommerziellen Flugschule).

Nachhaltiges Gefühl der Sicherheit durch IR

Die zusätzlichen knapp 40 Stunden Ausbildung (nach FAA) zur Erlangung eines vollwertigen Instrument Ratings für einmotorige Flugzeuge hat aus mir einen besseren Piloten gemacht. Nicht nur, weil ich einen tieferen Einblick in die Organisation der Luftfahrt erhalten habe und damit auch zum Beispiel den Respekt vor großen Flughäfen verloren habe, sondern weil es mir ein nachhaltiges Gefühl der Sicherheit gibt, ebenbürtig mit einem Airliner von den Fluglotsen durch die Luft „gecleart“ zu werden.

Es hat mir auch völlig den Respekt vor Wolken genommen. Sicher, von Vereisungsbedingungen und Gewittern halte ich mich trotzdem fern. Alleine das Erlebnis, eine halbe Stunde in den Wolken unterwegs zu sein, ohne jede Chance der Orientierung außerhalb des Cockpits, dabei den Instrumenten zu vertrauen und die Maschine von Hand auf Kurs zu halten, obwohl man nach dem eigenen Körpergefühl völlig anders reagieren würde, ist unbezahlbar. Man lernt sich selbst im Cockpit viel effizienter zu organisieren, vor auszuplanen und zu antizipieren, was der Fluglotse einem in Kürze mitteilen wird. Das IR erhöht ganz allgemein die Flugsicherheit für jeden Teilnehmer am Luftverkehr, egal ob ich nun IFR oder VFR unterwegs bin.



E-IR als wichtiger Schritt

2014 sind durch Beschlüsse der EASA eine Reihe von neuen Regelungen in Kraft getreten. Hierzu zählt neben der vereinfachten Anerkennung von Drittstaaten-Lizenzen (die mir die Umschreibung des IR nach EASA erst ermöglicht hat) auch die verschlankte und modulare Ausbildung zunächst zum „Enroute IR“ (E-IR) und darauf aufbauend zum „Competency Based IR“ (CB-IR). Hier hat die EASA einen großen Schritt dahingehend unternommen, dass nun für viel mehr Privatpiloten ein IR in den Horizont des finanziell Machbaren rückt. Ein Schritt, den ich im Sinne der Allgemeinheit sehr begrüße.

Das E-IR erlaubt dem Halter im Wesentlichen, auf Überlandflügen dem Club der IFR-Flieger beizutreten. Lediglich die Durchführung von Instrumentenanflügen bzw. -abflügen sind dem „vollen“ CB-IR vorbehalten. Aber auch das E-IR kann einem schon helfen, durch eine ge-

schlossene Wolkendecke zu sinken. Unabhängig davon halte ich allein die Erfahrung, die man während der Ausbildung macht, für wertvoll und lohnenswert. Als Randnotiz sei noch erwähnt, dass ein IR natürlich ein Allgemeines Sprechfunkzeugnis (AZF) sowie Englischkenntnisse mit mindestens ICAO Level 4 voraussetzt.

Leider gestaltet es sich zum jetzigen Zeitpunkt noch recht schwierig, eine Flugschule zu finden, die die beiden Ausbildungswege anbietet. Ebenso schwierig scheint momentan auch noch die Suche nach Charterflugzeugen, die IFR zertifiziert sind, da bislang die Nachfrage schlichtweg fehlte. Beides wird sich hoffentlich in den nächsten Jahren bessern – im Sinne der Sicherheit.

Text und Fotos: Marco Vietze



Die Bilder aus Friedrichshafen zeigen einen An- und Abflug bei einer Wolkenuntergrenze von 300 Fuß (100 Fuß über dem Minimum für einen ILS-Anflug) und sollen einen Eindruck vermitteln, wie die Sicht „unten“ und „oben“ ist

„IFR LIGHT“ ALS FLUGANFÄNGER KANN DAS GUT SEIN?

Soweit Marco Vietze soeben die Frage nach Sinn oder Unsinn des IFR-Fliegens für Privatpiloten aufwarf, gehe ich noch einen Schritt weiter. Ich fragte mich, ob ich mich als frischgebackener PPLer auf eine „IFR light“-Ausbildung in Form des Enroute-IR einlassen soll. Um die Antwort vorwegzunehmen: Ich habe diese Frage für mich mit „Ja“ beantwortet.

Die Gesamtdauer meiner PPL-A-Ausbildung hat 2,5 Jahre in Anspruch genommen. Ich habe zunächst die Schulbank bei einer Stuttgarter Verkehrsfliegerschule gedrückt. Das Angebot, die Theoriestunden in ein paar Wochen an jeweils zwei festen Abenden je Woche zu durchlaufen, kam mir sehr gelegen. Nachdem die theoretischen Prüfungen mit Erfolg abgeschlossen waren, entschied ich mich für die praktische Ausbildung bei der BWLV-Motorflugschule auf der Hahnweide. Die äußerst freundliche Aufnahme durch den Leiter der Flugschule sowie ein sehr kameradschaftlicher Umgang unter den Fliegern, Schülern und Lehrern haben mir einen hervorragenden Einstieg in die Praxis ermöglicht.

Allerdings habe ich die zeitlichen Anforderungen an die praktische Ausbildung unterschätzt, indem ich anfangs bloß sehr spärlich Schulungstermine vereinbart habe und es große zeitliche Lücken zwischen den einzelnen Flugstunden gab. Der Ein-Schritt-vor-und-zwei-Schritte-zurück-Effekt schlug sich auch auf meine Motivation nieder. Dann, im Sommer 2015, habe ich den Entschluss gefasst, mich mehr hinter die Praxis zu klemmen. Das Resultat waren auch für mich spürbare Fortschritte und spätestens nach der ersten Solo-Platzrunde habe ich meine ursprüngliche Faszination am Fliegen wiedergefunden.

Der Weg aus dem „Ausbildungsloch“

Nachdem im Herbst 2015 die lang ersehnte praktische Prüfung bestanden war und ich nun, natürlich nicht ganz ohne Stolz, meine ersten Flugstunden als „pilot in command“ sammeln durfte, stand ich plötzlich doch völlig überraschend vor einem „Ausbildungsloch“. Die trüben Herbsttage sowie die Aussicht auf einen Winter, in dem sich die Praxis naturgemäß eher schwierig bis unmöglich

gestaltet, führten dazu, dass ich mich zumindest theoretisch weiterbilden wollte.

Nur wie? Ich zähle mich eher zu den reinen „Schönwetter-Hobby-Fliegern“, für die der Weg das Ziel ist. Bei der Entscheidung der Frage, ob ich fliege oder nicht, bin ich zugegebenermaßen eher defensiv, man könnte es auch als übervorsichtig bezeichnen. Allerdings geht es ja für uns Hobby-Piloten darum, den Spaß am Fliegen während des gesamten Fluges zu behalten, sich sowie etwaige Mitflieger sicher wieder auf den Boden zurückzubringen und das mit einem möglichst hohen Wohlfühlfaktor für alle.

Warum dann also trotzdem eine „IFR light“-Ausbildung? Neben dem Interesse an der sowohl theoretischen als auch praktischen fliegerischen Fortbildung sehe ich in der IFR-Ausbildung einen Sicherheitszuwachs – vom Spaß an der Sache mal ganz abgesehen. Es geht mir also ganz und gar nicht darum, künftig unter IMC-Bedingungen fliegen zu wollen oder zu müssen, aber ich möchte diese Art des Fliegens verstehen und erforderlichenfalls auch können dürfen.

Günstiger Einstieg in die IFR-Fliegerei

Hier kommen mir nun das neue Enroute-IR (E-IR) sowie das Competency based IR (C-IR) sehr gelegen. Ich habe mit dem E-IR die Möglichkeit, einen verhältnismäßig günstigen Einstieg in die IFR-Fliegerei zu bekommen. So bieten bereits mehrere Flugschulen computer-/internetbasierte Fernlehrgänge an, sodass man die theoretische Ausbildung ganz individuell sowie zeitlich unabhängig absolvieren kann. Nur die acht Theorie-Pflichtstunden erfordern einen Besuch in der Flugschule. Anschließend werde ich die Praxis „en bloc“ machen können, wobei die praktische Ausbildung mit einer unmittelbar daran anschließenden Prüfung abgeschlossen werden könne, so die Anpreisungen der Flugschule.

Weitere Vorteile sind, dass ich zu Beginn der E-IR-Ausbildung lediglich 20 Stunden als PIC vorweisen können muss, wobei ich es dabei natürlich nicht belassen will. Der Umfang von 15 Praxis-Pflichtstunden macht den Einstieg ins IFR-Fliegen letztlich auch noch erschwinglich.

Sofort in das Abenteuer Praxis stürzen

Zwar darf ich anschließend mit dem E-IR noch keine IFR-An- oder Abflüge durchführen, allerdings ließe sich dies dann mit dem C-IR noch nachholen. Der für mich wesentliche Vorteil besteht darin, dass ich mir nicht erneut Gedanken um theoretische Pflichtstunden oder gar Prüfungen machen muss, sondern mich sofort in das Abenteuer Praxis stürzen könnte, da die Theorie – einmal bestanden – auch für eine sich etwaig anschließende C-IR-Ausbildung gültig bleibt.

Kurzerhand gibt es für mich keinen Grund, der gegen eine „IFR light“-Ausbildung spricht. Endgültig bestätigt hat sich mein Entschluss, nachdem ich kurz vor Silvester gemeinsam mit zwei anderen Piloten IFR-(mit-)fliegen durfte – auch wenn es bei geradezu frühlingshaftem VMC-Wetter von Stuttgart nach Colmar und zurück ging.

Um nun meinen persönlichen Anfang zu machen, entschloss ich mich spontan zum erforderlichen AZF-Funkkurs sowie zur NVFR-Berechtigung und sehe meinem Einstieg in die Welt des IFR-Fliegens mit großer Spannung entgegen.

Text: Alexander F. Bräuer, Esslingen

– Anzeige –



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

ab € 995,-

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.

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

WO FLIEGEN KEIN LUXUS IST



Mehrere Male hüpft das Bugrad unserer Twin Otter, dann bremsen wir stark ab und kommen kurz vor dem Ende der 420 Meter langen Graspiste zum Stehen. Während unsere Piloten die Triebwerke abstellen, sehe ich durch das Fenster, wie unzählige Menschen die Landebahn säumen und uns zuwinken. Eine Gruppe Frauen tanzt mit Tamburinen, während wir von einem uralte wirkenden Mann begrüßt werden.

Als wir aus dem Flugzeug aussteigen, drängen sich viele Menschen um uns, nehmen uns das Gepäck aus der Hand und hängen uns Blumengirlanden um. Während wir dem Festzug ins Dorf folgen, hören wir hinter uns die Twin Otter starten. Jetzt gibt es kein Zurück mehr: Bis wir in drei Tagen wieder abgeholt

werden, sind wir zu Gast in diesem kleinen Dorf namens Megau, mitten im Urwald Papua-Neuguineas.

Es folgt ein unbeschreibliches Wochenende, an das ich mich ein Leben lang erinnern werde. Ich werde Zeuge beispielloser Gastfreundschaft und bekomme Denkanstöße über meine Lebensweise, über Luxus, Zeitgefühl und Dankbarkeit. Wir schlafen in Bambushütten und holen unser Trinkwasser an einer 15 Minuten entfernten Wasserquelle. Wir wandern durch malerischen Urwald. Wir backen Schweine unter der Erde und essen dreimal täglich Kochbananen. Wir spielen mit den Kindern Fußball auf der Landebahn und kommunizieren mit den Erwachsenen durch Blicke und Handzeichen. Wir feiern gemeinsam Erntedank und bekommen dabei einen Kakadu, ein Schwein und einen Kasuar (einen großen, flugunfähigen Vogel, Anm. d. Red.) geschenkt.

Wie kam es zu diesem Besuch?

Drehen wir die Zeit um 25 Jahre zurück: Im Urwald Nordthailands kam ich als viertes Kind einer deutschen Familie zur Welt. Bereits mit 17 Tagen erlebte ich den ersten Langstreckenflug nach Deutsch-

land. Ob meine Begeisterung für die Fliegerei wohl damit zusammenhängt?

Schon in jungen Jahren lernte ich Gott als liebenden Vater kennen. Deswegen ist für mich der christliche Glaube kein Befolgen religiöser und moralischer Verhaltensregeln, sondern die lebendige Beziehung zu einem liebenden Gott.

Seit 2011 arbeite ich als Fluglotse im Tower Stuttgart. 2014 machte ich an der Motorflugschule des BWLV am Sonderlandeplatz Hahnweide den Privatpilotschein und ich nehme seither mit großer Freude selbst am Flugverkehr teil.

