

ALLGEMEINES SEITE 4

WOLKEN SIND WETTERZEICHEN

DR. MANFRED REIBER ERLÄUTERT, WARUM EIN GUTE WOLKENBEOACHTUNG FÜR PILOTEN ESSENZIELL IST

FREIBALLON SEITE 17

ENTSPANNTE FAHRTEN UND KULINARISCHE GENÜSSE

MATTHIAS SCHLEGEL BERICHTET VOM TODI SAGRANTINO CUP IN UMBRIEN



TITELTHEMA SEITE 43

ZEIT ZUR WEITERBILDUNG

DER BWLV BIETET AUCH IM KOMMENDEN JAHR EINE VIELZAHL
AN TECHNISCHEN LEHRGÄNGEN AN

BITTE VORMERKEN:

Luftraum-Infoabend mit der DFS und dem Arbeitskreis Sektoren im BWLV

Nächster Termin ist am Freitag, 14. Februar 2020, um 19.30 Uhr in der Schlossberghalle in Dettingen/Teck. Alle Vereine und Piloten sind herzlich eingeladen!

Weitere Infos folgen in den nächsten adler-Ausgaben.



EDITORIAL

- 3 Unterwegs auf neuen Pfaden

ALLGEMEINES

- 4 Abhandlung von Dr. Manfred Reiber: „Wolken sind Wetterzeichen!“
- 7 Nicht vergessen: BWLV-Mitgliederversammlung 2019
- 7 Ergänzung zum Thema Segelflug-Anhänger

PR-ARBEIT

- 8 Intensiv-Fluglernerwoche über dem Eisberg in Münsingen: Von Null auf Hundert
- 9 Bürgermeister und Pfarrer hoben in Musbach ab
- 10 Inklusion beim Fliegen
- 10 Rundflüge: Skispringer-Nachwuchs ging in die Luft

LUFTSPORTJUGEND

- 11 BWLV-Jugendlager auf dem Berneck
- 12 Überraschungsbesuche beim BWLV-Jugendlager
- 13 Jugend fliegt: Auf baldige Wiederholung!
- 14 International Air Cadet Exchange bei simINN

HKF

- 15 Geschäftsbericht des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds für die Geschäftsjahre 2016, 2017, 2018

FREIBALLON

- 17 Ballonurlaub in Umbrien: Entspannte Fahrten und kulinarische Genüsse
- 19 Gordon-Bennett-Rennen in Montbéliard

MODELLFLUG

- 20 Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft im Freiflug: Geschwister Wiesiolek waren erfolgreich
- 20 Erfolge bei der Deutschen Freiflugmeisterschaft
- 21 Modellhubschrauber-Kunstflug-WM und DM in der Klasse F3 Speed: Ballenstedt
- 22 Deutsche Meisterschaft F4H und F4C, Scale Einsteiger
- 23 Deutsche Meisterschaft im FPV-Race: Junioren immer stärker im Kommen
- 24 Deutsche Meisterschaft F3A (Motorkunstflug): Zweiter Platz für BWV-Pilot Robin Trumpp
- 24 Seit mehr als 20 Jahren für Kinder engagiert: Kinderferienprogramm beim Modellsportverein Hockenheim
- 25 Standardisierte Regeln für Flugmodelle: Meilenstein für die Umsetzung des EU-Rechts geschafft

MOTORFLUG/UL

- 26 Deutsches Team in Litauen: Erfolg bei der UL-Europameisterschaft
- 27 Musterzulassung VL-3: Luftsportgeräte-Büro lässt erstes 600-Kilogramm-UL zu
- 27 Motorkunstflug-WM in Frankreich: Gewinner im eigenen Land
- 28 Besuch in Burgdorf: „Sie fliegt wieder“
- 29 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: Die leichten UL
- 30 Die GFW-4: ein Leichtes Luftsportgerät mit Elektroantrieb

SEGELFLUG

- 30 Neue Bestleistungen für Sibylle Andresen: Rekordflüge in den USA
- 31 Wandersegelflug: Tour de France mal anders
- 33 Fliegen und Essen: Heiße Woche für Kunstflieger und Gourmets
- 34 Bundeskommission Segelflug im DAeC: Nationalmannschaften nominiert
- 35 WM 13,5-m-Klasse: Uli Schwenk wird Vize-Weltmeister

LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Jahreshauptversammlung der VDP in Hamburg: Das „Tor zur Welt“ empfing die Pilotinnen
- 37 Segelfliegen mit Mädchen: Töchter der Lüfte

REGIONEN

- 38 Region 1: Hollywood am Flugplatz Bruchsal
- 38 Region 3: Fliegendes Museum eröffnet: Oldies in Aalen
- 37 Region 3: Elchinger Nachwuchs-Segelflieger bezwingen die Schäfhalde
- 40 Region 6: Das leise Summen der Elektroflieger
- 41 Region 7: Segelflugbetrieb – ein Gemeinschaftswerk

TECHNIK

- 42 Bitte beachten: Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung für DG-500 und DG-1000
- 43 BWLV-Technischer Betrieb: Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2020

BWL/MITTEILUNGEN

- 44 BWLV-Terminservice 2019




FLUGSICHERHEIT

- 44 Kommentar von DAeC-Präsident Stefan Klett: Fliegen? Sicher!

ABSCHIED

- 45 Wilhelm Düerkop (Salzmann)
- 46 Hansjörg Metzger

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Kürzlich hat die Fliegergruppe Leutkirch einen stimmungsvollen Sonnenuntergangsflug mit mehreren Maschinen gemacht. Das Bild zeigt eine der Aquilas des Vereins über dem Bodensee, rechts ist das Ufer bei Wasserburg zu sehen.

Foto: Heinz Mauch

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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



UNTERWEGS AUF NEUEN PFADEN



Simone Bürkle, Redaktion „der adler“, Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Sport und Wettbewerbe im BWLV

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

Kennen Sie das Gefühl, dass in Ihrem Umfeld alles seinen üblichen Gang geht? Dass gerade jetzt, wenn die Tage kürzer und grauer werden, die Gewohnheit Einzug hält, und dass sich auch in Ihrem Luftsportverein nichts wirklich Neues ereignet?

„Das haben wir schon immer so gemacht!“, ist einer der Sätze, der uns allen in diesem Zusammenhang oft begegnet. Denn der Mensch ist nun mal ein Gewohnheitstier. Und so schlecht ist das ja auch gar nicht, denn sicherlich muss man nicht ständig das Rad neu erfinden, wenn sich etwas erst einmal bewährt hat.

Dennoch lohnt es sich, auch mal aus den gewohnten Bahnen auszubrechen und über den Tellerrand hinauszuschauen – im Leben wie auch in der Vereinsarbeit. Wer das tut, wird oft mit ganz neuen Einsichten und Perspektiven belohnt. Manchmal sind Neuerungen sogar zwingend nötig, wenn es auf gewohnten Weg einfach nicht mehr vorwärts geht.

Warum also nicht mal bei den anderen Vereinen schauen, was die so alles an Neuem und vielleicht auch Ungewöhnlichem auf die Beine stellen? Warum nicht Anregungen sammeln, um das Vereinsleben im Großen oder Kleinen besser zu machen?

Beispiele dafür finden Sie in dieser adler-Ausgabe einige. Da wäre etwa der LSV Münsingen, der mit viel Engagement eine Intensiv-Fluglernerwoche über dem Eisberg organisiert hat (s. Seite 8). Ausgehend von einem Infoabend über eine Verlosung bis hin zu einem kostenlosen Schnupperwochenende, das unter dem Motto „Try to fly“ stand, bekamen am Ende der Aktion die motiviertesten und talentiertesten unter den Anwärtern die Chance, eine ganze Woche lang die Grundlagen des Fliegens ausgiebig zu lernen.

Ein ungewöhnliches und zweifellos arbeitsintensives Modell, das viel ehrenamtliches Engagement fordert – aber erfolgreich. Denn das Projekt hat ganz offensichtlich bei den Beteiligten die Begeisterung fürs Fliegen geweckt und ihnen den Weg geebnet, erfolgreiche Piloten zu werden. Ganz nebenbei hat es der

Verein geschafft, einige junge Leute dauerhaft an sich zu binden und sie langfristig auszubilden. Eine vorbildliche Aktion, von der gerne „abgekupfert“ werden darf!

Nicht ganz so aufwendig, dafür aber ebenfalls sehr effektiv ist das, was die Fliegergruppe Freudenstadt regelmäßig macht: Da werden vom Pfarrer über den Ortsbürgermeister bis hin zu den Nachwuchsskispringern aus dem nahe liegenden Baiersbronn regelmäßig alle möglichen Gäste ins Flugzeug gepackt und dürfen eine Runde mitfliegen (s. Seite 9 und 10). Das mag flapsig und auch etwas banal klingen – aber es ist eine hervorragende Öffentlichkeitsarbeit im besten Sinne. Die Freudenstädter Fliegerkameraden haben die Maxime „Tue Gutes und rede darüber“ verinnerlicht und setzen diese perfekt um. Zudem schaffen sie es damit, ein ausgezeichnetes Verhältnis zur örtlichen Politik, zur Wirtschaft und den Sportvereinen zu pflegen. Auch das eine Anregung, über die es sich für andere Vereine nachzudenken lohnt.

Last but not least wäre da die Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw, die bei einer sehr berührenden Aktion einem schwerbehinderten Menschen seinen Traum vom Fliegen ermöglicht hat (s. Seite 10). Die Fliegerkameraden haben da geholfen, wo es nötig war – mit Herz, Verstand und viel gutem Willen. Das ist wahrlich gelebte Inklusion. Eine großartige Geste, die Mut macht und zum Nachmachen anregt!

Sie sehen, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler: es gibt viele Wege, mal etwas Neues auszuprobieren, das Sie vielleicht in Ihrem Verein noch nie gemacht haben. Die Möglichkeiten sind vielfältig, und vielleicht lassen Sie sich ja von der einen oder anderen Geschichte hier inspirieren. Falls Ihnen all das nicht zusagt, können Sie gerne auch noch einmal einen Blick in unsere Serie „Mitglieder finden und binden“ werfen – auch dort gibt's jede Menge Anregungen, um das Vereinsleben interessanter und erfolgreicher für Neueinsteiger wie auch für die „alten Hasen“ zu gestalten. Alle Serienteile finden Sie online unter www.bwlv.de (→Verband/Service→Unser Verband→Vereinsinformationen). Zeit genug zum Planen fürs kommende Jahr sollte jetzt, wo die Flugsaison vorbei ist, allemal sein.