Kurz darauf hörte ich davon, dass MAF – „Mission Aviation Fellowship“ – einen Mitarbeiterengpass in Papua-Neuguinea hat. Diese gemeinnützige Organisation bringt mithilfe von Kleinflugzeugen Nächstenliebe ganz praktisch in die entlegensten Orte der Welt: Ärzte, Missionare und Entwicklungshelfer könnten ihre Arbeit ohne diesen Hilfsflugdienst nicht machen. Auch Verletzte, Medikamente und Baumaterial kämen nicht an ihr Ziel.

Weil mich die Arbeit von MAF beeindruckte, wollte ich gerne für zehn Wochen



Ein Besuch bei den Arbeitskollegen am anderen Ende der Welt: Die Fluglotsen dort arbeiten mit rudimentärem Equipment in einem meteorologisch sehr anspruchsvollen Gebiet (rechts der Autor Lukas Weber)



mithelfen. Mein Arbeitgeber stimmte zu, mich für diese Zeit freizustellen, und so stand der Reise ans andere Ende der Welt nichts mehr im Weg.

Den Großteil der zwei Monate verbrachte ich in der Provinzstadt Mount Hagen, um Fluganfragen aus aller Welt entgegenzunehmen und zu bearbeiten. An den Wochenenden ergab sich mehrmals die Möglichkeit, selbst zu erleben, wie das Leben in einem Land mit sehr spärlicher Infrastruktur aussieht.

Große Dankbarkeit der Einheimischen

Und so ging es für besagtes Wochenende eben nach Megau. Dort konnte ich am eigenen Leib erfahren, wie es ist, wenn es keine Straßen, keinen Strom und kein fließendes Wasser gibt. Noch viel beeindruckender war es aber zu sehen, wie viel Dankbarkeit die Einheimischen uns entgegenbrachten.

Während der Erntedankfeier sprach eine Frau in einer mir fremden Sprache und kam danach reihum zu uns Gästen, fiel uns dankbar um den Hals und schluchzte einige Augenblicke an jeder Schulter. Ein Greis brach in Tränen aus, als er mir die Hand gab, eine Urgroßmutter wiederum ließ meine Hand minutenlang nicht mehr los, während das „Danke“ stumm durch

Blicke ausgedrückt wurde. Ein Mann sprach sogar davon, dass sie früher „in Dunkelheit“ gelebt hätten. Jetzt hingegen lebten sie „im Licht“.

Das alles überraschte mich dann doch sehr – schließlich dachte ich bisher, unberührte Urwaldsdörfer lebten in sagenhafter Idylle und bräuchten keine Hilfe von außen. Also stellte ich viele Fragen, um herauszufinden, woher diese große Dankbarkeit der Einheimischen für den Kontakt mit der Außenwelt kommt.

Und so hörte ich von der früheren Unterdrückung der Frauen und wie sie einst als Eigentum betrachtet wurden. Heute wirken sie auf mich sehr gleichberechtigt. Man erzählte mir von alltäglichen Stammeskämpfen und Rachezügeln und davon, dass das Dorf früher sehr gefürchtet war und sich Fremde nicht einmal in die Nähe trauten. Heute lebt das Dorf im Frieden und es sind viele Gäste aus den Nachbardörfern gekommen, um an diesem Wochenende uns, „die Weißen“, zu erleben. Ich hörte Geschichten von Geisterkult und Hexerei, von Medizinmännern, die große Macht hatten und mit Flüchen über Leben und Tod entschieden. Die gebe es hier jetzt nicht mehr, dafür aber eine Krankenstation – und für lebensbedrohliche Situationen wird ein Flugzeug gerufen, um den Patienten in ein Krankenhaus zu bringen.

Dieser Wandel, so wurde mir berichtet, sei durch den Kontakt nach außen ausgelöst worden. Und weil die Bewohner Megaus ihn sehr positiv bewerten, begegneten sie uns mit so großer Dankbarkeit.

Ein Land voller Herausforderungen

Die zwei Monate in Papua-Neuguinea gaben mir Einblick in ein Land, das vor vielen Herausforderungen steht. Schon allein die Topografie und dünne Besiedlung stellen ein großes Hindernis für die Infrastruktur dar. Nur ein Bruchteil der Einwohner hat Zugang zu medizinischer Versorgung, und die wenigsten Kinder erhalten eine Schulbildung – dafür müssen sie oft mehrere Stunden täglich zur Schule laufen. In weiten Teilen des Landes gibt es keine Straßen, sodass Boote und Flugzeuge die einzigen Alternativen zum beschwerlichen Fußweg sind. 800 verschiedene Stammsprachen erschweren die Kommunikation – denn wer kein Englisch oder die Behelfssprache Tok Pisin („Pidgin English“) spricht, kann sich nicht weit von seinem Heimatdorf entfernen. Korruption, mangelnder Rechtsstaat und eine Rachekultur stehen der Entwicklung des Landes zusätzlich im Weg.

Diese Faktoren machen einen Flugdienst wie MAF notwendig. Während meines Einsatzes beantwortete ich Anfragen von Ärzten, Sprachforschern, Entwicklungshelfern und Bibelübersetzern. Für einen Großauftrag plante ich die Route, um 14 Tonnen Medikamente an 28 verschiedene Orte zu bringen. Familien, die ihr Leben in der westlichen Welt aufgegeben haben, bekommen durch die Flugzeuge der MAF ihre Post zugestellt, Lebensmittel geliefert und die Möglichkeit, ab und zu in die Zivilisation zurückzukehren. Nicht zuletzt geht es bei manchen Flügen direkt um Leben und Tod. Treten beispielsweise



Diese Hütte stand dem Autor und seinen Mitstreitern bei ihrem Einsatz im Dorf Megau zur Verfügung



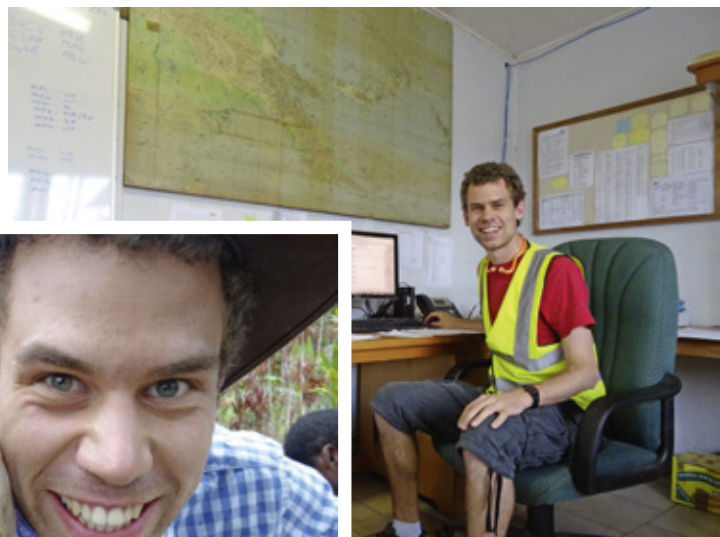
Mit Blumengirlanden um den Hals wurden der Autor und seine Mitstreiter im Dorf Megau begrüßt

bei einer Geburt Komplikationen auf, kann es von einem per Funk verständigten MAF-Flugzeug abhängen, ob Mutter und Kind überleben oder nicht.

Der Flugalltag ist mit großen Herausforderungen verbunden

Dabei stellen Klima, Relief und oft kurze, steile Landebahnen große Anforderungen an die Piloten. Für viele Anflüge ist ein sogenannter „Committal Point“ festgelegt: Ab dort ist ein Durchstarten nicht mehr möglich – fliegt der Pilot weiter, ist er „committed to land“. Manche Pisten können nur zu gewissen Tageszeiten oder mit geringer Zuladung angefliegen werden. Häufig stellen Windrichtung und -geschwindigkeit ein Limit dar, sodass Piloten schwierige Entscheidungen treffen müssen: Ist eine sichere Landung möglich, oder kann ich – so tragisch es in diesem Moment sein mag – gerade nicht helfen?

Für den Flugalltag in einer solchen Umgebung benötigt man eine gewisse Kühnheit. Dennoch sind die Buschpiloten keine verwegenen Abenteurer, die jedes Risiko eingehen, um Leben zu retten. Gerade in



In Lukas Webers Büro in Mount Hagen liefern die Fluganfragen zusammen



Beim Erntedankfest im entlegenen Dorf bekamen die Besucher einen Kakadu geschenkt. Diesen konnten sie allerdings nicht mit zurück nach Mount Hagen nehmen

diesem Zusammenhang ist Sicherheit von besonderer Bedeutung. „Wenn wir heute nicht sicher arbeiten, können wir morgen niemandem mehr helfen“ steht auf großen Plakaten im MAF-Hangar. Deshalb werden Wartungsintervalle akribisch eingehalten, ein eigenes NOTAM-System gepflegt, Verfahren erstellt und Grenzwerte berechnet. Und für mein Piloten- und Fluglotsenherz war es eine Wonne, den Mechanikern und Piloten hin und wieder bei ihrer hochprofessionellen Arbeit über die Schulter zu schauen.

Nach zwei Monaten kehrte ich um viele wertvolle Erfahrungen reicher nach Deutschland zurück. Jetzt funke ich wieder am Tower Stuttgart. Wie unterschiedlich die beiden Welten doch sind! Beson-

ders erfrischend war es, eine Airline kennenzulernen, bei der es nicht in erster Linie ums Geld geht. Bei manchen Fluganfragen werden bewusst Verluste in Kauf genommen: Man möchte schließlich Menschen helfen und nicht Gewinne maximieren. Denn während für die meisten von uns hier das Fliegen ein wunderschönes Hobby, der Traumberuf oder ein angenehmes Transportmittel ist, ist es für Menschen in Ländern wie Papua-Neuguinea grundlegend lebensverändernd.

Text und Fotos: Lukas Weber



Im Süden des Landes erschwert die Sumpflandschaft die Reise am Boden

INTERESSE GEWECKT?



**ALS WAITSKIN
IM URWALD**
E-Mails vom anderen Ende der Welt

Lukas Weber

Dieser Artikel enthält Auszüge aus dem vollständigen Reisebericht, der unter dem Titel „Als Waitskin im Urwald – E-Mails vom anderen Ende der Welt“ erschienen ist. Das Heft umfasst 54 Seiten und kann unter dem Stichwort „adler“ mit Angabe der Postadresse kostenlos angefordert werden unter: kontakt@maf-germany.de.

Weitere Informationen über MAF:
www.maf-deutschland.de
www.mafint.org (englischsprachig)

Kontakt mit dem Autor:
lotse.lukas@e.mail.de

27. DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN IM ULTRALEICHTFLIEGEN

SPANNENDER WETTBEWERB

IN TANNHEIM



Die deutschen Meisterschaften im Ultraleichtflug finden vom 5. bis 8. Mai in Tannheim statt

Die 27. Deutschen Meisterschaften im Ultraleichtflug finden vom 5. bis 8. Mai im oberschwäbischen Tannheim (EDMT) statt. Nach Nordrhein-Westfalen, Bayern und Hessen gastiert der Wettbewerb in diesem Jahr in Baden-Württemberg – und hat erneut einiges zu bieten: Navigationsflüge, Auffinden von Geländepunkten, Ziellandungen und vieles mehr. Anspruchsvolles Fliegen auf höchstem Niveau garantiert Spannung für Teilnehmer wie Zuschauer.

Die ambitionierten Piloten müssen die von Aufgabendesigner Ernst Graf entworfenen Kreisbögen und Figuren präzise abfliegen und dabei vorgegebene Geschwindigkeiten über Grund möglichst exakt einhalten. Bei den schwierigen Aufgaben helfen nur Talent und Training, denn auf die heute lieb gewonnene Hilfe durch GPS-Systeme müssen die Teams verzichten. Vorhandene Navigationsgeräte, aber auch Navihilfen in Smartphones werden vor dem Start versiegelt. Geflogen wird mit den traditionellen Navigationsmitteln Karte, Kom-

pass und Stoppuhr sowie dem geschulten Blick aus dem Cockpit.

Besonders spannend gestaltet sich die Disziplin der Ziellandungen. Hier wird nach Überflug des 100 Meter langen Ziellandefeldes in selbst gewählter Höhe eine verkürzte Platzrunde ohne Motor bis zur Landung fortgesetzt und der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerks sollte möglichst nah am Anfang des Landefeldes liegen. Dies bringt viele Punkte, ein weiter entferntes Aufsetzen entsprechend weniger. Ein Landen vor dem 100-Meter-Feld wird gar mit null Punkten bestraft.

Gutes Abschneiden ermöglicht die Teilnahme an internationalen Wettbewerben

Mindestens genauso spektakulär dürfte der Wettbewerb des Kurzstarts über ein Flatterband werden – eine Herausforderung, auf die Piloten im Fliegeralltag nicht treffen. Entsprechend vorbereitet werden die Teams in den täglichen Brie-

fings durch Wettbewerbsleiter Michael Kania und Schiedsrichter Robert Mair.

Das Teilnehmerfeld setzt sich aus „Wiederholungstätern“ und Neustartern zusammen, wobei beide erfahrungsgemäß Chancen auf die Podiumsplätze haben. Ein gutes Abschneiden bei den deutschen UL-Flug-Meisterschaften ermöglicht die Teilnahme an internationalen Wettbewerben.

Teilnehmer und Interessierte können sich über die deutschen UL-Meisterschaften und weitere Wettbewerbe informieren bei Wolfgang Lintl (wolfgang.lintl@t-online.de) oder bei Michael Kania (kania.michael@tutanota.com)



Mehr Infos zur Deutschen UL-Meisterschaft 2016 gibt es im Internet unter www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe.

Text und Foto: Holger Bockholt, Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC

ANMELDUNG ZUM 58. SÜDWESTDEUTSCHEN RUNDFLUG

„Zwischen Kocher und Jagst“ – Hans-Richardt-Gedächtnisflug“ am Samstag, 2. Juli, Schirmherr Bürgermeister Gerd Dannenmann, Neresheim

Liebe(r) Wettbewerbsteilnehmer(-in), bitte füllen Sie das Formular gut leserlich aus und senden es an den BWLV, **Fax 0711-22762-44** oder per E-Mail an buerkle@bwlv.de. Sie erhalten danach eine Bestätigung und eine Zahlungsaufforderung auf das Konto des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands.

Das Anmeldeformular kann auch auf unserer Homepage www.bwlv.de (Sparten → Motorflug → Wettbewerbe → SWD Rundflug) heruntergeladen und am Bildschirm ausgefüllt werden. Bitte unterschreiben und an den BWLV senden.

Bitte beachten Sie: Die Funkfrequenz des Flugplatzes Aalen war in der Ausschreibung falsch angegeben worden. Richtig ist die Frequenz **121.4 MHz!**



58. Südwestdeutscher Rundflug 2016

– Hans-Richardt-Gedächtnisflug – Zwischen Kocher und Jagst
Schirmherr Bürgermeister Gerd Dannenmann, Neresheim

Meldeschluss: 22. Juni 2016

Wettbewerbstermin: 2. Juli 2016

Anmeldung: Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V., Scharrstr. 10, 70563 Stuttgart-Vaihingen, Fax 0711-22762-44, E-Mail: buerkle@bwlv.de

Bewerber:
Luftsportgruppe

**Mit nachstehenden Piloten/
Co-Piloten/Begleitern**

1. Einzelwertung

3. Mannschaftswertung

Wettbewerbsgruppe

Touristikgruppe

Nicht zutreffende Klasse bitte streichen

(nur Wettbewerbsgruppe)

Wir nehmen mit nachfolgend aufgeführter Besatzung an der Mannschaftswertung teil:

Name Pilot Vorname Geburtsdatum

Straße

Name Pilot Vorname

(PLZ) Wohnort

Name Copilot/Begleiter Vorname

Beste Erreichbarkeit über Telefon/Fax/E-Mail

Flugzeugtyp Amtl. Kennzeichen

Name Copilot Vorname Geburtsdatum

Mannschaftswertung

Es ist uns bekannt, dass jeweils nur eine Mannschaft (2 Besatzungen) pro Verein zur Wertung gemeldet werden kann.
Der Mannschaftspreis wird für den jeweiligen Luftsportverein gewonnen.

Straße Wohnort mit PLZ

Name/Vorname weiterer Begleiter (nur Touringgruppe)

4. Nenngelder (Euro):

EUR 120,- pro Besatzung
EUR 100,- Besatzung unter 25 Jahre
EUR 140,- Nichtmitglieder BWLV/DAeC

Name/Vorname weiterer Begleiter (nur Touringgruppe)

2. Luftfahrzeug-Typ

Amtl. Kennzeichen

EUR 25,- pro Person/Gast für Teilnahme Veranstaltung,
zusätzliche Teilnahme an der Veranstaltung bitte unter Mitteilungen vermerken (siehe 5.).

Gewünschte Wettbewerbs- oder Reisegeschwindigkeit
Nav.-Training in 5er-Stufen (60/65/70/75/usw.) kn

Nach Eingang Ihrer Anmeldung erhalten Sie vom BWLV neben weiteren Informationen eine Rechnung. Den Rechnungsbetrag überweisen Sie bitte auf das darin angegebene Konto des BWLV.

5. Anmeldung von Gästen (Abschlussveranstaltung)

Name Vorname

6. Weitere Angaben (bitte ankreuzen oder streichen)

Tanken

Ich benötige:
* AVGAS
* Jet A1

(Strecke insgesamt ca. 120 NM)
* vor dem Flug
* nach dem Flug

Name Vorname

7. Angaben Übernachtung (auch für Transport)

Name Vorname

Anreise

Abreise

* Ich/wir benötigen keine Unterkunft

Name Vorname

* Freitag

* Samstag

* Ich/wir haben gebucht (Hotel/Adresse/Ort)

Name Vorname

* Samstag

* Sonntag

Bestätigung

Ich erkläre, dass ich die Ausschreibung zum Südwestdeutschen Rundflug anerkenne. Es ist mir bekannt, dass ein Verstoß gegen die Wettbewerbsbestimmungen die Disqualifikation zur Folge hat. Ich bestätige, dass für mich und das benutzte Flugzeug alle Berechtigungen, Zulassungen und Versicherungen gültig vorliegen.

Haftungserklärung

Der Teilnehmer sowie der Flugzeugeigentümer erklären mit Abgabe der Meldung, dass sie – außer im Falle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – auf alle Schadenersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Ausrichter sowie deren Organen und Erfüllungsgehilfen verzichten. Dieser Verzicht erstreckt sich auch auf Ansprüche Dritter, soweit diese aus einem Unfall eigene Ansprüche herleiten können. Dieser Verzicht gilt nicht insoweit und in der Höhe, als die Ersatzpflichtigen durch eine Versicherung gedeckt sind. (Bei Minderjährigen sind die Unterschriften der gesetzlichen Vertreter erforderlich.)

Wir (Pilot und Copilot) erklären verbindlich die Teilnahme an der Abendveranstaltung

* ja

* nein

* Nichtzutreffendes bitte streichen

Raum für Mitteilungen/Infos oder besondere Wünsche

Datum

Unterschrift Pilot/VLF



Fusion geglückt: die Mitglieder der FSG Heinkel

VEREINSFUSION IN STUTTART

SFG UNTERTÜRKHEIM UND FSG HEINKEL HABEN SICH ZUSAMMENGESCHLOSSEN

Die Segelfliegergruppe Untertürkheim hat sich mit der Flugsportgruppe Heinkel aus Stuttgart-Zazenhausen zu einem gemeinsamen Segelflugverein zusammengeschlossen. Am 19. März fand in Stuttgart-Zazenhausen der offizielle Zusammenschluss der beiden Vereine statt. Damit ist in Stuttgart unter dem Namen Flugsportgruppe Heinkel ein leistungsfähiger Segelflugverein mit rund 80 Mitgliedern und einem attraktiven Flugzeugpark entstanden, der auf eine langjährige Tradition zurückblicken kann. Seine fliegerische Heimat ist der Übersberg bei Reutlingen/Pfullingen,

Flugmöglichkeiten bestehen auch auf dem Landeplatz Pattonville in Stuttgart-Mühlhausen.

Steffen Baitinger, Vizepräsident des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands, und Bezirksvorsteher Gerhard Hanus als Vertreter der Stadt Stuttgart sprachen dem Verein ihre Glückwünsche aus. Werner Heidrich von der Flugsportvereinigung Übersberg überbrachte die Grüße der Platzvereine und würdigte die gute Integration der neuen Mitglieder, die schon während einer zweijährigen Kooperati-

onsphase als Mitglieder der FSG Heinkel am Flugbetrieb von Heinkel auf dem Übersberg teilgenommen hatten.

Beide Segelfliegergruppen haben eine lange Tradition

Die Segelfliegergruppe Untertürkheim gehört zum Urgestein des Luftsports in Stuttgart und reicht mit ihren Vorläufern bis in das Jahr 1928 zurück. Sie war auf dem Fluggelände Malsheim beheimatet. Da die weitere Zukunft dieses Fluggeländes durch die anstehende Bebauung unsicher ist, wurde nach reiflicher Überlegung und einer erfolgreichen Kooperation auf dem Übersberg der Zusammenschluss beschlossen.

Im Jahre 1955 schlossen sich flugbegeisterte Mitarbeiter des Heinkelwerks in Zuffenhausen mit Unterstützung durch Prof. Dr. Ernst Heinkel zu einer Werksfliegergruppe zusammen und gründeten die Flugsportgruppe Heinkel. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Zusammenschlusses zugleich auch das 60-jährige Bestehen der Flugsportgruppe Heinkel gefeiert.

Beim Zusammenschluss musste vieles beachtet werden

Die Abwicklung des Zusammenschlusses war ein längerer und steiniger Weg, bei



Die früheren Vorstände der beiden Vereine beim Austausch der Urkunden des Fusionsvertrags (v.l.): Peter Glauner, Dr. Uwe Kaiser, Wolfgang Essig und Martin Kogel (v.l.)

dem viele Rechtsvorschriften zu beachten waren. Hierbei war insbesondere die Beratung durch den BWLV-Justiziar Hans-Dieter Rauscher eine Hilfe. Maßgebend für eine Fusion ist das Umwandlungsgesetz, das verschiedene Formen der Vereinigung kennt. Im vorliegenden Fall war eine sogenannte Verschmelzung durch Aufnahme angebracht. Hierfür musste ein detaillierter Verschmelzungsvertrag ausgearbeitet und abgestimmt werden. Der Abschluss dieses Vertrags musste von einem Notar beurkundet werden. Zur Vorbereitung der Beschlussfassungen der Mitgliederversammlungen war ein förmlicher, schriftlicher Verschmelzungsbericht zu fertigen und den Mitgliedern vorzulegen. In getrennten Mitgliederversammlungen stimmten die Mitglieder beider Vereine diesem Vertrag und damit der Verschmelzung zu, wobei die Beschlüsse jeweils in Anwesenheit des Notars getroffen und von diesem beurkundet werden mussten. Erst danach konnte die

Vorlage beim Registergericht erfolgen, das die Einträge im Vereinsregister änderte.

Auch an die Einberufung der Mitgliederversammlungen waren besondere formale Anforderungen gestellt. So mussten während der Einladungsfrist der Vertrag mit allen Anlagen, der Bericht, sowie die Kassenabschlüsse der letzten drei Jahre in den Werkstätten den Mitgliedern zur Einsichtnahme ausgelegt und in den Einladungen darauf hingewiesen werden. Über die Möglichkeit der Mitglieder, eine förmliche Verschmelzungsprüfung zu beantragen, musste informiert werden. Die Beschlussfassung hatte nach den jeweiligen Satzungsregelungen über die Vereinsauflösung zu erfolgen, die peinlichst genau zu beachten waren. Bis alle Vorschriften formvollendet eingehalten waren, mussten die Mitglieder sogar „nachsitzen“ und manche Abstimmung doppelt vornehmen. Letztlich fand alles die Zu-

stimmung des Notars und des Registergerichts, so dass im März die Eintragung im Vereinsregister erfolgen konnte. Danach konnte der „umgewandelte“ Verein die Mitglieder zu seiner ersten Mitgliederversammlung einladen, in der ein neuer Vorstand gewählt wurde.

Abgesehen von diesen formalen Gesichtspunkten, ist es natürlich ganz wesentlich, dass der Zusammenschluss von einer breiten Zustimmung getragen wird und es auch eine gemeinsame Vision für den neuen Verein gibt. Man muss sich darüber im Klaren sein, dass es vorher noch ein „Meins“ und „Deins“ gab, es aber hinterher nur noch ein „Unseres“ geben kann – so ein kleines bisschen Sozialismus in unserer kapitalistischen Marktwirtschaft.

Text: Martin Kogel,
Pressesprecher der FSG Heinkel
Foto: FSG Heinkel

50 JAHRE SCHLEICHER ASK 13

SEGELFLUG-OLDTIMERTREFFEN UND FLY-IN ZUM GEBURTSTAG

In diesem Jahr jährt sich der Erstflug der Schleicher ASK 13 vom Juli 1966 zum 50. Mal. Der Prototyp (D-5701) hat seine Heimat mittlerweile auf dem Flugplatz Wershofen in der Eifel unweit des Nürburgrings gefunden. Hier wird von den Mitgliedern der Segelfluggruppe Wershofen geflogen und in Ehren gehalten. Und so ist es nicht weiter verwunderlich, dass aktuell die Eintragung dieses Flugzeuges – das als Prototyp eines wegweisenden Erfolgsmodells ein bedeutsamer Bestandteil der Segelfluggeschichte ist –

in die Denkmalliste des Landes Rheinland-Pfalz angestrebt wird.