Also, auf geht's – wagen Sie den Schritt und packen Sie's an! Sie werden sehen: Es lohnt sich!

Ihre

ABHANDLUNG VON DR. MANFRED REIBER

„WOLKEN SIND WETTERZEICHEN!“

Welchen Nutzen hat eine gute Wolkenbeobachtung und ihre professionelle Interpretation für Segelflieger, Gleitschirmflieger und Ballonfahrer?

„Aus der Wolke quillt der Segen, Strömt der Regen; Aus der Wolke, ohne Wahl, Zuckt der Strahl.“ Friedrich von Schiller

Wolken sind sichtbarer Ausdruck von in der Atmosphäre ablaufenden physikalischen Prozessen. Sie zeigen uns, wie Strömungen, Vertikalbewegungen und Turbulenzen entstehen, wie sie sich weiterentwickeln und wieder vergehen. Ein besseres „Strömungslabor“ als eine Wolke zum Studium atmosphärischer Vorgänge kann man sich nicht vorstellen.

Als Luftsportler sollten wir versuchen zu verstehen, warum eine Wolke gerade so aussieht, wie sie aussieht und genau beobachten, wie sie sich verändert und was sich verändert, dann verstehen wir auch, welche thermischen bzw. dynamischen Prozesse aktuell in der Wolke ablaufen. Wir begreifen so besser, wie sich die Wolke und darüber hinaus die Atmosphäre im „nächsten Moment“ verhalten wird und können so Risiken, aber auch günstige Wetterentwicklungen für das Fliegen bzw. Ballonfahren früher und sicherer erkennen.

Wolken geben uns Hinweise auf Niederschlag wie Schnee, Regen, Graupel oder gar Hagel. Sie zeigen uns aber auch, wo Thermik, Turbulenzen, Wellenauf- oder Wellenabwind zu erwarten sind, ob in Kürze ein Schauer oder Gewitter sein wird, oder ob sie sich vielleicht gerade auflösen und eine Wetterbesserung zu erwarten ist.

Wolken können ästhetisch, schön oder interessant sein, sie können aber auch drohend und gefährlich aussehen und in der Tat auch sein. Interpretiert man ihr Erscheinungsbild richtig, dann führen sie uns zu einem tieferen Wetterverständnis und zu besseren und praktisch anwendungsbereiten Wetterkenntnissen. Wolken geben Auskunft über die aktuelle Wetterlage und lassen oft präzise, wenn auch meist nur kurzfristige Wettervorhersagen (für einen Zeitraum bis etwa zwei Stunden im Voraus) zu.

Die professionelle Interpretation von Wolken hilft uns, die „richtige Entscheidung“ bei Start und Landung und auf der Strecke schnell, sicher und praxisnah zu treffen. Es lohnt sich also, a priori Wolken genau zu studieren, um für einen Flug bzw. eine Ballonfahrt relevante Schlussfolgerungen ableiten zu können.

An einigen praxisrelevanten Beispielen möchte ich im Folgenden Einblicke in die „Kunst“ der Interpretation von Wolken geben und zeigen, welche Signale uns Wolken für die Praxis unseres Sports geben.

„Natur! Dem einen stiftest Du Verderben, dem Anderen Heil, der Dich geschickt benützt.“ Euripides

1. Thermik und Wolken

Es soll hier nicht um die „Theorie der Entstehung von Thermik“ gehen, wir wollen einfach „nur“ praktische Schlussfolgerungen aus dem Wolkenbild für unseren Sport ableiten.

Wenn man die Thermik verstehen will, kann das Studium thermisch bedingter Wolken eine sehr gute Hilfe sein. Quellwolken sind ja quasi „sichtbar gewordene“ Thermikblasen, deshalb kann man aus dem genauen Studium dieser Wolken vieles über Struktur und Verhalten der Thermik lernen und dieses Wissen für einen Thermikflug nutzen, bzw. für eine Ballonfahrt lernen, wie man Thermik meidet.



Abbildung 1: Eine Thermikblase hebt ab und wird durch den kondensierenden Wasserdampf als Wolke sichtbar. Das stärkste Steigen ist im Zentrum der Blase (geschätzte Vertikalgeschwindigkeit bei diesem Beispiel ca. 6 bis 8 m/s), an den Rändern herrscht Abwärtsbewegung und Turbulenz. Typisch ist auch für „frische“ Blasen und starke Thermik die eingestülpte Wolkenbasis.

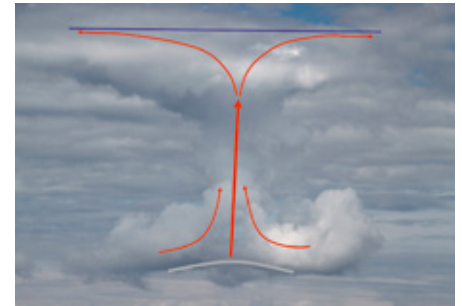


Abbildung 2: Die eingestülpte Basis und der senkrechte Thermikschlauch weisen auf gute Thermik hin. Die Windzunahme mit der Höhe ist gering, deshalb ist der Thermikschlauch fast senkrecht. Die Thermik wird hier an einer Inversion (blaue waagerechte Linie) beendet, das erkennt man an der horizontalen Ausbreitung der Wolke in Inversionshöhe.

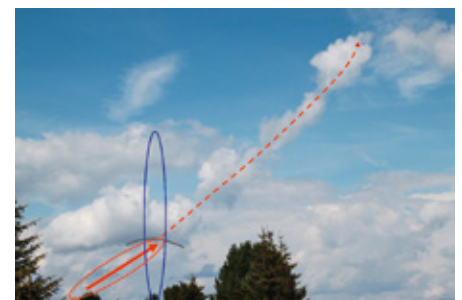


Abbildung 3: Der Thermikschlauch ist wegen der Windzunahme mit der Höhe nach rechts geneigt (rot gestrichelter Pfeil). Die Basis ist eingestülpt, das Gebiet mit der stärksten Thermik ist mit dem dicken roten Pfeil gekennzeichnet, es liegt unterhalb der Wolke, ist aber vom Boden aus gesehen wie der Thermikschlauch nach rechts geneigt. Das Gebiet senkrecht unter der Wolke ist bis in größere Höhen thermisch quasi inaktiv (blaue Ellipse). Regel: Das thermisch aktive Gebiet ist unterhalb der Wolke in Verlängerung des Thermikschlauches zu suchen! Der Thermikflieger sucht die Thermik im schräg liegenden Thermikschlauch, der Ballonfahrer kann der Thermik am besten ausweichen, wenn er heizt und senkrecht steigt.

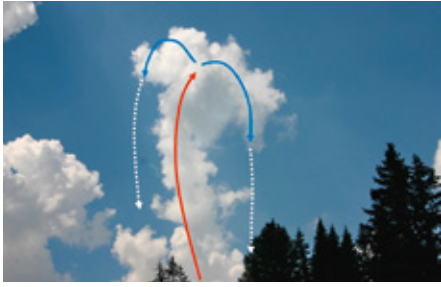


Abbildung 4: Ein schmaler, fast senkrechter Thermikschlauch lässt gute Thermik erwarten, aber rechts und links des Schlauches erkennt man schön die abwärts gerichtete Strömung. Ein Thermikflieger muss dieses Strömungsgebiet erst überwinden, um in den „Genuss“ der Thermik zu kommen. Dort, wo es thermisch aufwärts geht, ist immer auch abwärts gerichtete Strömung zu erwarten und umgekehrt! Ein Ballonfahrer muss sowohl der aufwärts gerichteten als auch der abwärts gerichteten Strömung „trotzen“. Am besten ist in jedem Fall Heizen, um der Thermik zu entkommen.



Abbildung 5: Typisch auch hier wieder die beste Thermik im zentralen Bereich der Wolke und die Turbulenzgebiete an den Rändern der Wolke in mittlerer Höhe (im Schulterbereich der Wolke). Der Thermikschlauch ist hier leicht in Windrichtung geneigt.

Die Ausbildung von geneigten Thermikschläuchen zeigt uns schon, dass sich Wind und Thermik gegenseitig beeinflussen. Insbesondere im gegliederten Gelände ist die Interaktion zwischen bodennahem Wind und Thermik oft markant ausgeprägt.

Das Wettergebot für Flieger und Ballonfahrer: „Wer ein guter Pilot sein möchte, muss mit Wissbegierde und Forscherdrang verstehen wollen, wie Wind, Wolken, Regen, Sturm und Wettergefahren entstehen. So lernt er, die unendlichen Möglichkeiten des Luftmeeres zu nutzen und Wetterrisiken zu meiden. Er muss die Atmosphäre verstehen und lieben lernen und sich während des Fluges bzw. der Fahrt mit ihr eins fühlen, doch niemals

darf er den Respekt vor ihr verlieren oder gar stärker sein wollen als sie.“
Dr. Manfred Reiber

2. Thermik und Dynamik in gegenseitiger Beeinflussung



Abbildung 6: Durch intensive Sonneneinstrahlung am Hang bildet sich eine Warmluftblase, die thermisch aufsteigt. Der von rechts wehende Gradientenwind lässt die Thermik nicht weiter aufsteigen, sondern versetzt sie in Rotation. So kommt es bei Thermik im Lee, zumindest unterhalb der Gipfelhöhe bis kurz darüber zur Turbulenz, die für das Gleitschirm- und Segelfliegen zur echten Gefahr werden kann. Ballonfahrer sollten immer in angemessener Höhe fahren, um nicht in das leeseitige Sinken zu geraten.

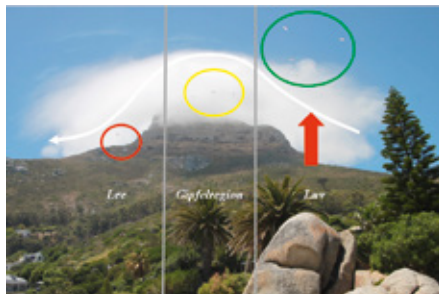


Abbildung 7: Dieses Bild zeigt, mit wieviel Geschick und fliegerischem Können Gleitschirmflieger die Möglichkeiten des Wetters nutzen. Man kann sie in drei Kategorien (grün, gelb, rot), einteilen. Sie verhalten sich wie „Ampelflieger“! Im Luv, das ist der Bereich „grün“, nutzen die geübten Flieger das dynamische Steigen am Hang plus das thermische Steigen infolge der Sonneneinstrahlung. In der Gipfelregion, das ist der Bereich „gelb“, gibt es nur noch relativ schwaches dynamisches Steigen, kaum thermisches Steigen. Die Flugbedingungen sind ungünstiger als im Luv. Die großen Höhen werden hier nicht mehr erreicht. Im Lee ist die Ampel auf „rot“ geschaltet, es herrscht dynamisches Sinken und außerdem Turbulenzgefahr. Dieser Bereich sollte unbedingt gemieden werden!