Am Pfingstwochenende (Samstag und Sonntag, 14. und 15. Mai) wird zur Feier dieses Ereignisses auf dem Flugplatz Wershofen/Eifel (EDRV) ein Segelflug-Oldtimertreffen stattfinden. Willkommen sind alle historischen Segelflugzeug- und Motorseglertypen (nicht nur aus dem Hause Schleicher). Zeitgleich lädt die SFG Wershofen zu einem ASK-13-Fly-In ein. Die weiteste Anreise einer ASK 13 auf

dem Luftweg wird mit einem Preis honoriert. Camping ist nach Absprache möglich, für Verpflegung wird gesorgt. Auch längere Aufenthalte sind nach Rücksprache möglich.



Um Anmeldung per E-Mail (50jahre-ask13@sfg-wershofen.de) wird gebeten. Weitere Infos: www.sfgwershofen.de, Telefon 0160 1645529 (Uwe Bodenheim).

Text: Segelfluggruppe Wershofen

JETZT BEWERBEN:

NOCH PLÄTZE FÜR SPORTSOLDATEN

Bis zum 20. August 2016 nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen um einen Platz als Sportsoldat an. Sportsoldaten sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Auch Segelflieger können sich um die Plätze als Sportsoldaten bewerben.

Voraussetzungen für die Karriere als Sportsoldat sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn.

Informationen und Bewerbungsformblatt:

<http://daec-segelflug.de/index.php/37-sportsoldaten/3-nutze-deine-chance-karrierestart-als-sportsoldat>

Text: DAeC

AEC WALLDORF: NEUE HALLE DER BESTIMMUNG ÜBERGEBEN

Am 18. März hatte der Aeroclub Walldorf, bestehend aus den drei Abteilungen Segelflug, Motorflug und Fallschirmsport, allen Grund zum Feiern: Im Beisein zahlreicher Projektbeteiligter und vieler Vereinsmitglieder wurde die neue Fahrzeughalle des Vereins feierlich ihrer Bestimmung übergeben.

In einer Rekordbauzeit von drei Monaten, unter tatkräftiger Unterstützung zahlreicher ehrenamtlicher Vereinsmitglieder und im tollen Zusammenspiel zwischen kommunaler Verwaltung und ortsansässiger Handwerksbetriebe ist es dem Verein gelungen, das rund 100.000 Euro teure Projekt zu stemmen. Der Neubau beherbergt künftig den kompletten Fuhrpark des Vereins. Er wurde notwendig, da es in den beiden bestehenden Hallen schlichtweg zu eng wurde und auch Gefahrenpotenziale mit



Am 18. März wurde die neue Fahrzeughalle des AeC Walldorf feierlich ihrer Bestimmung übergeben

der bisherigen Unterstellung der Fahrzeuge verbunden waren. Das soll sich nun ändern.

Vereinsvorsitzender Hubert Bender zeigte sich stolz über das Geleistete und sieht im erfolgreich abgeschlossenen Projekt einen wichtigen Schritt zur Zukunftssicherung des Vereins. Davon überzeugt zeigte sich auch Walldorfs Bürgermeisterin Christine Staab am Rande der Feierlichkeiten: „Der Aeroclub leistet mit seinen weit über 150

Mitgliedern seit vielen Jahrzehnten eine tolle Arbeit und zählt mit zu den aktivsten und ältesten Vereinen in der Astorstadt. Ein solches Engagement gilt es zu fördern. Aus diesem Grund war es uns auch vonseiten der Stadt ein Anliegen, den Verein bei seinem Bauprojekt zu unterstützen.“

Text: Manuel Löhmann
Foto: Martin Friedle

ERFREULICHE BILANZ BEI DER FG FREUDENSTADT

Berichte, Wahlen und Ehrungen standen kürzlich bei der Hauptversammlung der Fliegergruppe Freudenstadt an. Mit einer Schweigeminute gedachten die Mitglieder ihres verstorbenen Ehrenmitgliedes Artur Fischer, der als großer Förderer der Jugend und des Vereins unvergessen bleibt. „Dadurch wurden unsere sportlichen Erfolge erst möglich“, sagte der FG-Vorsitzende Axel Reich.

In seiner Jahresbilanz blickte Reich auf ein betriebsames Jahr zurück. Neben fliegerischen Aktivitäten stand im August ein Qualifikationswettbewerb der Junioren in Musbach an. Als großen Erfolg konnte man den Deutschen Segelfliegertag im Kurhaus verbuchen. Rund 1.300 Besucher waren Ende Oktober nach Freudenstadt gekommen. Sowohl von Seiten des Deutschen Aeroclubs, des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands wie auch von Ausstellern und Besuchern gab es viel Zustimmung für die gelungene Ausrichtung nebst tollem Rahmenprogramm. Der Zweite Vorsitzende Karl Pfau



Für 30 Jahre aktive Mitgliedschaft erhielt Heinz Graf (Mitte) vom Zweiten Vorsitzenden Karl Pfau (links) und dem Vorsitzenden Axel Reich (rechts) eine Urkunde

dankte allen Mitgliedern, die den Verein tatkräftig unterstützt hatten. Zum Segelfliegertag hatte Pfau die passende Bezeichnung bereit: „Es war eine Klasse Geschichte“!

Gut hatte es Fluggruppen aus Esslingen (Neckar) und Hagenau (Elsass) bei ihrem einwöchigen Aufenthalt in Musbach gefallen – beide Gruppen haben bereits ihr

erneutes Kommen angekündigt. Insbesondere zu den Hagenauer Fliegerkameraden haben sich die Verbindungen gut entwickelt.

Neuer Ausbildungsleiter

Kassier Wolfgang Haug meldete eine positive Kassenbilanz. Gute Arbeit bescheinigten ihm die Kassenprüfer Max Kappler

und Thomas Haug. Da Martin Haug beruflich bedingt sein Amt als Ausbildungsleiter nicht mehr ausüben kann, ernannte der Verein Constantin Wiegert zu seinem Nachfolger. Dieses verantwortungsvolle Amt hat Wiegert nun seit September inne, bei den Wahlen wurde er einstimmig darin bestätigt.

Aktuell wird in Musbach theoretischer Unterricht abgehalten. Oliver Pfau schaffte seine ersten Alleinflüge. Andre Bernhard erwarb den Flugschein. Als Ausbildungsleiterin im Ultraleichtfliegen verzeichnete Esther Schmalz drei neue Scheinpiloten. Fünf Piloten befinden sich derzeit in der Ausbildung. Der technische Leiter Oliver Flachmeyer meldete zahlreiche Aktivitäten in der Werkstatt. Er freute sich, dass Michael Lamparth den Kurs eines Zellenwarts absolvierte. Damit wurde die schmale Personaldecke in der Werkstatt wieder etwas entlastet. Jugendleiter Tobias Godenrath berichtete über die Aktivitäten

der Jugend. Er verzichtete auf eine Wiederwahl. Für ihn wurde Oliver Pfau neu ins Amt gewählt.

Der Flugsicherheitsbeauftragte Armin Baur wünschte sich, dass noch mehr Mitglieder den Windenfahrerschein erwerben. Über zahlreiche Arbeiten auf dem Fluggelände berichtete Liegenschaftsreferent Jörg Müller. Reichlich Schreibaarbeit verzeichnete Schriftführer Thomas Haug.

Freudenstädter Streckenpiloten absolvierten 48.000 Kilometer

33.560 motorlose Überlandflüge wurden 2015 von Musbach aus geflogen. „In der Summe aller Flüge erzielten die Freudenstädter Streckenpiloten 48.000 Kilometer“, berichtete Streckenflugreferent Frank Popp. 15 Piloten der FG Freudenstadt nahmen an dezentralen Wettbewerben der DMSt und des OLC teil. Für den Überlandflug stehen den

Mitgliedern sechs vereinseigene Flugzeuge zur Verfügung.

Bei den Wahlen wurde die Vorstandschaft bestätigt. Oliver Pfau rückt für Thomas Haug (er verzichtete) ins Amt des Kassenprüfers nach. Für 30 Jahre aktive Mitgliedschaft im Verein wurde Heinz Graf mit viel Beifall und einer Urkunde bedacht. Graf ist im Verein schon lange Jahre als Fluglehrer tätig und übte auch Ämter im Vorstand aus.

Auch 2016 wollen sich die Flieger bei Veranstaltungen im Musbacher Ortsgehen mit einbringen. Fliegerischer Höhepunkt wird heuer die Grand-Prix-Qualifikation vom 6. bis 13. August in Musbach sein. Maximal 20 Piloten nehmen in der 18m-Klasse an diesem Luftrennen mit Regattastart teil.

Text und Foto: Lothar Schwark

Region

2

Hohenlohe-Tauber

FLY-IN ZU HIMMELFAHRT AM FLUGPLATZ BACKNANG

Am Donnerstag, 5. Mai, findet zu Himmelfahrt und Vatertag auf dem Flugplatz Backnang (EDSH) ein Fly-In statt – nicht nur für Väter. Ein Ausflug, der sich lohnt! Wir laden alle Piloten und Pilotinnen sehr herzlich ein. Die Mannschaft am Flugplatz empfängt die Gäste aus der Luft ebenso gerne wie die, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß bei uns vorbeischaun. Nette Menschen und luftige Aussichten auf anfliegenden Verkehr auf der Sonnenterrasse, dazu ein kühles Getränk und ein herzhaftes Stück vom Grill erwarten euch.

Guten (An)flug wünscht das Team der Landebar HighNingen.

Informationen zum Anflug und zur Anmeldung findet ihr im Internet unter www.edsh.de

Text und Foto: Christian Schulz



Am 5. Mai sind nicht nur Väter herzlich eingeladen, auf dem Flugplatz Backnang ein paar schöne Stunden zu verbringen

NEUES SEGELFLUGZEUG FÜR DEN LSV HOHENASPERG

Pünktlich zu Beginn der neuen Fliegersaison hat die Segelflugsparte des Luftsportvereins Hohenasperg ein neues Flugzeug erhalten. Der aus Verbundwerkstoffen hergestellte Schulungs-Einsitzer vom Typ Mistral-C zeichnet sich durch seine gutmütigen Flugeigenschaften aus und steht insbesondere dem inzwischen auf zwölf Flugschüler angewachsenen Segelflieger Nachwuchs zur Verfügung. Der intensive Schulungsbetrieb der Segelflugsparte erfordert dringend eine weitere Schulmaschine.

Der LSV Hohenasperg konnte die neu lackierte und sich in bestem Zustand befindliche Maschine günstig erwerben. Das Flugzeug wurde 1983 gebaut, hat 15 Meter Spannweite und eine maximale Abflugmasse von 350 Kilogramm. Rudolf Voit-Nitschmann, Segelflugreferent des



Segelflugreferent Rudolf Voit-Nitschmann mit der Neuerwerbung des LSV Hohenasperg

LSV Hohenasperg, ist optimistisch: „Die neue Maschine wird unseren motivierten Flugschülern helfen, zügig in der Ausbildung voranzukommen. Mit dem Flieger konnten wir nicht nur die Kapazität in der Schulung erhöhen, sondern wir freuen uns auch über das qualitativ hochwertige Flugzeug.“

Der LSV Hohenasperg hat darüber hinaus die Sparten Motorflug und Ultraleichtflug. Der Verein besteht derzeit ca. 200

aktiven Mitgliedern. Einen besonderen Stellenwert hat im Verein die Jugendarbeit und die Pilotenausbildung. Insgesamt verfügt der Verein über vier Motorflugzeuge der sogenannten E-Klasse, die ein höheres Abfluggewicht haben und bis zu vier Personen befördern können, drei Motorflugzeuge der UL-Klasse und vier Segelflugzeuge.

Text: Hans-Jürgen Reichardt
Foto: Michael Mennicken

VEREIN BESTENS AUFGESTELLT

Am 4. März fand die Jahreshauptversammlung (JHV) der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen (FSG) im Hotel Restaurant Waldhorn in Holzgerlingen statt. Die JHV ist die wichtigste Veranstaltung im Jahr, und so waren mehr als drei Viertel der rund 80 aktiven Mitglieder der Einladung des Vorstands gefolgt.

Die Vorstände und der Finanzreferent sowie seine Prüfer zeigten auf, dass das Jahr 2015 ein erfolgreiches war, was von allen Anwesenden sehr positiv aufgenommen wurde. Vorstände, Kassier und Kassenprüfer wurden einstimmig entlastet. Der gesamte Ausschuss wurde en bloc und einstimmig wiedergewählt.