„Manches können wir nicht verstehen. Lebt nur fort, es wird schon gehn.“
Johann Wolfgang von Goethe

3. Gibt es auch Quellwolken, die auf schlechte Thermik hinweisen?

Ja, es gibt auch Quellwolken, die „nicht ziehen“, wie erfahrene Thermikflieger wissen. Kann man diese Wolken an ihrem Aussehen erkennen?



Abbildung 8: Quellwolken, die auf schlechte Thermik hinweisen, haben zerrissene Untergrenzen, sie quellen nicht oder kaum nach oben aus, auch die Obergrenzen sind „zerfranst“. An manchen Wolken hängen „Schläuche“ nach unten, auch ein Zeichen für geringe Thermik. Man darf sie nicht mit neu entstehenden Quellwolken verwechseln, diese können ein Zeichen guter Thermik sein.

„Wagt nur eines nicht, wider das Wetter zu handeln!“
Dr. Manfred Reiber

4. Gewitterwolken und chaotisch aussehende Wolken, hier lauert eine tödliche Gefahr!

In Gewitterwolken treten in der Regel mehrere Fluggefahren gleichzeitig auf. Welche sind das?

- Starke bis extrem starke Turbulenz in der Gewitterwolke, aber auch in der Nähe oder auch unterhalb der Wolke
- Schwere Vereisung, auch an Gleitschirmen und am Piloten, an Segelflugzeugen und Ballonkörben, wenn sie sich oberhalb der Nullgradgrenze befinden
- Blitz- und Hagelschlag, starke Regen- bzw. Schneeschauer in der Wolke und in ihrer Umgebung
- Tiefe Wolkenuntergrenzen bei Niederschlag
- Turbulenz mit starker bis extrem starker aufwärts und abwärts gerichteter Vertikalbewegung (auch schon unterhalb der Wolken),

verbunden mit der Gefahr, dass kleinere Luftfahrzeuge, wie Ballone, Segelflugzeuge, Gleitschirme und Drachen in eine Gewitterwolke „eingesaugt“ und dort durch extreme Windscherungen zerstört werden können und/oder bis in große Höhen (im Extremfall bis in Tropopausenhöhe) verfrachtet werden können.

„Nicht jede Gewitterwolke ist ein „Monster“, aber jede Gewitterwolke hat das Potenzial dazu.“ Dr. Manfred Reiber

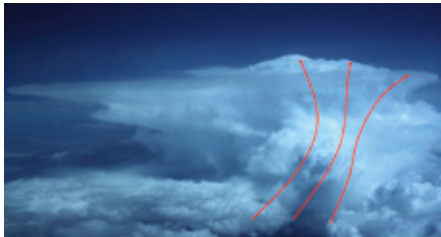


Abbildung 9: Dieses Bild zeigt einen voll entwickelten Cb capillatus, eine Gewitterwolke im Reifestadium. In dieser Wolke sind alle oben genannten Fluggefahren in extremer Ausprägung zu erwarten. Schön zu erkennen sind die stark eingestülpte Basis und die aufwärts gerichtete Vertikalbewegung im zentralen Teil der Wolke. Man sieht auch, dass die Wolke in diesem Bereich sogar die Tropopause durchbricht. Es wird ein Schlot mit gewaltiger Saugkraft sichtbar. Geraten kleinere Flugzeuge, Ballone, Drachen oder Gleitschirme in diesen „Schlund“, können sie bis in große Höhen geschleudert werden. Dann setzt Vereisung ein, der Sauerstoffpartialdruck fällt, das kann zur Bewusstlosigkeit führen, es blitzt und donnert, die Turbulenz ist extrem, Hagel führt zu Verletzungen. Wer mutwillig oder aus Versehen in eine Gewitterwolke gerät, ist kein Held, er spielt mit seinem Leben.



Abbildung 10: Häufig kommt es in Gewitternähe zu „chaotisch“ aussehenden Wolken, die sich nicht in die allgemeine Wolkenklassifikation einordnen lassen. In diesem Beispiel ist sogar ein Tornado nicht ausgeschlossen. Der weiße Pfeil im

Bild markiert einen „Rüssel“. Ob es wirklich zum Tornado kommt, ist nicht sicher, aber größte Vorsicht ist auf alle Fälle geboten! Chaotisch aussehende Wolken weisen immer auf ein „Chaos“ in der Wolke hin – und wer möchte schon mit seinem Gleitschirm, Ballon oder Flugzeug in ein Chaos geraten?

„Das Wetter macht keine Unterschiede zwischen den Menschen, es ist unser aller ständiger Begleiter – so ruhig, so turbulent, so wunderbar und manchmal auch so unvorhersehbar wie das Leben.“

John W. Zillmann

5. Wolken „erklären“ und die Strömung um und über Hindernissen

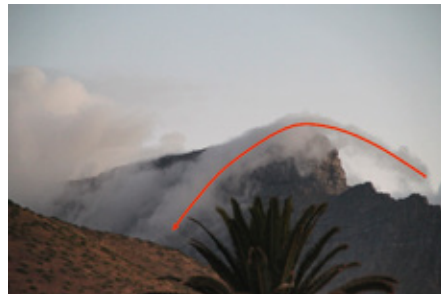


Abbildung 11: Die Wolken zeigen, wie der Berg im Luv angeströmt wird, die Luft dynamisch bis in die Gipfelregion steigt und von dort dynamisch absinkt und turbulent wird. Für das Fliegen und Ballonfahren lassen sich daraus leicht die richtigen Verhaltensregeln ableiten. Fliegt man von der Leeseite einen Berg zu tief an, hat man keine Chance, ihn zu überwinden. Man gerät in die abwärts gerichtete Vertikalbewegung und in die Turbulenz – und somit in größte Gefahr. Fliegt man vom Luv an, kann man das dynamische Steigen nutzen, muss aber in Gipfelhöhe hoch genug sein, um nicht in die Leeturbulenz und das dynamische Sinken auf der Leeseite zu geraten. Ballone fahren ja immer mit dem Wind, sie können nur von der Luvseite kommen, sollten aber immer genügend Höhe haben, um im Lee nicht in die Leeturbulenz zu geraten.

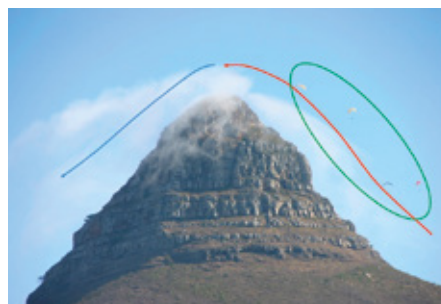


Abbildung 12: Die Gleitschirmflieger nutzen hier das dynamische Steigen im Luv für ihren Flug. Die Thermik hat noch nicht eingesetzt. Die Leeseite des Berges wird von den Gleitschirmfliegern gemieden, und das ist auch richtig so, weil hier dynamisches Absinken und Turbulenz vorherrschen. Für Ballonfahrer lassen sich leicht die richtigen Schlussfolgerungen ableiten.



Abbildung 13: Der Gleitschirmflieger (blau-weiß-rot), der das dynamische Steigen nutzt, hat einen bescheidenen Höhengewinn, während der Gleitschirmflieger (gelb), der sich in der Umströmung des Berges befindet natürlich kein Steigen erwarten kann, seine Flugposition ist denkbar ungünstig!

Zum Schluss bitte ich meine Leser um Feedback zu diesem Artikel, besonders aber um neue Themenvorschläge für weitere Artikel im „adler“, die Ihr Interesse genau treffen. Danke für Ihre Mitarbeit.



Wer noch tiefer in die Materie der Wolkenbeobachtung eindringen möchte, kann sich auf der Website von Dr. Manfred Reiber umsehen (www.DrMReiber.de). Zudem kann sein aktuelles Buch „Wolken sind Wetterzeichen“ dort bezogen werden.

Text und Abbildungen:
Dr. Manfred Reiber

NICHT VERGESSEN:

BWLIV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2019

Wie bereits angekündigt, lädt der BWLIV herzlich zu seiner Mitgliederversammlung 2019 ein. **Diese findet statt am Sonntag, 17. November 2019, in der Filderhalle Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen). Beginn ist um 10 Uhr.** Die Tagesordnung finden Sie in der Oktober-Ausgabe des adlers sowie online unter www.bwliv.de.

Im Anschluss an die BWLIV-Mitgliederversammlung findet die Mitgliederversammlung des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds statt. Danach ist ein Steh-Imbiss für alle Teilnehmer im Foyer vorgesehen.

Der BWLIV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!

Text: red.

ERGÄNZUNG ZUM THEMA SEGELFLUG-ANHÄNGER

WIE LANG UND WIE BREIT DARF EIN GESPANN SEIN?

Ein Leser stellte kürzlich im Nachgang zu den Ausführungen zum Thema Sportanhänger in der adler-Ausgabe 9/2019 die Frage, welche maximale Länge und Breite ein Anhänger EU-weit haben darf, wenn die Zugmaschine ein Pkw ist. Hierzu gilt folgendes:

(Alle Angaben ohne Gewähr).

Text: Frank Peter Dörner,

Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständiger

In der EU gibt es keine einheitlichen Regelungen bezüglich der maximalen Abmessungen von Anhängern und Gespannen. **In Deutschland regelt die Straßenverkehrszulassungsordnung (§32 StVZO) die Abmessungen. Hier und in der überwiegenden Zahl der europäischen Länder gelten für die Breite 2,55 Meter, für die Höhe 4 Meter, für die Länge des Anhängers 12 Meter und für die Gesamtlänge des Gespanns 18 Meter, teils zuzüglich maximaler Überstände der Ladung. Die maximale Breite des Pkws beträgt 2,5 Meter.**

– Anzeige –

Überschreitet man einen dieser Werte, muss für jedes Land separat eine Sondergenehmigung beantragt werden.

Abweichungen ergeben sich in Europa wie folgt:

Bezüglich der Breite des Anhängers (in Meter): Finnland 2,60, Griechenland 2,50, Großbritannien 2,30/2,55, Lettland 2,50, Litauen 2,50, Mazedonien 2,50, Portugal 2,50, Rumänien 2,50, Russland 2,50, Schweden 2,60, Serbien 2,50, Slowakische Republik 2,50, Tschechische Republik 2,50, Ungarn 2,50.

Bezüglich der Länge des Anhängers (in Meter): Großbritannien 7 (ohne Deichsel), Mazedonien 10, Norwegen keine Regelung, Schweden keine Regelung, Serbien 10 bei 2 Achsen, 6 bei 1 Achse, Türkei 10.

Bezüglich der Gesamtlänge des Zuges (in Meter): (Bulgarien 22, Dänemark 18,75, Estland 18,75, Finnland 18,75, Großbritannien 18,75, Island 22, Lettland 24, Litauen 24, Mazedonien 15, Norwegen 18,75, Österreich 18,75, Polen 18,75, Rumänien 18,35, Schweden 24, Schweiz 18,75, Serbien 15, Spanien 18,75.

Werden die Abmessungen überschritten, so droht in Deutschland ein Bußgeld von 60 Euro und ein Punkt im Fahreignungsregister in Flensburg.



WALDBURG-ZEIL
Flugplatz Leutkirch

Wir suchen zum nächstmöglichen Zeitpunkt einen

Mitarbeiter für die Flugleitung (m/w/d) in Teilzeit/Vollzeit

Ihre Aufgaben:

- Gewährleistung des sicheren Flugbetriebs
- Flugplatzinformationsdienst
- Ansprechpartner für Piloten
- Gebührenabrechnung
- Mitwirkung bei der Pflege und Wartung der Infrastruktur und Technik

Ihr Profil:

- Mindestens eine Privat-Pilotenlizenz PPL/LAPL
- Sprechfunkzeugnis mind. BZF I
- Ausbildung/Erfahrung als BfL
- Nachweis Engl. Sprachkenntnis ICAO Lvl.4
- Technisches Verständnis und handwerkliches Geschick
- Bereitschaft zur Arbeit in Ganztagschichten auch an Wochenenden und Feiertagen
- Verantwortungsbewusstsein, Servicedenken und Kommunikationsfähigkeit

Es erwartet Sie eine abwechslungsreiche Tätigkeit, ein moderner Arbeitsplatz und eine langfristige Beschäftigung mit leistungsgerechter Entlohnung.

Haben wir Ihr Interesse geweckt, dann senden Sie bitte Ihre vollständige Bewerbung mit Angabe Ihres frühestmöglichen Eintrittstermins an:

Fürstlich Waldburg-Zeil'sche Hauptverwaltung

Untere Grabenstrasse 39, 88299 Leutkirch, Mail:
personal@waldburg-zeil.de

INTENSIV-FLUGLERNWOCHE ÜBER DEM EISBERG IN MÜNSINGEN

VON NULL AUF HUNDERT

Mehrere besondere Schnuppermöglichkeiten zum Fliegenlernen fanden in einer Kompaktwoche auf dem Flugplatz Eisberg in Münsingen ihren Höhepunkt: Es war die „Von Null auf Hundert“-Aktion, bei der von Dienstag bis Samstag jeden Tag mit einem Fluglehrer im zweiseitigen Segelflugzeug geflogen werden konnte, um das ABC des Fliegens zu erlernen.

Ursprünglich hatten knapp 20 Personen im vollbesetzten Fliegerstüble des Luftsportvereins Münsingen-Eisberg (LSV) beim Infoabend den Erklärungen gelauscht. Daraufhin hatten sich 16 Teilnehmende in der Lostrommel gefunden. Acht Glückliche wurden für ein kostenloses Schnupperwochenende „Try to Fly“ ausgelost.

Der LSV-Ausbildungsleiter Jürgen Kleber und seine Fluglehrer suchten daraus dann vier Anwärter aus, welche die Möglichkeit erhielten, in einem weiterführenden Intensivkurs nun intensivere Flugerfahrung zu sammeln. Die Kursteilnehmer kamen aus dem Landkreis Reutlingen, aber auch aus anderen Landkreisen, zum Beispiel aus der Nähe von Böblingen. Der Thermik und der sehr guten Flugbedingungen wegen nehmen auch die Mitglieder des Vereins teils weite Anfahrtswege nach Münsingen in Kauf.



Jürgen Kleber, Ausbildungsleiter des LSV Münsingen, (vorn, Mitte) mit einem Teil der neuen Flugschüler aus der „Von Null auf Hundert“-Aktion und Mitgliedern der „Bodencrew“

Vier Starts pro Teilnehmer an jedem Kurstag

Beim jetzigen Kurs ging es jeweils am Nachmittag zum Aushallen, also zum Herausschieben der Flugzeuge und zur Vorbereitung auf die Flüge. Sicherheitschecklisten wurden durchgegangen, alle Klappen getestet, es wurde Funkkontakt

aufgenommen mit dem Flugleiter u. v. m. Leider fiel der erste Tag wetterbedingt aus, doch dann wurde es von Tag zu Tag besser, bis hin zum perfekten Flugwetter. Jeder Teilnehmer konnte so etwa vier Starts pro Kurstag absolvieren.

Insgesamt sind über die beiden Schnupperveranstaltungen für jeden angehenden



Dieter Schwenk, Fluglehrer des LSV Münsingen, mit Flugschülern



LSV-Mitglieder der „Bodencrew“ unterstützten die Flugschüler bei der Vorflugkontrolle

Piloten schon um die 20 Starts zusammengekommen, eine beachtliche Leistung – auch zur Organisation im Hintergrund. Dazu Peter Hinkel, Vorsitzender des LSV Münsingen, über die Motivation des Vereins, eine so aufwendige Aktion ins Leben zu rufen: „Diese Aktion entspringt dem zentralen Ziel des Vereins, Begeisterung für die Fliegerei zu wecken und Wissen darüber zu vermitteln. Möglich machen es Mitglieder, welche den Verein engagiert und ehrenamtlich in dieser Sache unterstützen. Hier ziehen wirklich alle an einem Strang, das ist toll!“

Viele Verbesserungen in kurzer Zeit

Der jüngste Flugschüler Luka, gerade mal 14 Jahre alt, resümierte: „Die Woche war wirklich gut. Von Tag zu Tag habe ich starke Verbesserungen bei mir gemerkt. Selbst im Landeanflug durfte ich schon sehr viel selbst machen. Einmal waren wir sogar schon 13 Minuten am Stück in der Luft. Ich bin zufrieden!“. Teilnehmer Georgi fügte hinzu: „Also für mich ist der Kurs super! Das Schleppen in die Luft klappt immer besser, ebenso die Landungen. Ich muss noch ein bisschen mehr Gefühl bekommen für die Höhe usw.“

und muss alles besser einschätzen lernen ... aber das wird!“

Zum Ende der Woche konnte auch Ausbildungsleiter Jürgen Kleber ein ausschließlich positives Fazit ziehen. „Selten habe ich so viele motivierte und vor allem so talentierte Flugschüler in einem Kurs gehabt. Alle haben das Zeug dazu, erfolgreiche Piloten zu werden.“ Die nächsten Schritte seien jetzt weitere Flugstunden und über den Winter der Theorieunterricht.

Einstieg ist jederzeit möglich

Rudolf, ein weiterer Flugschüler, fasst seine Eindrücke so zusammen: „Für mich war der Kurs wirklich gut. Interessant ist für mich, dass die verschiedenen Fluglehrer auch unterschiedliche Schwerpunkte setzen, worauf sie achten.“ Reiner schwärmte: „Das Wetter war nach dem ersten Tag perfekt, ebenso das ganze LSV-Team, angefangen von der Organisation bis zu den Fluglehrern und den Helfern am Boden. Für mich war es anfangs schwer, mich genau zu orientieren. Ich fühle einen gesunden Respekt vor dem Fliegen, aber keine Angst. Jetzt geht es noch darum, zum Beispiel noch

besser zu lernen, mit wieviel „Schmackes“ ich die Seitenruder bewegen darf oder besser: mit wieviel Gefühl!“

Jürgen Kleber hofft, dass alle Teilnehmer ihre Ausbildung fortsetzen werden. Es gibt auch weitere Interessenten, die sich über den Infostand am Fest zum 1. Mai oder über die oben genannten Schnupperaktionen gemeldet haben. Auch wer nicht dabei war: Ein Einstieg in die Fliegereiausbildung ist jederzeit rund ums Jahr möglich. Wer sich für eine Flugausbildung zum Segelflugpiloten oder auch im Ultraleichtflugzeug, Motorsegler oder Motoflugzeug interessiert, kann sich jederzeit bei Ausbildungsleiter Jürgen Kleber melden.



Kontakt: Jürgen Kleber, Telefon 0173-5861414, www.Luftsportverein-Muensingen.de, Facebook Muensingen-Eisberg e.V, oder persönliche Infos und Infolyer sonntags bei trockenem Wetter auf dem Flugplatz Eisberg bei Dottingen und im Fliegerstüble (sonntags während der Flugsaison bewirtschaftet).

Text und Fotos: Andrea Klemer

RUNDFLUG MIT DER FLIEGERGRUPPE FREUDENSTADT BÜRGERMEISTER UND PFARRER HOBEN IN MUSBACH AB

Das schöne Sommerwetter nutzte der Dornstettener Bürgermeister Bernhard Haas in seinem Urlaub zu einem Rundflug von Musbach aus. Begleitet wurde er von seiner Ehefrau Daniela sowie Pfarrer Timo Stahl von der evangelischen Kirchengemeinde.

Schon lange hatte sich Haas gewünscht, das schmucke Dornstetten einmal aus der Vogelperspektive zu betrachten. Neben der wunderschön auf einem Hügel angeordneten Altstadt konnte Haas so auch die neusten Bauprojekte aus ungeohnter Position anschauen.

Ebenso wie der Bürgermeister war auch Pfarrer Stahl von den Eindrücken überwältigt. Aus der Höhe erblickte er eine friedliche Welt, und er freute sich über die Schönheit der Schöpfung. Pilot Karl

Pfau, Zweiter Vorsitzender der Fliegergruppe Freudenstadt, erläuterte seinen Fluggästen die Feinheiten der Fliegerei sowie die technischen Daten der viersitzigen DR 400 des Vereins.