Zehn neue Mitglieder, gute Auslastungen der sechs Motor- und vier Segelflugzeuge sowie mehr als zehn Veranstaltungen sind

das Ergebnis der aktiven Vereinsarbeit 2015. Ein Ausflug mit fünf von sechs Motormaschinen aus dem großen Flugzeugpark an die Nordsee, unter anderem zur Insel Wangerooge, war das erste Angebot. Mobile Legenden, Teilnahme am Stadtfest Böblingen sowie an der 100-Jahr-Feier des Flughafens Böblingen/Stuttgart auf dem Flugfeld und ein Busausflug ins Museum der Firma Hymer Reisemobile sind vier weitere herausragende Ereignisse.

Projekt „Grunau Baby“ mit Berufsschülern

Das Topthema 2015 war jedoch der Beginn unseres Projektes „Grunau Baby“ im Juli – ein gemeinsames Projekt der Gottlieb Daimler (Berufs-) Schule (GDS) und der FSG. Nach einer Auftaktveranstaltung Anfang Juli in der GDS mit mehr als 50 Teilnehmern hat sich nun ein festes Team von sechs Schülerinnen und Schülern etabliert, die das historische Segelflugzeug



Die FSG Hanns Klemm Böblingen kann auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken

„Grunau Baby“ restaurieren werden. Vier der sechs Jugendlichen des GDS-Teams sind inzwischen junge Mitglieder, die bereits ihre Segelflugausbildung begonnen haben. Wir werden weiter berichten.

Nach diesen und weiteren guten Nachrichten gab es noch umfassende Einblicke in die Arbeit und Ergebnisse der Spartenleiter, zum Beispiel Motor-, UL- und Segelflug sowie Ausbildung gesamt, Jugendarbeit, Presse, Werkstatt und Flugzeugwarte. Die Modernisierung der Vereins-

Verwaltung mithilfe moderner IT-Lösungen wurde vorgestellt und wird derzeit aktiv umgesetzt. Mit einer neuen Software ist es jetzt möglich, sämtliche Flüge mit Vereinsmaschinen aufzuzeichnen und zu protokollieren. Die Administration aller Mitglieder, im Besonderen aber die der aktiven Pilotinnen und Piloten mit deren gesetzlichen Merkmalen wie zum Beispiel medizinische Tauglichkeit, Kenntnis- und Übungsstand, Berechtigungen für diverse Flugzeuge, Pilotenscheine, Lehr-, Kunstflug- und sonstige Berechtigungen werden hier akribisch verwaltet und noch stärker kontrolliert – ein absolutes Muss in der Fliegerei.

Engere Kontrolle der vereinsinternen Vorschriften

Breiten Raum nahm auch die Überarbeitung und engere Kontrolle der vereinsinternen Vorschriften und Regelungen in der Diskussion ein. Unsere bestehenden Regeln gehen schon heute weit über den gesetzlichen Rahmen hinaus. Diese Inten-

sivierung ist auch Ereignissen von 2015 geschuldet.

Mit zufriedenen Gesichtern schloss die Hauptversammlung um Mitternacht. Wir alle schauen sehr optimistisch ins neue Jahr, freuen uns über einen randvollen Terminkalender und hoffen auf eine tolle Flugsaison 2016.

Text: Hans Peter Müller, Pressereferent
Foto: FSG Hanns Klemm Böblingen

Region
7

Schwarzwald

32. KEHLER FLUGTAGE LOCKEN MIT VIELEN ATTRAKTIONEN

Von Donnerstag bis Sonntag, 26. bis 29. Mai, finden am Flugplatz Kehl-Sundheim (EDSK) nun schon zum 32. Mal seit 1984 die jährlichen Kehler Flugtage statt. Vier Tage lang können sich Besucher bei freiem Eintritt über Modellflugzeuge, Segelflugzeuge, Hubschrauber, Oldtimer, Fallschirme, Motorschirme und anderes informieren und natürlich mitfliegen.

Die Flugtage beginnen wieder an Fronleichnam. Dieser Tag gehört alleine den Modellfliegern mit ihren Spitzenpiloten, die Jet-Modelle, Warbirds, Kunst- und Segelflugzeuge sowie Hubschrauber in Vollendung vorführen.

Am Samstag und Sonntag werden viele Motorflug-, Segelflug-, Hubschrauber- und Kunstflugstars aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz ihr Können zeigen. Der Aero-Club Kehl freut sich besonders darauf, dieses Jahr Flugzeuge wie die Boing Stearman, Broussard, Bücker, Klemm, Do 27, Harvard T6, Stampe SV4 und sogar die ME BF 108 Taifun, die älteste noch fliegende Maschine, (Piloten: Franz Kerzendorf/Benno Herrmann) begrüßen zu können. Ein absolutes Muss auch für alle Oldtimer-Fans.

Bitte Beschränkungen beachten!

Der Aero-Club Kehl weist darauf hin, dass der Sonderlandeplatz am Donnerstag für fremde Luftfahrzeuge von Sunrise bis Sunset gesperrt ist, am Freitag kann er wieder ganztägig angefliegen werden.



Bei den Kehler Flugtagen wird auch eine ME BF 108 Taifun zu sehen sein

Während des Flugprogramms am Samstag, 28. Mai, und Sonntag, 29. Mai, sind jeweils von 13.30 Uhr bis 19 Uhr keine Landungen möglich bzw. es muss mit längeren Warteschleifen vor der Landung gerechnet werden. Daher bitten wir alle Fliegerkollegen, die mit dem Flugzeug anreisen, im Laufe des Vormittags in Kehl anzukommen, **jedoch unbedingt vor 13 Uhr zu landen.** Wir bitten hierzu ebenfalls unbedingt, das entsprechende NOTAM zu beachten. Landegeühren entfallen an allen Veranstaltungstagen, Campingmöglichkeiten sind begrenzt vorhanden.

Am Samstagabend sorgt eine Liveband für gute Unterhaltung. Als besonderes Highlight werden die Modellflieger der Gruppe „Stealth Hangar“ dazu noch das Publikum mit einer Nachtflugshow mit

Feuerwerk begeistern. Die Fliegerfreunde des Aero-Clubs Kehl freuen sich auf Besuch!



Weitere Infos unter www.kehler-flugtage.de
Anmeldungen an Patrick Stiefel,
Sundheimer Straße 22,
77694 Kehl,
Telefon: 0172 1026904,
E-Mail: patrick.stiefel@gmx.net

Text und Foto: Thomas Wendt

FRITZ LEBHERZ ZUM 90. GEBURTSTAG

MIT EINEM KABINETTSTÜCKCHEN ZUR LEGENDE GEWORDEN



Fritz Lebherz mit einem historischen Foto, das ihn als Flugschüler zeigt

Ein Urgestein von Bitz und der Fliegerei im Raum Albstadt hat einen runden Geburtstag gefeiert: Fritz Lebherz ist 90 Jahre alt geworden. Er hat die Entwicklung des Luftsports fast von Anfang an miterlebt. Endgültig in die Geschichte des Luftsportvereins (LSV) Degerfeld hat er sich aber vor 35 Jahren eingeschrieben – mit einem echten Kabinettstückchen.

Am späten Abend des 21. April 1981 herrschte nervöse Unruhe auf dem Degerfeld. Es war schon kurz vor 20 Uhr, der Thermiktag längst zu Ende. Aber es wurde noch ein Segelflugzeug vermisst: der Cirrus des Vereins mit Fritz Lebherz im Cockpit. Dann endlich ging der erlösende Anruf ein „Ihr könnt mich jetzt abholen“, sagte Lebherz trocken. Wo? Von einer Wiese bei Houdan, nordwestlich von Paris. Zeitzeugen berichten, den Rückholern sei nach der Erleichterung erst mal die Kinnlade runtergeklappt. Aber sie haben ihn abgeholt, den Fliegerkameraden, wie es sich gehört.

Selbst die Franzosen waren baff. Die örtliche Tageszeitung berichtete über den fast 600 Kilometer weiten Flug, die Polizei organisierte für das Segelflugzeug einen sicheren Abstellplatz. Noch heute lächelt Fritz Lebherz diebisch, wenn man ihn auf den Flug anspricht. Er machte ihn praktisch zur Legende im Verein und brachte ihm den dritten Streckendiamanten zur Auszeichnung Gold-C ein.

Mit einfachsten Mitteln Flugzeuge gebaut

Als Fritz Lebherz mit dem Segelflug begann, konnten die Enthusiasten von

solchen Distanzen im motorlosen Flug nur träumen. 1940 absolvierte er die ersten „Rutscher“ und „Sprünge“ mit dem Schulgleiter in Bitz auf Bergen. Sie dauerten nur Sekunden. 1942 legte er auf der Teck seine B-Prüfung ab. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Segelflug zunächst von den Alliierten verboten. Als 1952 die Fliegergruppe Bitz den Betrieb wieder aufnahm, war Lebherz mit dabei. Mit einfachsten Mitteln bauten die Mitglieder damals einen „Doppellaab“ und einen L-Spatz selbst auf. Geflogen wurde schon damals auf dem Degerfeld, zusammen mit den seinerzeit noch selbstständigen Fliegergruppen Ebingen und Tailfingen. 1966 erfolgte der Zusammenschluss zum heutigen LSV Degerfeld, der landesweit zu den großen Vereinen seiner Art zählt.

Lebherz hat für seine fliegerischen Leistungen zahlreiche Auszeichnungen erhalten, darunter das Gold-C mit den drei Diamanten und die Ehrennadel in Silber des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes. Seit 2012 ist er Ehrenmitglied des LSV. Bis ins hohe Alter von Mitte 80 steuerte Lebherz selbst noch Segelflugzeuge und den Motorsegler des Vereins. Bis heute schaut er auf dem Platz vorbei, verfolgt den Flugbetrieb am Zaun vom Sitz seines weißen VW-Busses aus. Zum Geburtstag gratulierte eine große Delegation des Vereins mit Vorstand und alten fliegerischen Weggefährten.

Text und Foto: Volker Rath

MARKGRÄFLER LUFTSPORTVEREIN MÜLLHEIM BESONDERE EHRUNG FÜR ANDREAS SEIDEL UND HANS FAFARA

In Anerkennung ihres langjährigen Engagements für den Markgräfler Luftsportverein Müllheim erhielten die beiden Mitglieder Andreas Seidel und Hans Fafara bei der jüngsten Hauptversammlung die Bronzene Ehrennadel des BWLV. Der Vorsitzende des Vereins und BWLV-Präsidialrat Südbaden, Arno Breitenfeld, überreichte ihnen die besondere Ehrung samt Urkunde und sagte dazu einige passende Worte.

Andreas Seidel und Hans Fafara sind aktive Piloten und zudem sehr engagierte und kooperative Stützen des Vereins. Vor allem im Bereich Infrastruktur, Halle, Clubheim

und Fahrzeuge wäre bei keinem Projekt der vergangenen Jahre eine Vollendung ohne ihre tatkräftige Unterstützung denkbar gewesen. Sie sind immer dort dabei, wo es anzupacken gilt und wo eine unterstützende Hand gefragt ist. Hans Fafara ist seit 1974 aktives Mitglied im Verein und hatte seither diverse Vorstandsfunktionen inne. Andreas Seidel ist seit 1975 Vereinsmitglied.

Text: Arno Breitenfeld
Foto: Markgräfler Luftsportverein Müllheim



Vereinschef und BWLV-Präsidialrat Arno Breitenfeld (Mitte) überreichte Andreas Seidel (links) und Hans Fafara (rechts) die Bronzene Ehrennadel des BWLV

BWLV-TERMINSERVICE 2016
(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.05.16		A	Tag der offenen Tür/Fly-In in Erbach – Info: www.lsverbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
04.05.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.05.16		A	Vatertags-Fly-In Backnang - Info: www.edsh.de	Flugplatz Backnang (EDSH)
05.05.16	08.05.16	LJ	BWLV-Pfingstjugendlager Ballon – Info: www.bwlv.de	Lützelburg bei Augsburg
05.05.16	08.05.16	MF	27. DM UL-Fliegen – Info: www.daec.de	Flugplatz Tannheim (EDMT)
06.05.16	08.05.16	MF	50. Allgäuflug – Info: www.allgaeuflug.de	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
08.05.16		MD	Turbinentreffen, 9.30 Uhr – Info: peter.lukas@lvbayern.de	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: www.deutscher-hubschrauberclub.de	Gelnhausen (EDFG), Hessen
12.05.16	21.05.16	SF	DM Frauen u. Quali für DM 2017; Club-/Standard-/15m-Klasse – Info: gai@bwlv.de	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
13.05.16	14.05.16	MD	GPS-Triangle Wettbewerb für Großsegler-Modelle – Info: etzler@windwings.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
14.05.16	15.05.16	SF	ASK-Treffen und Fly-In – Info: www.sfgwershofen.de	Flugplatz Wershofen/Eifel (EDRV)
14.05.16	21.05.16	SF	Allgäuer Segelflugwoche – Info: http://luftsportverein-fuessen.de	Flugplatz Füssen
14.05.16	21.05.16	SF	53. Internationaler Hotzenwaldwettbewerb – Info: http://shiftmail.ch/hw2016	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: www.hvf2016.de	Segelfluggelände Weipertshofen
21.05.16	28.05.16	SF	26. Farrenberg-Segelflugwettbewerb; Info: http://wettbewerb.fsv-moessingen.de	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: www.daec.de	Flugplatz Husum (EDXJ)
26.05.16	29.05.16	SF	51. Hohenloher Vergleichsfliegen (zweiter Teil) – Info: www.hvf2016.de	Segelfluggelände Weipertshofen
26.05.16	29.05.16	SF	Salzmann-Cup – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Auerbach/V. (EDOA)
26.05.16	29.05.16	A	32. Kehler Flugtage – Info: www.kehler-flugtage.de	Flugplatz Kehl-Sundheim (EDSK)
27.05.16	29.05.16	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: www.daec.de	Flugplatz Husum (EDXJ)
01.06.16	04.06.16	MF	Bayerische Meisterschaft Motorkunstflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Treuchtlingen (EDNT)
02.06.16	05.06.16	MF	2. DM Motorschirmfliegen – Info: www.daec.de	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
06.06.16	17.06.16	MF	Prüferlehrgang UL-Flug, Luftsportgerätebüro – Info: lsgb@daec.de	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: www.daec.de	Flugplatz Nordholz-Spieka (EDXN)
11.06.16		MF	56. Hessensternflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
11.06.16		MF	Weinstraßen-Rallye – Info: www.daec.de	Rheinland-Pfalz
18.06.16	19.06.16	MF	Internationales Kiebitz-Treffen mit Fly-In – Info/Anmeldung: heinz.hartmueller@t-online.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
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: www.bwlv.de	Flugplatz Aalen/Elchingen
02.07.16	03.07.16	SF	Holzflieger-Treffen AeroClub Göppingen-Salach – Info/Anmeldung: DrRolf.Braun@t-online.de	Flugplatz Gruibingen-Nortel (EDSO)
06.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.16		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
08.07.16	10.07.16	MF	3. Internationales Cessna-Treffen – Info: www.edbj.de	Flugplatz Jena-Schöngleina (EDBJ)
09.07.16		MD	Saallflug-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
10.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
13.07.16	23.07.16	MF	DM Motorkunstflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Ballenstedt (EDCB)
17.07.16		A	Mobile Legenden, Oldtimer- und Fliegertreffen – Info: www.mobile-legenden.de	Flugplatz Eutingen
17.07.16	27.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Doppelsitzer-/Offene Klasse	SLP Lüsse
18.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
18.07.16	24.07.16	MD	Modellflugferien 1 (Anfänger) im Haus der Luftsportjugend – Info: buer@hdlj.de	Flugplatz Laucha
20.07.16	30.07.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/15m-Klasse	Flugplatz Rotenburg/Wümmme
21.07.16	30.07.16	FB	Deutsch-französisches Ballonjugendlager – Info: dfjw@ballonsportjugend.de	Zörbig/Sachsen-Anhalt
23.07.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
25.07.16	31.07.16	MD	Modellflugferien 2 (Fortgeschrittene) im Haus der Luftsportjugend – Info: buer@hdlj.de	Flugplatz Laucha
27.07.16	06.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/Standard-/18m-Klasse	SLP Roitzschjora
28.07.16	06.08.16	LJ	7. BWLV-Jugend-Airgames – Info: airgames@gmx.de	Flugplatz Übersberg
28.07.16	06.08.16	MD	Europameisterschaft F3A – Info: www.ec-f3a-2016.de	Modellflugplatz Untermünkheim
30.07.16		A	10. Oldtimertreffen Riedlingen – Info: www.oldtimertreffen-riedlingen.de	Flugplatz Riedlingen/Donau
30.07.16	31.07.16	A	Flugplatzfest Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
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: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.16	11.08.16	SF	Segelflug-DM Junioren	Flugplatz Marpingen
01.08.16		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
01.08.16	07.08.16	MD	Modellflugferien 3 (Fortgeschrittene) im Haus der Luftsportjugend – Info: buer@hdlj.de	Flugplatz Laucha
03.08.16	05.08.16	SF	Sternflug zu „125 Jahre Menschenflug“ – Info: www.daec.de	Flugplatz Stöln/Rhinow
03.08.16	13.08.16	SF	Qualifikationswettbewerb Club-/18m-/Doppelsitzerklasse	Flugplatz Lachen-Speyerdorf
04.08.16	07.08.16	H	European Helicopter Cup (EHC) – Info: www.deutscher-hubschrauberclub.de	Regio Airport Mengen (EDTM)

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwlv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion.

AUSBILDUNG ZUM CRI ALS NEUE DIENSTLEISTUNG

Die Ausbildungsgenehmigung des BWLV umfasst zusätzliche Berechtigungen. Neu ist die Ausbildung von Lehrberechtigten im Motorflug. Erste Lehrgänge sind bereits zeitnah geplant.

Seit Jahrzehnten bildet der Baden-Württembergische Luftfahrtverband Fluglehrer aus. Leider umfassten die bisherigen Genehmigungen lediglich die Sparte Segelflug und in jüngerer Zeit auch Ultraleichtflug. Der Weg zum Motorfluglehrer FI(A) war mit den früheren Ausbildungsgenehmigungen nicht machbar. Folglich führen derartige Umstände zu stets älter und weniger werdenden Ausbildern. Viele Vereine klagen bereits immer lauter über diese Tatsache.

Ein Lehrgang zum FI(A) wird von kommerziellen Flugschulen nicht selten mit fünfstelligen Summen angepriesen. 125 Theoriestunden und 30 in der Praxis gilt es erstmal als Mindestanforderung abzuleisten. Gleiche Daten gelten auch für den BWLV, wobei man keine finanziellen Wunder erwarten darf. Freiwillige bzw. ehrenamtliche Ausbilder mit eingetragener Lehrberechtigung „FI(A) instructor“ sind sehr selten und in der Freizeit meist in ihren Vereinen gefordert.

Offensichtlich werden durch die EASA Fluglehrerlehrgänge intensiviert und verlangen zunehmend mehr Engagement und Aufwand, vor allem an Zeit und Geld. Weiterhin Bestand hat für einen angehenden Motorfluglehrer die Pflicht zum Nachweis der Berufspilotenlizenz CPL oder zumindest einer bestandenen CPL-Theorieprüfung, die beim LBA abzulegen ist.

Im Zuge der Einführung der neuen Approved Training Organisation (ATO) hat der BWLV Ausbildungspläne für diverse Lehrberechtigungen erstellt und zur Genehmigung bei der Luftfahrtbehörde eingereicht. **Die heutige Form der BWLV-Flugschule lässt nun auch eine Ausbildung zum Motorfluglehrer zu.**

In den Jahren 2011/2012, kurz vor Umstellung auf die EASA-Regeln, bildete der

BWLV einige Segelfluglehrer und UL-Fluglehrer zu „FI PPL-N“ weiter. Diese Fluglehrer wurden mit Einführung der EASA-Regeln zum „FI(A) LAPL only“ ernannt und durften auch Piloten auf Flugzeugen bis 2.000 Kilogramm MTOW aus- und weiterbilden, jedoch nur Inhaber des LAPL(A). Schulflüge mit PPL(A)-Inhabern dürfen sie nicht durchführen, auch keinen „Übungs- oder Schulungsflug“, der inzwischen „Auffrischungsschulung“ genannt wird.

Seit langer Zeit kennt man die „Einweisungsberechtigung“ für PPL(A)-Inhaber zur Weiterbildung von Piloten in Klassenberechtigungen, zum Kunstflug, Nachtflug und zur Schleppberechtigung. Heutzutage sprechen wir im Fachjargon vom „Class Rating Instructor“ (CRI). Für diese Berechtigung sind die Hürden der Ausbildung nicht ganz so hoch gesteckt wie für einen FI(A).

Die VO(EU) 1178/2011, das „Gebetbuch“ der Pilotenlizenzierung verlangt nach Erfüllung aller Voraussetzungen:

FCL.930.CRI CRI — Ausbildungslehrgang

a) Die Ausbildung für den CRI muss mindestens Folgendes umfassen:

- (1) 25 Unterrichtsstunden Lehren und Lernen;
- (2) 10 Stunden fachliche Ausbildung einschließlich Überprüfung der Fachkenntnisse, der Erstellung von Unterrichtsplänen und der Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten in einem Kurslokal/ Simulator;
- (3) 5 Stunden Flugunterricht auf mehrmotorigen Flugzeugen oder 3 Flugunterrichtsstunden auf einmotorigen Flugzeugen, die von einem gemäß FCL.905.FI Ziffer i qualifizierten FI(A) erteilt werden.

b) Bewerbern, die Inhaber einer Lehrberechtigung sind oder waren, wird dies vollständig auf die Anforderungen von Buchstabe a Absatz 1 angerechnet.

Im Zuge der ATO-Einführung bekam der BWLV die Erlaubnis, auch hier zukünftig ausbilden zu dürfen. Die Nachfrage scheint

recht groß, was Gespräche und Telefonate mit Verbandsmitgliedern belegen. **Daher unternimmt der BWLV erste Schritte, um einem absehbaren Mangel an Motorfluglehrberechtigten entgegenzuwirken.**

Als Erstes ist ein Lehrgang zur Weiterbildung von „FI(A) LAPL only“ zum CRI geplant. Für diese Lehrberechtigten entfällt gemäß FCL.930.CRI Buchstabe b) die nochmalige Ausbildung in „Lehren und Lernen“ von 25 Stunden.

Nach dem Anschreiben der Inhaber der Berechtigung „FI(A) LAPL only“ haben sich bereits elf Kandidaten gemeldet, sodass dieser CRI-Lehrgang nahezu ausgebucht ist.

Der BWLV sucht für einen folgenden Lehrgang noch einen Luftsportverein an einem Verkehrs- oder Sonderlandeplatz, der im späten Sommer an einem Wochenende von Freitagvormittag bis Sonntagnachmittag mit Unterrichtsraum und Abstellmöglichkeit für drei bis fünf Flugzeuge aushelfen könnte. Interessenten dürfen sich hierzu gerne bei Egon Schmaus (Kontakt Daten s. u.) melden.

Einen weiteren CRI-Lehrgang ohne vorhandene Lehrberechtigung planen wir im November 2016, zusammen mit der Theorieausbildung des auf dem Klippeneck stattfindenden Segelfluglehrer-Lehrgangs 2016/17.



Für weitere Informationen bzw. die Anmeldung zu den Lehrgängen wenden Sie sich bitte an den BWLV-Ausbildungsleiter Egon Schmaus (schmaus@bwlv.de).

TIPPS FÜR ANFÄNGER UND FORTGESCHRITTENE



Die Teilnehmer des 127. Zellenwart-Lehrgangs auf dem Hornberg sind zu wahren Reparaturprofis geworden

Obwohl der vorherige Zellenwart-Lehrgang erst zwei Monate zuvor stattgefunden hatte, fand der Zellenwart-Lehrgang im Januar wieder großen Anklang. So trafen sich an einem verschneiten Montagmorgen elf motivierte Teilnehmer auf dem Hornberg, um kleine Reparaturen an Flugzeugen von Grund auf an zu erlernen.

Beim ersten Kennenlernen zeigte sich, dass die technischen Lehrgänge auf dem Hornberg durch ihre Qualität inzwischen in ganz Deutschland bekannt sind. So hatten einige Teilnehmer den weiten Weg aus Berlin auf sich genommen, um den Lehrgang auf der Schwäbischen Alb besuchen zu können. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde, bei der alle die Bekanntschaft mit den Lehrgangslleitern Hans Hörber und Willi Nuoffer machten, begannen wir sofort mit der praktischen Arbeit in der Werkstatt. Zunächst musste sich jedoch jeder mit der noch unbekannteren Werkstatt vertraut machen.

Wie in der normalen Winterwartung üblich, begannen wir mit einer Bestandsaufnahme. Hierfür wurden eine Ka 4 und eine ASW 19 in der Werkstatt aufgebaut. In kleineren Gruppen arbeiteten wir nun eine Checkliste ab, die dabei half, kein Bauteil am Flugzeug zu übersehen. Einzelne Punkte wie ein Einziehfahrwerk oder gar Wölbklappen suchten wir an der K4 jedoch vergeblich. Während der Bestandsaufnahme führten wir bereits kleinere Lackreparaturen durch und die

Bremsen wurden zerlegt und gereinigt wieder zusammengesetzt.

Theorieunterricht am Abend

Der Abend wurde typischerweise durch etwas Theorieunterricht abgerundet. Das zunächst sehr trocken scheinende Thema der gesetzlichen Regelungen in der Luftfahrt erklärte Hans dennoch sehr anschaulich.