Mit Flugzeugführer Max Kappler hob Bernhard Haas anschließend noch mit dem doppelsitzigen Segelflugzeug ASK 13 ab. Er durfte dabei satte Thermik spüren und kreiste mit Kappler bis über 2.000 Meter hoch. Die Sicht in der einfließenden Kaltluft war sehr gut, so konnte man weit über den Schwarzwald und das Rheintal blicken. Glasklar war sogar das Daimler-Werk in Sindelfingen zu erkennen. Bürgermeister Haas brachte das Erlebte nach der Landung mit einem Wort auf den Punkt: „Gigantisch!“

Text und Foto: Lothar Schwark



Pilot Karl Pfau nahm Pfarrer Timo Stahl (vorn) sowie Bürgermeister Bernhard Haas mit Ehefrau Daniela (hinten) auf einen Rundflug über Dornstetten mit

FLUGSPORTGRUPPE HANNS-KLEMM BÖBLINGEN-CALW

GELEBTE INKLUSION IM VEREIN

Für den seit einem Fahrradunfall querschnittsgelähmten David Deuble aus Ebhausen-Wenden ging ein lange gehegter Wunsch in Erfüllung: Edgar Müller, der Vorsitzende der FSG Hanns-Klemm Böblingen-Calw und Mitglied Heinz Haselmaier ermöglichten David Deuble einen Flug zum Rheinflall bei Schaffhausen und anschließend über den Bodensee.

Mit einem Kran in der Halle in Eutingen wurde David aus seinem Rollstuhl in die Höhe gehievt, anschließend wurde eine Morane unter ihn geschoben. Vorsichtig wurde er in den Co-Pilotensitz abgelassen und dort dann auch sicher mit einem zusätzlichen Gurt verzurrt.

Heinz Haselmaier kümmerte sich während des Fluges um ihn, während Edgar Müller die Maschine steuerte. Bei FIS Zürich wurde angefragt, ob ein Abstecher zum Rheinflall möglich sei, was problemlos genehmigt wurde. Nach einigen Runden über dem Rheinflall ging der Flug bei bestem Wetter über Stein am Rhein – Insel Reichenau – Konstanz – Mainau – Überlingen – Mengen mit einem vor Freude strahlenden David wieder zurück nach Eutingen.



David Deuble ist seit einem Fahrradunfall querschnittsgelähmt

Text und Fotos: Heinz Haselmaier



Während des Fluges kümmerte sich Hanns-Klemm-Mitglied Heinz Haselmaier um den sicher verzurten David Deuble



Mit einem Kran wurde der besondere Passagier ins Flugzeug gehoben

RUNDFLÜGE

SKISPRINGER-NACHWUCHS GING IN DIE LUFT

Freudenstadt-Musbach. Nachdem der Skispringer-Nachwuchs und die Nordischen Kombinierer des SV Bayersbronn schon im Vorjahr einmal zum Fliegen in Musbach vorbeigeschaut hatten, lud die Fliegergruppe Freudenstadt die Wintersportler kürzlich nochmals zum Fliegen ein.

Skispringen und Segelfliegen haben manche Gemeinsamkeit: Ist der Skispringer erst einmal in der Spur, gibt es kein Zurück mehr. Seine Flugphase bestimmt er durch seine aerodynamische Haltung, und die Landung muss auch passen.



Die jungen Wintersportler aus Bayersbronn bekamen die Gelegenheit zu Rundflügen

Beim Segelfliegen gibt es nach dem Abheben auch kein Halten mehr – und bis jetzt holte die Schwerkraft noch alle Piloten auf den Boden der Tatsachen zurück.

Trainer Klaus Faißt schaute mit insgesamt 15 Personen auf dem Flugplatz vorbei. Die Musbacher Flieger hatten dazu die Seilwinde aufgebaut, und mit zwei Doppelsitzern hoben die Gäste dann ab.



Zusammen mit ihrem Trainer Klaus Faißt (Mitte, am Flügel) packten alle Skispringer mit an

Die Beschleunigung von Null auf Hundert Stundenkilometer in drei Sekunden war für sie zunächst gewöhnungsbedürftig, doch dann erfreuten sie sich am schnellen Aufstieg. Mehrere Fluggäste hatten das Glück, einen Thermikflug erleben zu dürfen. Mit dem Ultraleicht- und dem Motorflugzeug unternahmten einige der Wintersportler einen Ausflug, um die Bergergrund-Mattenschanze einmal von oben zu sehen.

Den Flugbetrieb hatten die Senioren der FG Freudenstadt organisiert: Reinhold Stehle, Max Kappler, Reiner Haist, Jörg Müller, Walter Koch, Karl Pfau und Joachim Wolf verschafften ihren Mitfliegern durch die Aktion unvergessliche Eindrücke.

Text und Fotos: Lothar Schwark

LUFTSPORTJUGEND

BWLV-JUGENDLAGER AUF DEM BERNECK

JUGENDLICHE GEHEN IN DIE LUFT



Gruppenbild mit Mops: Die Teilnehmer des BWLV-Jugendlagers am Berneck hatten trotz des eher durchwachsenen Wetters viel Spaß

Geislingen. Der Traum vom Fliegen ist für 26 jugendliche Teilnehmer aus ganz Baden-Württemberg Realität. Die Fliegergruppe Geislingen, Abteilung Segelflug, richtete wie schon viele Jahre zuvor kürzlich erneut das BWLV-Jugendlager aus. Die Jugendlichen zwischen 14 und 25 Jahren durften eine Woche lang auf dem Berneck zelten und fliegen.

Der BWLV steht als starker Partner in der Jugend- und Weiterbildung seinen Verbandsmitgliedern aus dem Luftsport zur Seite. Eine gern genutzte Weiterbildungsmöglichkeit für Jugendliche ist hier das jährliche Jugendlager für junge Segelflieger. Aber auch der BWLV benötigt in seiner Arbeit Unterstützung. Die Abteilung Segelflug der Fliegergruppe Geislingen ist an dieser

Stelle immer vorn mit dabei, so auch in diesem Jahr.

Mitte August fanden sich 26 junge Teilnehmer im Alter von 14 bis 25 Jahren für eine Woche auf dem Segelflugplatz Berneck ein. Trotz des wechselhaften Wetters konnte jeder Nachwuchssegelflieger bis zu zwei Stunden täglich fliegen. Viele Teilnehmer konnten auf neue

Flugzeugtypen wie zum Beispiel älteren Holz-Oldtimer-Flugzeugen Erfahrungen sammeln.

Schüler konnte sich freifliegen

Dies hielt die Motivation hoch, was bitter notwendig war: Wegen der starken Regenfälle war so manches Zelt nachts überflutet. Der guten Laune tat dies jedoch keinen Abbruch. Sicherlich trug auch die gute Verpflegung dazu bei. Es gab Schnitzel, Hamburger und – wie üblich im Schwabenland – Maultaschen. Jeden Tag an der frischen Luft, Segelflugzeuge zum Start holen und nach der Landung wieder zurück an den Startplatz schieben, das macht hungrig.

Eines der größten Highlights für Segelflugschüler ist das sogenannte „Freifliegen“. Dies bedeutet das erste Mal in der kompletten Flugausbildung ohne Segelfluglehrer mindestens drei Flüge mit Start und Landung fehlerfrei zu meistern. Hieran arbeiten die Schüler nicht nur während des Segelfluglagers hart – schließlich möchte man ja den Traum vom Fliegen ohne fremde Hilfe bewerkstelligen. Wenn dies geschafft wird, ist es immer eine Feier wert.

Am letzten Tag wurde der Jungflieger Rudolf Mey, 15 Jahre alt, für seine ausdauernde Arbeit belohnt. Mit der dopsitzigen Schulungsmaschine ASK 21 drehte er seine Runden über die schöne

Schwäbische Alb bei Berneck. Der „frische“ Alleinflieger wurde traditionell beglückwünscht: Gratulation, Übergabe Dornenstrauß für das richtige Thermikgefühl in den Händen, Abklopfen für das richtige Thermikgefühl am Gesäß, zur Abkühlung einen Eimer Wasser. Zur Feier gibt es dann ein Freigetränk für jeden auf dem Platz.

Nach zehn Tagen Fluglager wurde dies ausgiebig gefeiert. Am nächsten Morgen verabschiedeten sich die Teilnehmer herzlich und vereinbarten ein Wiedersehen im nächsten Fluglager.

Text: Selina Raichle
Foto: Julia Kölle

ÜBERRASCHUNGSBESUCHE BEIM BWLV-JUGENDLAGER

Die Jugendlager in Berneck scheinen nachhaltige Wirkung zu haben, besuchten doch dieses Jahr während des Lagers ehemalige Teilnehmer die Veranstaltung. So aus dem Jugendlager 1975 Bernhard Frank von der Fliegergruppe Welzheim, bei der er heute noch aktiv fliegt und Margit Hoffmann, damals bei Sinsheim aktiv. Die beiden lernten sich während des Lagers 1975 in Berneck kennen und sind inzwischen verheiratet. Nach 44 Jahren schauten sie mal wieder in Berneck vorbei und genossen für ein paar Stunden den heutigen Lagerbetrieb.



Bernhard Frank und Margit Hoffmann-Frank vor dem Bernecker Hangar



Jeanette Weitz und Pit Jachmann in der Bernecker Kaminstube

Ebenso wollte Jeanette Weitz, Teilnehmerin des Jugendlagers 1979 (damals LSG Löchgau), mal wieder die besondere Atmosphäre von Berneck schnuppern. Ein kurzer Abstecher während einer Geschäftsreise auf der A8 führte sie zum Flugplatz. Und sie sollte es nicht bereuen: Sie traf ihren damaligen Fluglehrer Pit Jachmann (immer noch aktiv) nach über 40 Jahren wieder an. Ein kurzerhand zu Hause angeforderter Schnappschuss aus ihrem Flugbuch konnte die damaligen Schulstarts mit ihm sogar beweisen.

Zusammen mit den heutigen JuLa-Teilnehmern wurde daraus ein lustiger Abend.

Die Fliegergruppe Geislingen bedankt sich für solche Treue-Besuche und ermuntert die gesamte JuLa-Gemeinde, auch mal wieder vorbeizuschauen!

Text und Fotos:
Fliegergruppe Geislingen/
Achim Bühlmeier

AUF BALDIGE WIEDERHOLUNG!

Junge Menschen für den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt zu begeistern – auch solche, die vorher keine Berührungspunkte mit der Fliegerei hatten: Dieses ehrgeizige Ziel hat sich das Projekt „Jugend fliegt“ der Bundesluftsportjugend gesetzt und erfüllt.

Ein breites Grinsen zieht sich über das Gesicht des Jungen im Cockpit des Motorseglers. Er darf, wie alle 30 Teilnehmer des Jugendcamps, an der Seite eines erfahrenen Piloten der Luftsportjugend einen 20-minütigen Rundflug über die Gegend des Flugplatzes Eisenach-Kindel erleben.