Am nächsten Tag begannen wir dann endlich mit den eigentlichen Reparaturen an ausgemusterten Flugzeugkomponenten. Hans erzeugte mithilfe eines Hammers typische Beschädigungen an den Flugzeugkomponenten, wodurch er uns Arbeit für die restliche Woche bescherte. Die zunächst eher klein erscheinenden Schäden stellten sich beim Freilegen als meist sehr großflächig heraus. Deshalb entfernten wir das beschädigte obere Gewebe großzügig und tauschten den beschädigten Schaum aus.

Trotz Einsatz von schnellen Harz-Härter-Systemen konnten wir im Rahmen des Lehrgangs mithilfe eines Heißluftföhns die Aushärtezeiten weiter verkürzen, wodurch wir mehrere Reparaturen durchführen konnten. Das Schleifen und Laminiieren lief somit mit immer größer werdender Routine ab.

Reparaturen auch an Holzflugzeugen

Zudem nutzten wir die Wartezeiten, um an Holzflugzeugen ebenfalls Reparaturen

durchzuführen. Auch hier sorgte Hans unter Zuhilfenahme eines Hammers für Arbeit. Einige Teilnehmer hatten bereits vor dem Lehrgang etwas Erfahrung mit dem Umgang von Faserverbundwerkstoffen gesammelt. Für sie stellte sich jedoch teilweise die Arbeit mit Holz als neu heraus.

Auch ich gehörte zu den Personen, die zuvor noch nie an Holzflugzeugen gearbeitet hatten. Schnell merkte ich, dass auch mit Holz hochpräzise gearbeitet werden kann und Reparaturen mit Holz sehr viel Spaß bereiten können. Hierbei zeigte sich auch, dass das Anfertigen von Hilfsmitteln oft einen Großteil der Zeit in Anspruch nimmt. Dennoch wird man bei hohem Arbeitseinsatz oft mit sehr gelungenen Schäftungen belohnt.

Zudem kann der Lehrgang dazu genutzt werden, an Reparaturstellen verschiedene Vorgehensweisen auszuprobieren und aus den eventuell auftretenden Komplikationen zu lernen. Bei Problemen oder Fragen standen Willi und Hans stets mit Rat und Tat zur Seite. Hierbei verrieten sie natürlich auch Tricks aus ihrem dem endlos erscheinenden Repertoire, das Willi und Hans durch ihre langjährige Erfahrung angesammelt haben.

Lackschleifen: eine Kunst für sich

Die Schäftungen waren bis zum Donnerstag weitestgehend fertiggestellt, sodass wir am Nachmittag mit den Lackierarbeiten beginnen konnten. Nach dem Auf-

tragen des Lacks verbrachten wir den restlichen Tag damit, eine Fläche aus Holzbauweise mit verschiedenen Stoffen zu bespannen.

Nachdem wir teilweise mit Wärmezufuhr nachgeholfen hatten, war der Lack am Freitagmorgen bereits hart genug, um ihn zu schleifen. Schnell stellte sich jedoch heraus, dass das Einschleifen von Lack eine Kunst für sich ist und viel Übung und Können notwendig ist, um hierbei gute Ergebnisse zu erzielen.

Nachdem wir auch das Oberflächenfinish erledigt hatten, wurden uns noch einige interessante Versuche an der quasistatischen Zugprüfmaschine gezeigt. Neben Proben aus Glasfasern wurde auch Holz mit verschiedenen Faserorientierungen und Schäftungen getestet. Dies zeigte sehr anschaulich die große Bedeutung der Faserorientierung und gab uns allen die Möglichkeit, ein Gefühl für die Eigenschaften der verschiedenen Werkstoffe zu bekommen.

Gastdozenten zu Besuch

Allabendlich wurden die in der Werkstatt angefallenen Arbeiten mit theoretischem

Wissen ergänzt. Neben den Themen wie Werkstoffkunde und Instrumenten-Einbau durften wir an zwei Abenden Gastdozenten begrüßen, die ihr Wissen aus ihrem Fachgebiet an uns weitergaben. So gab uns Andreas Stoll wichtige Infos über die Installation und Verkabelung von elektrischen Instrumenten und ergänzte seinen Vortrag mit vielen anschaulichen Bildern.

Des Weiteren besuchte uns Herbert Egger. Neben der grundlegenden Funktionsweise einer Winde vertiefte er in erster Linie die Wartung einer Winde und deckte in seinem Vortrag auch die gesetzlichen Bestimmungen ab, die für den Windenbetrieb relevant sind. Auf das korrekte Spleißen von Windenseilen ging er zusätzlich ein.

Alle Teilnehmer bestanden die Prüfung

Am Samstag mussten wir unser erlerntes Wissen in einer kleinen theoretischen Prüfung unter Beweis stellen, die wir jedoch alle ohne größere Probleme bestanden; nicht zuletzt dank der hervorragenden Arbeit unserer Lehrgangsführer Hans und Willi.

Nach der Bekanntgabe der Prüfungsergebnisse tauschten wir noch die letzten Kontaktdaten aus und machten uns bei schönstem Wetter auf die Heimreise.

In Erinnerung bleibt eine sehr lehrreiche Woche, bei der nicht nur Anfänger, sondern auch fortgeschrittene Flugzeugschrauber jede Menge Neues dazulernen konnten. Beim Arbeiten sowohl mit Holz wie auch mit Faserverbund wurde ein breites Spektrum abgedeckt und wir entdeckten neue Arbeitsweisen und vielleicht auch Leidenschaften. Und nicht zuletzt diente der Lehrgang auch dazu, Kontakte zwischen verschiedenen Luftsportgruppen in ganz Deutschland zu knüpfen. All das sind Gründe, die den einen oder anderen vielleicht dazu motivieren, sich mit einem Werkstattleiter-Lehrgang auf dem Hornberg fortzubilden.

Text: Markus Klein
Foto: Matthias Birkhold

FLUGSICHERHEIT

KORREKTUR

NEUER LINK ZU LISTE MIT NOTAM-ABKÜRZUNGEN

In der April-Ausgabe des adlers hatte unsere Redaktion einen Hinweis auf eine Liste mit den gängigsten NOTAM-Abkürzungen veröffentlicht, welche die Deutsche Flugsicherung auf ihrem AIS-Online-Portal anbietet. Der von der DFS angegebene Link hierzu war jedoch falsch – wer bisher versucht hat, diesem zu folgen, kam nicht zum Ziel.

Dies hat die DFS nun auf Anfrage korrigiert. Die Liste der NOTAM-Abkürzungen ist wie folgt abrufbar: Das AIS-Portal kann unter https://secais.dfs.de/pilotservice/user/user_login.jsp direkt angesteuert werden. Möglich ist auch der Weg über die DFS-Webseite: www.dfs.de (Services → AIS-Portal). Unter dem Reiter Flugvorbereitung ist die Liste „NOTAM-Abkürzungen“ angelegt.

Allerdings ist die Voraussetzung für den Abruf der Liste (der Reiter Flugvorbereitung ist auch nur dann sichtbar) **die vorherige Anmeldung im AIS-Portal**. Das heißt, auch die NOTAM-Abkürzungen sind nur abrufbar bei vorheriger Anmeldung auf dem Portal. Die Anmeldung ist jedoch kostenfrei.

Text: red.

LUFTRAUM

NEUE NFL ZUM SPRECHFUNKVERKEHR

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat eine „Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren“ per NFL herausgegeben. Sie gilt seit dem 10. Februar 2016, trägt die Nummer 1-667-16 und ersetzt die NFL 1-570-15 und 1-588-15. Änderungen wurden in den Anlagen 2, 4 und 6 vorgenommen.

Für Piloten, die auf Englisch funken, steht in Anlage 6, Absatz 4, dass beim Anweisen beziehungsweise Melden von Flughöhen (Höhen über NN oder Höhen über Grund oder Flugflächen) die Worte „to“ und „for“ nicht zu verwenden sind. In Anlage 4 „Übermittlung von Zahlen und Zeichen“ heißt es nun in Absatz 3: „Werte von Flughöhen, Steig- und Sinkraten, Wolkenhöhen, Sichten und der Pistensichtweite (RVR), die ganze Hunderter und ganze Tausender beinhalten, sind zu übermitteln, indem jede einzelne Ziffer in der Zahl der Hunderter oder Tausender ausgesprochen und jeweils das Wort ‚hundert‘ oder ‚tausend‘ hinzugefügt wird.“ In Anlage 2 ist festgelegt, dass Piloten von Flugzeugen der Wirbelschleppkategorie „Heavy“ bei der Aufnahme der Funkverbindung sowie nach jedem Frequenzwechsel das Wort „Heavy“ zufügen müssen, Piloten des Airbus A380 (A388) das Wort „Super“.

Text: DAeC

SICHERHEITSABSTAND EINHALTEN

VORSICHT VOR WIRBELSCHLEPPEN!

Auf den ersten Blick sind eine Robin DR400 und eine Antonov An-2 grundverschiedene Flugzeuge. Beispielsweise liegt die maximale Abflugmasse der beiden Flugzeuge um den Faktor fünf auseinander. Das Luftrecht stuft aber beide in dieselbe Wirbelschleppenkategorie ein, nämlich in „Light“. Somit unterliegen sie für das Air Traffic Management (ATM) keiner Staffe-lungsvorgabe.

Am 9. September 2012, es war ein ruhiger Spätsommertag mit herrlichstem Flugwetter, kam es in Backnang-Heiningen zu einer folgenschweren Fehleinschätzung,

in deren Konsequenz sich ein Startunfall mit mehreren Toten ereignete. Eine mit vier Personen besetzte DR400 geriet in die Randwirbel einer mehr als eine halbe Minute zuvor gestarteten „Anna“ und stürzte ab.

Der Vorgang an sich ist bekannt, die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hat den Abschlussbericht dazu veröffentlicht. Im Rahmen der Nachforschungen hat die BFU gemeinsam mit dem DLR experimentelle Untersuchungen durchgeführt und das Szenario – in sicherer Höhe – nachgestellt. Die überraschenden

Ergebnisse sind in lehrreichen Videos zusammengefasst (hierzu wurde im April-adler 2015 bereits ausführlich berichtet).

Der Start in die Flugsaison 2016 ist Anlass, nochmals ausdrücklich auf die Gefährlichkeit von Wirbelschleppen hinzuweisen. So eine An-2 kann die DR400 glatt aufs Kreuz legen!

Mehr dazu im Internet unter: www.bfu-web.de in der Rubrik Publikationen/Untersuchungsberichte/2012

Text: DAeC

RECHTLICHES

KEINE NACHWEISPFLICHT FÜR F-SCHLEPP AN DER SCHWERPUNKTKUPPLUNG



Die Rechtslage in Sachen F-Schlepp an der Schwerpunktkupplung ist nun geklärt

Wer per F-Schlepp an der Schwerpunktkupplung in die Luft gezogen werden will, muss keine fünf Flugzeugschlepps an der Bugkupplung in den vergangenen sechs Monaten nachweisen. Die Rechtslage in der Angelegenheit wurde kontrovers diskutiert. Martin Kader, stellvertretendes Vorstandsmitglied der Bundeskommission Segelflug, hat recherchiert und beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur um eine verbindliche Auskunft gebeten.

Unklar war, ob der § 30 der 3. Durchführungsverordnung der Luftbetriebsordnung (DV LuftBO) gültig ist oder von EU-Recht überlagert wurde. Der Jurist Kader vertritt die Auffassung, dass der § 30 der

3. DV LuftBO eine lizenzrechtliche Rechtsmaterie regelt. Diese Vorschrift ist aber unglücklicherweise in eine Durchführungsverordnung zur „Betriebs“-Ordnung für Luftfahrtgeräte geraten. Dennoch ist die lizenzrechtliche Bestimmung aber in der vorrangigen EU (VO) 1178/2011 geregelt und die Vorschrift der LuftBO ist somit nicht mehr anwendbar. Die in der LuftBO beschriebene Verpflichtung für Segelfluggpiloten, fünf Flugzeugschlepps an der Bugkupplung in den vorausgegangenen sechs Monaten durchgeführt zu haben, um an der Schwerpunktkupplung geschleppt werden zu dürfen, gilt nicht mehr.

Erich Daum, BMVI, erklärte dazu: „Rechtlich gilt die Vorschrift der LuftBO nicht mehr; allerdings bleibt es jedem Segel-

flugverein unbenommen, beispielsweise vor dem Start der Segelflugsaison mit ihren Piloten ein Sicherheitstraining durchzuführen – etwa analog zum bisherigen § 30 der 3. DV LuftBO.“

Im Übrigen bleiben die 3. DV LuftBO wie auch die LuftBO selbst und die anderen Durchführungsverordnungen vorerst in Kraft, sofern die nationalen deutschen Verordnungen keine lizenzrechtlichen, sondern flugbetriebliche Regelungen enthalten. Die europäischen flugbetrieblichen Rechtsvorschriften in den neuen Parts NCO und SPO zur neu gefassten VO (EU) 965/2012 treten wegen des deutschen Opt-outs erst mit Ablauf des 25. August 2016 (Part-NCO) und mit Ablauf des 21. April 2017 (Part-SPO) in Kraft.