Doch nicht nur das, mancher verschaffte sich vom Korb eines der Heißluftballone der Luftsportjugend aus einen luftigen Überblick über die Region oder ließ sich vom passionierten Segelkunstflieger Lars Reinhold im Cockpit eines Janus in die Geheimnisse des Luftsports einweihen. Das Segelflugzeug hatte der Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug (AMF) zur Verfügung gestellt.

Schlechtwetter-Programm war gut geplant

Aktives Mitfliegen und viele Themen, die damit einhergehen, etwa berufliche Aussichten in der Luftfahrtbranche oder auch sportliche Entfaltungsmöglichkeiten, standen im Mittelpunkt der Veranstaltung, die vom 4. bis 10. August auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel stattfand. Als Vorbild diente das ProAero-Lager des Schweizer Aero-Clubs, das bereits seit 37 Jahren erfolgreich durchgeführt wird.

Wenn das Wetter mal nicht mitspielte, bot sich den Teilnehmern ein ganzer Strauß an Indoor-Aktivitäten. Sie bastelten Bumerangs, Balsagleiter, Heißluftballone und Raketen. Letztere ließen sie mit einem Lächeln auf dem Gesicht in den Eisenacher Himmel sausen – bis zu 90 Meter hoch. Die Flugkörper glitten anschließend ganz sanft und anmutig an einem Fallschirm zu Boden.

Viele Infos für den Nachwuchs

An Informationen rund um Luftsport und Luftfahrt mangelte es nicht. Auf der Agenda standen Vorträge zum Segelkunstflug darüber, wie man Sportsoldat bei der Bundeswehr wird, oder auch über den Weg zur Pilotenlizenz. Ganz besonderer Dank

galt am Ende Sven Schlothauer, der seinen Luftfahrt-Showroom Avieur für die Veranstaltung zur Verfügung gestellt hatte.

Auch DAeC-Präsident Stefan Klett ließ eine selbst gebastelte Rakete starten. „Houston, ich hatte kein Problem“, kommentierte er humorvoll auf Facebook. Er hatte sich mehr als einen Tag Zeit aus seinem vollen Terminkalender freigeschaufelt, um persönlich „Jugend fliegt“ erleben zu dürfen.

Rund 30 Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren

„Es ist unglaublich wichtig für den Luftsport, aber auch für die Luftfahrt, nachhaltig Nachwuchs zu generieren. Hier leistet das Konzept ‚Jugend fliegt‘, das sich die Luftsportjugend ausgedacht hat, wichtige Vorarbeit. Ich habe meinen Besuch in Eisenach sehr genossen. Mein Dank gilt allen Teilnehmern, Eltern, Organisatoren und Sponsoren“, freute sich der Präsident nach seinem Besuch.

Die Beteiligung von 30 Jugendlichen im Alter von 14 bis 17 Jahren war für eine Premiere ansehnlich. Rund 40 Helfer versuchten, den Teilnehmern jeden Wunsch zu erfüllen. „Wenn wir 2020 doppelt so viele Teilnehmer wie heute haben, also irgendwo zwischen 50 und 60 landen, dann können wir zufrieden sein“, zieht Bundesjugendleiter Max Heilmann sein Fazit und merkt selbstkritisch an, dass man natürlich auch Verbesserungspotenziale ausgemacht habe. „Das gehen wir an und lernen daraus.“

Text und Fotos: DAeC/cm



Flieg mit mir! Wer wollte, durfte im Motorsegler mit in die Luft gehen

– Anzeige –

FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

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

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086
Werkstatt: Breite Heerstr. 7, 75365 Calw-Heumaden

fallschirmservice-nathrath.de

JUNGFLIEGER TESTEN IHR KÖNNEN

Seit 1957 gibt es den internationalen Jungfliegeraustausch, bei dem junge Erwachsene aus aller Welt durch die Bundesrepublik reisen und die deutsche Luft- und Raumfahrttechnik kennenlernen. Zum 5. Mal besuchten sie nun das „simINN“ in Böblingen, um sich an einem Flugsimulator aus-zuprobieren.

Jelle Blikman fliegt direkt über die Golden Gate Bridge in San Francisco und peilt dann den Flughafen in Oakland an. Durch das Cockpit-Fenster einer originalen Boeing 737 erkennt er bereits das Rollfeld. Der 20-Jährige betätigt einen Hebel und drückt das Steuerhorn ein wenig nach vorne. Der Niederländer atmet tief durch. Es wird seine allererste Landung mit einem Passagierflugzeug – die ihm dann auch butterweich auf der Piste glückt.

Sein Flug über die Westküste der USA ist zwar nur simuliert, dennoch ist Blikman, der momentan Luft- und Raumfahrt-technik studiert und später mal zur niederländischen Air Force will, mit allen Herausforderungen konfrontiert, die ein normaler Pilot bei einem gewöhnlichen Linienflug auch meistern muss – von der Bedienung des Fahrwerks, der Überwachung der vielen Monitore bis hin zur Einstellung der Landeklappen. „Es war aber einfacher, als ich es mir vorgestellt habe“, gesteht Blikmann.



Piloten-Anwärter Jelle Blikman (links) mit Pilot Stefan Mack im Cockpit der Boeing 737 – allerdings im Flugsimulator auf dem Flugfeld

Neben dem Niederländer haben 22 weitere Flugbegeisterte aus aller Welt ihr fliegerisches Können unter der Anleitung des ehemaligen Lufthansapiloten Stephan Mack und Fabian Majorcsik in den Flugsimulatoren bei simINN auf dem Böblinger Flugfeld testen können. Die jungen Erwachsenen im Alter zwischen 18 und 22 Jahren, unter denen es Segelflieger, angehende Kampfpiloten und auch Luftfahrtingenieure gibt, waren im Rahmen des Jungfliegeraustausches „International Air Cadet Exchange“ (IACE) vor Ort.

Der Austausch, an dem Deutschland seit 1957 teilnimmt und der von der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raum-

fahrt und der Luftwaffe unterstützt wird, dient laut den Veranstaltungsleitern zwei Zwecken: „Die Kadetten knüpfen hier viele internationale Freundschaften und lernen Gleichgesinnte kennen. Außerdem sehen sie, wie die Luft- und Raumfahrt in Deutschland funktioniert“, sagt Alexandra Guderley, die als Ehrenamtliche für den IACE arbeitet.

In diesem Jahr waren zwölf zivile Teilnehmer aus Großbritannien, der Schweiz, Frankreich, Belgien, der Niederlande und der Türkei dabei, die bei einer Ausschreibung gewonnen hatten, und elf Offiziersanwärter aus Deutschland, Italien, Polen, Tschechien, Ungarn, Finnland,



Junge Erwachsene im Alter zwischen 18 und 22 Jahren, unter denen es Segelflieger, angehende Kampfpiloten und Luftfahrtingenieure gibt, waren im Rahmen des International Air Cadet Exchange (IACE) bei simINN in Böblingen zu Gast

Rumänien, dem Niger, Ägypten und Jordanien, die von der Luftwaffe eingeladen wurden.

Bei ihrer 16-tägigen Reise quer durch Deutschland, bei der die Gruppe unter anderem auch das Airbus-Werk in Hamburg und das Luftwaffentruppenkommando in Köln besichtigt hat, bildete der diesjährige, mittlerweile fünfte Besuch bei simINN dabei den Abschluss des Austausches.

Um den Jungpiloten das authentische Erlebnis einer echten Boeing 737 zu

ermöglichen, musste Andreas Wolf, der das Unternehmen seit neun Jahren betreibt und vor fast vier Jahren von Filderstadt nach Böblingen gezogen ist, erst einmal das Flugzeug auf das Flugfeld verfrachten. „In Filderstadt hatte ich noch eine Boeing-Replik, hier wollte ich eine originale Variante haben“, so Wolf. Fündig wurde er in Osteuropa. Von dort aus ließ er einen Teil der in Rente gegangenen Boeing, die einst für die portugiesische Fluggesellschaft TAP abhob, mit Hilfe eines Tiefladers mehrere Nächte lang über die Autobahnen an seinen neuen Standort

transportieren. „Mit einem Autokran haben wir das Flugzeug dann auf unsere Terrasse gehievt“, so Wolf. Schließlich wurde der Flieger entkernt, zurecht geflext, in seinem jetzigen Zustand in den Räumlichkeiten von simINN geparkt und zum professionellen Simulator aufgebaut.

Zusammen mit einem weiteren Simulator, der den Flug mit dem Kleinflugzeug Cessna 172 nachahmt, ließ sich Wolf sein Geschäft rund 850.000 Euro kosten. „Ich war schon immer flugbegeistert und bin als IT-Vertriebsleiter viel um die Welt gekommen. Da ich seit Studienzeiten viel Erfahrung im Eventmanagement gesammelt habe, wollte ich diese Interessen miteinander verbinden“, so Wolf über seine Idee.

Neben den Jungfliegern, die das simINN ein Mal im Jahr besuchen, hat Wolf auch Privatpersonen und Unternehmen als Kunden, die insbesondere wegen des authentischen Gefühls und der einzigartigen Location wegen kämen, so der Geschäftsführer. „Fliegen ist für viele immer noch ein Kindheitstraum, und hier können alle Menschen auch mal erleben, wie es hinter der Cockpittür zugeht.“



Die Teilnehmer des International Air Cadet Exchange verewigten sich bei ihrem Besuch bei simINN

Text: Berkan Cakir
Fotos: Berkan Cakir/simINN GmbH



HANNS KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS E.V.

IM BWLV E.V. FLIEGER HELFEN FLIEGERN

GESCHÄFTSBERICHT FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 2016, 2017, 2018

Alle drei Jahre wieder, so sieht es unsere Satzung vor, hat der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) eine ordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen. Ich folge der bewährten Tradition, und wir treffen uns im Anschluss an die jährliche Mitgliederversammlung des BWLV am Sonntag, 17. November 2019, in der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen. Wir danken dem BWLV für die große logistische Unterstützung.

Als ich nach meiner Wahl zum Ersten Vorsitzenden im November 2016 dieses Amt antrat, war mir sehr wohl bewusst, welche große Verantwortung ich übernehme. Mein Engagement sollte im Sinne meines Vorgängers Siegmund Maier und in der Achtung der Idee von Hanns Kellner geschehen. Ohne die wirklich professionelle Unterstützung meiner Vorstandskollegen, hier ganz besonders unserer Geschäftsführerin Barbara Kaiser, wäre dies so nicht zu stemmen gewesen. Ich danke dem Vorstands-

team des HKF für die hervorragende Arbeit in den vergangenen drei Jahren.