Unklar war, ob durch die NfL 1-677-16 vom 17. Februar 2016, in der einige frühere NfLs aufgehoben werden, sich die Rechtslage ändert. Das ist nicht der Fall! Mit der Aufhebung werden nicht die nationalen Verordnungen selbst abgeschafft. Damit bleibt auch die 3. DV LuftBO mit ihren flugbetrieblichen Regelungen in Kraft.

Text: DAeC

Foto: DAeC/DM Stendal 2015



Jakob Laur war jahrzehntelang Vereinsvorsitzender in Laichingen und nahm als Wettbewerbssegelflieger an zahlreichen nationalen und internationalen Meisterschaften teil

In seinem Leben hat Jakob Laur Herausragendes geleistet: Er war nicht nur passionierter Flieger und rühriger Vereinsvorsitzender, der sich jahrzehntelang im Ehrenamt engagierte, sondern auch Träger des Bundesverdienstkreuzes und nicht zuletzt Ehrenmitglied im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband. Am 12. April ist Jakob Laur im Alter von 93 Jahren verstorben. Der BWLV und die Luftsportler im Land nehmen Abschied und trauern um einen Großen des Luftsports.

Für den Flugsportverein Laichingen war Jakob Laur eine Schlüsselfigur: Er war Gründungsmitglied des Vereins und anschließend 59 Jahre lang dessen Erster Vorsitzender. In dieser Zeit bewegte und gestaltete er enorm viel, war Macher und Motor im Verein.

Dabei konnte Jakob Laur seine aktive Fliegerkarriere als junger Mann nur unter großen Mühen beginnen. Denn schon als Junge hatte Laur, 1922 als jüngster Sohn von Barbara und Daniel Laur geboren, auf dem elterlichen Hof in einer Maschine einen Daumen verloren. Die Flugtauglichkeitsuntersuchung bei der damaligen Luftwaffe verhiess also zunächst nichts Gutes. Erst durch glückliche Umstände kam Jakob Laur letztlich doch ins Cockpit. Bei der Luftwaffe bildete er im Verlauf des Zweiten Weltkriegs sodann zahlreiche Piloten aus.

Am 7. Oktober 1950 fand auf seine Initiative hin die Gründung des „Flugsportvereins Laichingen“ statt, 1951 wurde

TRAUER UM BWLV-EHRENMITGLIED JAKOB LAUR

gemeinsam mit der Fliegergruppe Besigheim mit dem Bau von zwei SG 38 begonnen. Von Anfang an zeigte Jakob Laur organisatorisches Talent und knüpfte dabei geschickt Verbindungen, sodass der Verein auch finanziell von vielen Seiten Unterstützung bekam.

1953 stieg Jakob Laur in die Wettbewerbssegelfliegerei ein und wurde auf der Mü 13 E „Stadt Laichingen“ in Oerlinghausen Sieger in der Nachwuchsklasse. 1955 erreichte er auf einer „Weihe“ des BWLV einen dritten Platz bei den Segelflugmeisterschaften und wurde damit Mitglied der Segelfluggernationalmannschaft. Mit dem vereinseigenen „Zugvogel II“ wurde er 1957 deutscher Meister. Bei der Weltmeisterschaft 1958 im polnischen Leszno belegte Jakob den achten Platz in der Offenen Klasse.

1964 begann der Grunderwerb am heutigen „Jakob-Laur-Flugplatz“ in Laichingen, 1967 wurde der Flugbetrieb genehmigt. Angesichts der Vielzahl der Grundbesitzer wäre dies ohne das Verhandlungsgeschick und die Zähigkeit von Jakob Laur wahrscheinlich nicht gelungen. Dabei war er in dieser Zeit auch immer als Wettbewerbsflieger aktiv. Jakob Laur nahm an zwölf deutschen Meisterschaften teil, war Mannschaftsführer bei der Segelflug-WM 1960 und 1968 und im Verein Segel- und Motorsegler-Fluglehrer. 1969 erwarb der Verein auf Jakob Laurs Initiative sein erstes Kunststoffsegelflugzeug, einen Cirrus. Es wurden Großflugtage organisiert, 1973 wurde die erste Flugzeughalle in Betrieb genommen, 1978 das Clubheim gebaut. 1996 folgte die zweite Flugzeughalle.

Jakob Laur war indes nicht nur engagierter Vereinsvorsitzender, sondern auch Familienvater mit fünf Kindern, Filialdirektor der Sparkasse Laichingen und stellvertretendes Vorstandsmitglied der Sparkasse Ulm sowie langjähriges Mitglied im Gemeinderat seiner Heimatstadt. Er erhielt 1987 das Bundesverdienstkreuz. Auf Verbandsebene war Laur 27 Jahre lang als Rechnungsprüfer aktiv. So wurden ihm zahlreiche Ehrungen verliehen, unter anderem 1990 die Goldene Wolf Hirth Medaille des BWLV oder 2002 die Goldene Daidalos-Medaille des DAeC. 2012 wurde er zum Ehrenmitglied des BWLV ernannt.

Obwohl ihn ein Schlaganfall gesundheitlich einschränkte, nahm Jakob Laur bis zuletzt an den Entwicklungen in seinem Verein und im Luftsport großen Anteil. Die Begeisterung für den Luftsport hat Jakob Laur auch an die folgenden Generationen in seiner Familie weitergegeben: Sein Sohn Eberhard Laur ist als Präsident des BWLV höchster Repräsentant der Luftsportler im Land, war viele Jahre lang erfolgreicher Spitzenpilot bei Welt- und Europameisterschaften und ist beim FSV Laichingen als Fluglehrer aktiv. Auch Enkel Marco ist passionierter Segelflieger in Laichingen. Damit wird Jakob Laurs fliegerisches Vermächtnis auch in Zukunft fortgeschrieben.

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband und die Luftsportler im Land trauern um einen besonderen Menschen und werden Jakob Laur als engagierten Kameraden in Erinnerung behalten. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie, seinen Freunden und Vereinskameraden.

Text: red.
Fotos: privat



Bis zuletzt interessierte sich Jakob Laur für die Entwicklungen im Luftsport und war treuer Leser des „adlers“

ZUM TODE VON ERNST BENNERT



Ernst Bennert

Es gibt die großen Segelflieger: Die mit den 1.000er-Dreiecken, diejenigen, die sich bei den Meisterschaften nichts schenken, vorn dranbleiben und immer den entscheidenden Vorsprung aus sich und der Technik herauskitzeln. Und dann gibt es die Segelflieger wie Ernst Bennert. Es sind die Segelflieger, die wahrhaft Größe beweisen. Und das nicht, weil bei ihnen die sportliche Herausforderung im Vordergrund steht, sondern die Kameradschaft. Ernst Bennert ist am 27. Oktober verstorben.

Als Ernst Bennert im Jahre 1950 in unseren Verein eintrat, gehörten Grunau Baby und SG 38 sozusagen zur Grundausstattung. 22 Jahre alt war Ernst, es war September, die Flugsaison schon fast zu Ende. Und Ernst Bennert entschied sich: Ja, ich will fliegen – obwohl es auf den Winter zugeht.

Die Leidenschaft fürs Fliegen bewahrte er sich. Und als Schreinermeister wusste er auch, wie man Holz in Form bringt, damit sich dieser Traum für möglichst viele, gerade auch Jugendliche, erfüllt. Ernst brachte sein Talent als Werkstattleiter ein, wenngleich das bedeutete,

dass er oft viele winterliche Stunden bis ins Frühjahr in der Flugzeug-Werkstatt verbrachte. Ein zeitraubender, ehrenamtlicher Job, den er einige Mal an den Nagel hängen wollte. Dennoch entschied er sich immer, mit dem Reparieren weiterzumachen. Beim Schäften, Flickern, Bespannen und Spannlackieren konnte ihm keiner etwas vormachen. Gewissenhaft, zwar auch mitunter streng, aber einer, der es schaffte, gerade die jüngeren Piloten zu motivieren und für die Segelfliegerei zu begeistern.

Und obwohl er selbst im Alter weniger flog und auch die Schattenseiten des Segelfliegens nicht nur als Werkstattwart zu spüren bekam, hatte sich Ernst bis zum Schluss doch eines beibehalten: Dies war die Begegnung auf Augenhöhe mit uns allen im Verein. Ernst war ein großartiger Segelflieger.

Du wirst uns sehr fehlen – danke für die Zeit, die wir mit Dir verbringen durften.

Text: Vorstand des Segelfliegerclubs
Schwäbisch Hall

Foto: Lutz Gohl

DAEC-NEWS

LUFTSPORTVERBAND SCHLESWIG-HOLSTEIN NEUE ADRESSE

Nicht nur der BWLV, auch der Luftsportverband Schleswig-Holstein (LVSH) ist umgezogen. Die Adresse des LVSH lautet nun: Flugplatz Schachtholm, 24797 Hörsten. Telefonisch erreichbar ist der Verband unter 0172 6194212, die E-Mail-Adresse ist gleich geblieben (info@luftsport-sh.de).

OLDTIMER

FAI ERKENNT DIE CHARTA VON BRAUNSCHWEIG AN

Die Weltluftsport-Organisation FAI hat die Charta von Braunschweig anerkannt. Die Charta definiert den Umgang und die Pflege von flugtechnisch noch aktiv betriebenen Luftfahrzeugen. Sie hilft, bei Restaurierungen der Oldtimer Fehler zu vermeiden. In dem Brief der FAI an den Vorsitzenden des DAeC-Bundesausschusses Kultur, Gerhard Allerdissen, heißt es:

„Wir erklären hiermit, dass wir zu den Inhalten der Charta von Braunschweig stehen. Wir werden uns für die Beachtung der in der Charta angeführten Artikel nach unseren Möglichkeiten einsetzen.“

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT WERBEMATERIAL ERHÄLTlich

DAeC-Vereine können für ihre Öffentlichkeitsarbeit kostenlos Informationsmaterial bestellen. Im Paket sind neben den Faltblättern über die Luftsportarten auch Aktionsberichte, das Heft „Zahlen, Daten, Fakten“, Luftballons, Stifte und aktuelle Informationen enthalten. Um eine termingerechte Bearbeitung zu gewährleisten, muss die Bestellung mindestens eine Woche vor dem gewünschten Auslieferungstermin in der Bundesgeschäftsstelle vorliegen. Informationen: DAeC-Bundesgeschäftsstelle, Brit Liersch, Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531 23540-41, Fax: 0531 23540-

11, E-Mail: b.liersch@daec.de. DAeC-Vereine können das Material auch online unter www.daec.de/pr/material.php bestellen.

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO JAHRESNACHPRÜF- NUMMER ONLINE

Ab sofort gibt es die Prüfnummer für die Jahresnachprüfung für Ultraleichtflugzeuge online. Der Antrag wird mit der Kundennummer und dem Kennzeichen erstellt. Umgehend erhält der Antragsteller die Prüfnummer und den Auftrag für die Jahresnachprüfung per E-Mail. Der Service gilt 24 Stunden am Tag und auch am Wochenende. Mit der Bestätigungsmail kann ein Termin mit dem Prüfer vereinbart werden. Hinweis: Die Kundennummer ist auf allen Rechnungen des Luftsportgeräte-Büros, beispielsweise der Rechnung für die letzte Jahresnachprüfung, vermerkt. Bitte nur die fünfstellige Zahl eingeben, das D vor der Zahl weglassen.

Texte: DAeC



1

Gut, wenn man
mit seiner
Leidenschaft
bei uns landet.

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

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



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

Allianz



Nicht träumen! Fliegen! Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

Alle Infos findest du auch auf der Website des BWLV oder du rufst an:

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

TOP-TERMINE IM MAI 2016

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT UL-FLUG

5.–8.5.2016 FLUGPLATZ TANNHEIM (EDTM)
Infos: www.daec.de

GPS-TRIANGLE WETTBEWERB GROSSEGLER-MODELLE

13.–14.5.2016 Flugplatz Grubingen-Nortel (EDSO)
Infos: etzler@windwings.de

53. INTERNATIONALER HOTZENWALDWETTBEWERB

14.–21.5.2016 Segelfluggelände Hütten/Hotzenwald
Info: <http://shiftmail.ch/hw2016>

26. FARRENBURG-SEGELFLUGWETTBEWERB

21.–28.5.2016 Flugplatz Farrenberg
Info: wettbewerb.fsv-moessingen.de

32. KEHLER FLUGTAGE

26.–29.5.2016 Flugplatz Kehl/Sundheim (EDSK)
Info: www.kehler-flugtage.de