Unser Leitspruch „**Flieger helfen Fliegern**“ bleibt nach wie vor oberstes Gebot. So haben wir 15.300 Euro als Notfallhilfen geleistet. Dies war etwas weniger als in der Triade zuvor, sodass genügend Kapital für unseren zweiten satzungsmäßigen Zweck zur Verfügung stand: die Förderung der Jugend in den Mitgliedsvereinen und die Unterstützung der BWLV-Jugendmaßnahmen. In den Jahren 2016, 2017 und 2018 haben wir die Jugendlichen in den korporativen Vereinen mit 53.248 Euro und die Jugendarbeit im BWLV mit 41.097,76 Euro unterstützt – also insgesamt 94.345,76 Euro für die Luftsportjugend.

Gefüllt wird unsere Kasse durch die Beiträge der korporativen Vereine, einiger weniger Einzelmitglieder, Spenden und aus der

Übertragung von Geldern der Hanns-und-Maxi-Kellner-Stiftung. Trotz der in den vergangenen Jahren weiter zurückgegangenen Kapitalerträgen konnten wir alle eingereichten Jugendmaßnahmen berücksichtigen.

Nachstehend eine Übersicht der Leistungszahlen:

Jahr	Notfallhilfen Anzahl/ Summe €	Jugendförderung BWL Anzahl/Vereine/ Jgdl./Summe €	Vereinsmaßnahmen Anzahl/Vereine/ Jgdl./Summe €
2016	2/6.000	6/33/60/16.450	41/38/271/20.830
2017		7/36/64/9.537	48/40/257/16.913
2018	2/9.300	11/41/79/15.110	43/34/247/15.505

Gegenüber der dreijährigen Periode zuvor betrachtet, haben sich die eingereichten Zuschussanträge um 64 Prozent erhöht. (156 zu 95). Das freut uns sehr und zeigt, dass unsere Arbeit weiter bekannt und geschätzt wird. Aber an dieser Stelle muss ich einen Appell aus dem letzten Bericht aufgreifen und wiederholen: „Dies hat einen erheblichen Mehraufwand für die Bearbeitung der Anträge und deren Verwendungsnachweise ausgelöst. Erschwerend dabei sind oft flüchtig ausgestellte Unterlagen, die Rückfragen und zeitaufwendige Recherchen zur Folge haben. Auffallend zum Beispiel ist die Mehrfachnennung von jugendlichen Mitgliedern, die gemäß unserer Förderrichtlinie nur EINMAL im Jahr gefördert werden können und deshalb schon vom Antragsteller entsprechend selektiert werden sollten.“

Eine Änderung für die Vereine haben wir in unserer jüngsten Vorstandssitzung beschlossen: **Der Antragsschluss für die Zuschussmaßnahmen ist ab sofort der 30. Juni jedes Jahres.** Dies erleichtert sicher die Planung und gibt Luft für die Antragstellung. Eine etwas sorgfältigere Papierbearbeitung würde unseren ehrenamtlichen Zeitaufwand erleichtern. Danke!

Die Mitgliederentwicklung war in den vergangenen drei Jahren nahezu konstant. Der Unterschied von vier Vereinen basiert auf dem Zusammenschluss einiger Vereine:

FSG Heinkel mit FSG Untertürkheim zur FSG Heinkel
SFG Wendlingen mit AeC Stuttgart zum AeC Stuttgart

SFC Calw mit FSG Hanns-Klemm Böblingen zur FSG Hanns-Klemm Böblingen-Calw

Die Mitgliedschaft gekündigt haben die Ballonfahrer Graf Zeppelin Friedrichshafen mit zuletzt drei Mitgliedern. Die Mitgliederzahl insgesamt hat sich um 24 neue Mitglieder leicht erhöht.

Mitgliederstand am 31.12.2018	Stand 31.12.2015
135 korporative Luftsportvereine	139 – 4
8905 Mitglieder insgesamt	8881 + 24
7714 Erwachsene,	7125 + 589
1195 Jugendliche (bis 21 Jahren beitragsfrei)	1756 – 561
32 Einzelmitglieder	40 – 8

Aus den aufgelisteten Zahlen ist unschwer zu erkennen, dass der HKF seine Aufgaben im Sinne seiner Satzung erfüllt.

Ein herzliches Dankeschön gilt dem gesamten HKF-Team, das in den drei Jahren mit Sorgfalt, Übersicht und Freude den Zweck des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds belebt und sicher auch zur Zufriedenheit seiner Mitglieder bearbeitet hat. Bedanken möchte ich mich sehr herzlich bei allen Freunden und Gönnern des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds e.V., bei allen Vereinen, die dem Fonds korporativ angehören für das immer freundschaftliche Miteinander, und ebenso bei den Einzelmitgliedern für ihre Treue, dem BWLV-Präsidium und all seinen Mitarbeitern für ein stets partnerschaftliches und angenehmes Miteinander.


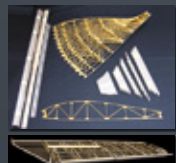
Bei allen Vereinen, die noch nicht korporatives Mitglied im HKF sind, möchte ich für die Mitgliedschaft werben. Werdet Mitglied im HKF und Teil dieser außerordentlichen Gemeinschaft. Tut doch diesen kleinen Schritt für euren Verein, er kann Großes bewirken! Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds ist im deutschen Luftsport einmalig und sein Leitspruch „Flieger helfen Fliegern“ steht nicht nur auf dem Papier, er wird gelebt!

Reutlingen, im September 2019
Werner Heidrich,
Erster Vorsitzender Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds



– Anzeige –

ORATEX® UMRÜST-SETS FÜR COMCO IKARUS C22 & C42


- Die Umrüstung verbessert nachgewiesenmaßen die Performance.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 der Version A, B und C werden bei uns auf 540 / 560 kg aufgelastet.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Das LANITZ AVIATION Design Change ist in den Kennblättern von COMCO IKARUS als zugelassen eingetragen.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX Bespannung.
- Wir schenken ihrem Flugzeug ein neues Leben.

WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM

WEITERE INFORMATIONEN: www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html


LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschloßchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: www.lanitz-aviation.com

BALLONURLAUB IN UMBRIEN

ENTSPANNTE FAHRTEN UND KULINARISCHE GENÜSSE

Autor Matthias Schlegel auf Abendfahrt über dem umbrischen Hügelland

Der BWLV-Ballonpilot Matthias Schlegel war zu Gast beim Todi Sagrantino Cup in Umbrien/Italien. Im Folgenden berichtet er von seinen Erfahrungen.

Alle zwei Jahre Ende Juli stellt sich für Ballonfahrer die große Frage: Frankreich oder Italien? Wir haben uns diesmal für Todi entschieden – und wir wurden nicht enttäuscht!

Das entspannte, jährlich stattfindende Ballontreffen in der Region zwischen Todi und Trevi, etwa zweieinhalb Autostunden südöstlich von Florenz gelegen, findet seit mehr als 30 Jahren statt und erfreut sich gerade in jüngerer Zeit wachsender Beliebtheit. 2019 waren 66 Teams vor Ort, überwiegend aus England, aber auch aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Belgien und sogar aus Dänemark.



Tomas Hora in seinem 2200er Padelt Experimental über Todi



Start in Ponte Naia südlich von Todi

Gefahren wird nur in der Frühe, wobei den Piloten drei verschiedene Startplätze zur Verfügung stehen – einer in Ponte Naia südlich von Todi; einer am Segelflugplatz Pantalla nördlich von Todi, und einer am Flugplatz „Parco Acquarossa“, ca. 15 Kilometer nordwestlich von Todi im Hügelland gelegen.

Die Piloten haben viele Freiheiten

Das italienische Briefing besteht aus Hörnchen und Espresso – wer Glück hat, bekommt noch ein paar lokale Empfehlungen zu den Winden, da die Wetterdaten der Online-Dienste in dieser Region nicht immer verlässlich sind. Kritisch ist das aber nicht, denn um diese Jahreszeit sind alle Kornfelder abgeerntet, wodurch selbst für Pilotenneulinge mehr als ausreichend Landegelände zur Verfügung steht. Die Wahl des Startplatzes, und auch ob man überhaupt so früh aufstehen will, steht den Piloten völlig frei; ebenso die Teilnahme an den drei Wettfahrten, die über die Woche verteilt stattfinden.

Wer möchte, kann auch abends fahren; den einen oder andere ruhigeren Abend kann man in der Veranstaltungswoche durchaus erwischen. Wir fanden unsere Abendfahrt mit einer



Andreas Baus auf dem Weg zur Pizzeria



Der Segelflugplatz Pantalla war einer von drei Startplätzen der Ballonpiloten

Durchschnittsgeschwindigkeit von zehn Knoten auf jeden Fall eine willkommene Abwechslung zu den eher ruhigen Frühfahrten – auch wenn es sehr warm war. Die Ausblicke auf die umbrische Hügelandschaft in der tiefstehenden Sonne waren es definitiv wert!

Unterkünfte findet man auf der offiziellen Webseite der Veranstaltung (www.sagrantinocup.it) zuhauf – wer sich für eine dieser „Affiliated accomodations“ entscheidet, spart sich die 450 Euro Nenngeld. Pool und Klimaanlage gehören zur Standardausstattung; wir hatten sogar das Glück, dass uns unsere Gastgeber nach jeder Fahrt mit einem herrlichen Frühstücksbuffet erwarteten. Wenn

man allerdings mit einer größeren Gruppe anreist, kann es bei Zimmerpreisen der empfohlenen Agriturismo von 40 bis 60 Euro pro Person und Nacht dennoch günstiger sein, eine Ferienwohnung zu mieten und das Nenngeld zu bezahlen.

Viele Unterhaltungsmöglichkeiten abseits des Ballonfahrens

Abends steht fast immer eine Einladung auf ein Weingut oder in eines der pittoresken mittelalterlichen Städtchen auf



Gelandet am Sonnenblumenfeld



Start zur Wettfahrt am Segelflugplatz Pantalla

dem Programm. Das dort angebotene Buffet war uns in allen Fällen mehr als ausreichend – man kann aber natürlich auch auf eigene Faust ein Lokal suchen; auch da sind wir nie enttäuscht worden. Bei Pizzapreisen um 6,50 Euro kann man sich über das Preis-Leistungs-Verhältnis aber auch wirklich nicht beklagen.

Wer tagsüber Unterhaltung sucht, findet im nahegelegenen Umland viele Möglichkeiten, auf den historischen Spuren der Römer zu wandeln – auch ein Ausflug nach Rom (ca. zwei Autostunden entfernt) ist lohnend, wengleich zu dieser Jahreszeit trotz guter Abdeckung an Gelaterie wirklich heiß. Erfrischender ist da zum Beispiel der Abstecher zu den Wasserfällen Cascata delle Marmore, mit denen die Römer schon vor fast 2000 Jahren die Wasserzufuhr der heiligen Stadt regulierten.

Sehr beständiges Wetter

Mit über 95 Prozent Fahrquote in den vergangenen Jahren ist Umbrien ein wettermäßig sehr verlässliches Gebiet – wir haben eine Frühfahrt schon am Abend zuvor gecancelt, was auch richtig war; wann soll man sonst die 14 Flaschen



Reizvollster Moment einer Abendfahrt: Sonnenuntergang hinter Gualdo Cattaneo

Wein trinken, die jedes Team beim Check-In bekommt. Eine weitere Frühfahrt haben wir am Startplatz abgesagt, was die Veranstalter dann schon als „sehr schlechtes Wetter“ betitelten. Insgesamt waren wir an elf Tagen neun Mal in der Luft – unserer Ansicht nach eine perfekte Quote für einen Urlaub!

Die Eindrücke, die man während der Fahrten über die umbrische Landschaft

gewinnt, beschreiben Bilder besser als Worte. Bleibt nur, dem Organisator Ralph Shaw und all den sponsernden Firmen und Weingütern für diese Woche ganz herzlich zu danken. Wir kommen bestimmt wieder ... und wahrscheinlich nicht erst in zwei Jahren, wenn es wieder heißt: Frankreich oder Italien?

Text und Fotos: Matthias Schlegel

GORDON-BENNETT-RENNEN IN MONTBELIARD SCHWEIZER HOLEN DEN POKAL

Nach mehr als dreieinhalb Tagen in der Luft stand der diesjährige Sieger des Gordon-Bennett-Rennens fest: Das Schweizer Team 1 mit Laurent Sciboz und Nicolas Tiede landete mit seinem Gasballon 1774,76 Kilometer von Montbéliard (Frankreich) entfernt. Dort waren am 13. September die 20 Teams der FAI-Weltmeisterschaft der Gasballone gestartet. Die Aufgabe: Wer am weitesten kommt, hat gewonnen. Dabei zählt die Luftlinie, die tatsächlich gefahrene Strecke spielt ebenso wenig eine Rolle wie die Zeit.

Der Kampf um die Podestplätze ging noch weiter. Sechs Teams waren noch in der Luft, sie hatten aber keine Chance, die Gewinner noch zu erreichen. Das zweite Schweizerteam landete einige Stunden später mit 1749,57 Kilometer Entfernung und damit auf Platz zwei. In der Schlussphase kämpfte sich Germany 2 mit Matthias Zenge und Benjamin Eimers noch auf den dritten Platz. Ger-

many 1 mit Andreas Zumrode und Axel Hunnekuhl kam mit zwei Kilometer weniger Entfernung auf Platz fünf (vorläufige Endergebnisse).

Bemerkenswert sind noch zwei Rekordleistungen der deutschen Teams. Drei Piloten aus einer Familie starteten bei dem Rennen: Vater Wilhelm Eimers und seine Söhne Sebastian und Benjamin. Germany 3 mit Wilhelm und Sebastian kamen nicht sehr weit: Nach fast 40 Stunden in der Luft waren sie nur 100 Meter entfernt zurück am Startort und landeten dann wenige Kilometer entfernt – beides erstmalig in der hundertjährigen Geschichte des Gordon-Bennett-Rennens.



Informationen und Karten gibt es online unter www.gordonbennettmontbeliard2019.com.

Text: DAeC

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920
www.friebe.aero info@friebe.aero

DEUTSCHE JUGEND- UND JUNIORENMEISTERSCHAFT IM FREIFLUG

GESCHWISTER WIESIOLEK WAREN ERFOLGREICH

Baden-Württemberg war bei der Deutschen Jugend- und Juniorenmeisterschaft (DJMM) des DAeC im Freiflug in diesem Jahr nur mit zwei Teilnehmern vertreten. Tabea Wiesiolek kam in F1B vor ihrem Bruder Jonas (beide FSV Herrenberg) auf den zweiten Platz. In einem gemischten Team mit Sachsen-Anhalt erreichte Tabea ebenfalls den zweiten Rang.

Sachsen-Anhalt war kurzfristig für Bayern eingesprungen und organisierte die DJMM in Wolmirsleben in der Nähe von Egel, da das Gelände in Manching (BY) im August nicht zur Verfügung stand. Die Wettervorhersage ließ so viel Wind erwarten, dass sogar eine Terminverlegung im Raum stand und einige Freiflieger ihre Teilnahme absagten. Zum Glück war der Wind dann doch schwächer, und er blies in der besten Richtung des Geländes.

Mit einer Pause am Samstagnachmittag und einem Start am Sonntag um 7 Uhr konnte in allen Klassen bei gut beherrschbaren Bedingungen die Meisterschaft ausgeflogen werden. In den Klassen F1A (Segler) und F1B (Gummimotor) war dies gleichzeitig der erste von zwei Qualifikationswettbewerben für die Teilnahme an der FAI Junioren-Weltmeisterschaft 2020.

Bei den F1A-Junioren gewann Stefan Richter (SN), bei den F1B-Junioren Florian Jäckel (SN). Cinja Wermter (ST) siegte bei den F1Q- und F1S-Junioren (Elektroflug). Die Junioren-Teamwertung ging mit Stefan



Siegerehrung in der Gummimotorklasse F1B (v. l.): Wettbewerbsleiter Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf), Tabea Wiesiolek (zweiter Platz), Florian Jäckel (erster Platz), Jonas Wiesiolek (dritter Platz)

Richter, Maria Tanner und Florian Jäckel nach Sachsen. Bei den Jugendlichen (bis 14 Jahre) heißen die Sieger in F1A-J Carlos Lammersmann-Gonzalo (NW) und in F1H-J (kleine Seglerklasse) Matthias Tanner (SN). Mit Christopher Kars, Paul Schnock und Tim Stein war das Jugendteam aus Sachsen-Anhalt siegreich. Bester Uhu-Pilot war Paul Schnock (ST). Parallel zur Meisterschaft wurde der Michael-

Hirschel-Pokal für Senioren und Junioren ausgetragen.



Die vollständigen Ergebnisse und Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2019.

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Karl-Heinz Haase

DEUTSCHE FREIFLUGMEISTERSCHAFT

MEDAILLEN FÜR BWLV-PILOTEN



Siegerehrung in der Mannschaftwertung F1A mit BWLV-Pilot Rolf Walliser (4. v. l.)

Mit fünf Medaillen kehrten die baden-württembergischen Freiflieger erfolgreich von der Deutschen Meisterschaft zurück: Meistertitel errangen Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf) in F1B und Dietrich Sauter (LSV Roßfeld Metzingen) in F1Q. Vizemeister wurden Volker Bajorat (LSV Roßfeld Metzingen) in F1A und Helmut Schmidt (Buchen) in F1A-Standard. Mit einer BW/HE-gemischten Mannschaft wurde Rolf Walliser (FG Grabenstetten) Teamsieger in F1A.



Die F1A-Sieger nach dem Stechen im Regen (v. l.): Maxim Donner (dritter Platz), Thomas Weimer (erster Platz), Volker Bajorat (zweiter Platz)

109 Freiflieger waren vom 6. bis 8. September in Manching/BY am Start und kürten am Ende acht Deutsche Meister. Aus Vogelschutzgründen hatte die Meisterschaft vom August in den September verlegt werden müssen.

Je nach Klasse galt es, in fünf bis sieben Durchgängen Flugzeiten zwischen zwei und vier Minuten zu erreichen. Wenig Wind, meist schwache Thermik, ab und zu etwas Regen kennzeichneten die Bedingungen.

In den Klassen F1A (Segler), F1B (Gummimotor) und F1Q (Elektromotor) musste jeweils ein Stechen über den Meistertitel entscheiden. Am Samstagabend wurde es ganz ruhig, unmittelbar mit Beginn des Stechens in F1B und F1Q frischte der Wind wieder deutlich auf, dies wurde einigen Startern zum Verhängnis. Mit 8:44 Minuten siegte in der Klasse F1B Bernhard Schwendemann und in F1Q Dietrich Sauter mit 5:50 Minuten.



Siegerehrung in der Klasse F1B (v. l.): Hubert Pietzko (dritter Platz), Bernhard Schwendemann (erster Platz), Karl Desinger (zweiter Platz)

Am Sonntagvormittag fiel die Entscheidung im Regen, die Startüberhöhung nach dem Ausklinken spielte hier eine entscheidende Rolle. Thomas Weimer (BB) gewann mit 6:02 Minuten. In den weiteren Klassen standen die Sieger schon nach den regulären Flügen fest: Siegfried Püttner (BY) in F1A-Standard, Uwe Sondhauß (SN) in F1C (Verbrenner), Ansgar Nüttgens (SL) in F1H (kleine Segler), Frank Pade (ST) in F1H-Standard

und Mike Amthor (ST) in F1S (kleine Elektroflugmodelle).



Die komplette Ergebnisliste und Fotos von der Meisterschaft können unter www.thermik.sense.de/wettbewerbsergebnisse-2019 abgerufen werden.

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann

MODELLHUBSCHRAUBER-KUNSTFLUG-WM UND -DM IN DER KLASSE F3 SPEED BALLENSTEDT: MEKKA FÜR SPITZENMODELLER

Gleich zwei Großveranstaltungen für Modellflieger gab es kürzlich auf dem Flugplatz Ballenstedt-Harz in Sachsen-Anhalt: Vom 3. bis 10. August fand dort die Weltmeisterschaft für Modellhubschrauber-Kunstflug statt. Und vom 13. bis 15. September waren die Piloten bei der Deutschen Meisterschaft in der Klasse F3 Speed zugange.

Team Germany hat bei der Modell-Hubschrauberkunstflug-WM in Ballenstedt richtig abgeräumt. Frieder Völkle wurde Junioren-Weltmeister der Klasse F3C. Stefan Wachsmuth sicherte sich in dieser Klasse die Bronzemedaille. Dank dieser und anderer starker Leistungen darf sich die Mannschaft über Silber in der Teamwertung freuen.

„Frieder Völkle, Stefan Wachsmuth und das gesamte Team haben bewiesen, dass die deutschen Modellflieger in der Weltspitze mithalten können. Meinen herzlichen Glückwunsch an die Sieger und natürlich an alle Piloten, die den Luftsport bei diesen Weltmeisterschaften so würdig vertreten haben“, lobt DAeC-Präsident Stefan Klett



Die Deutsche Meisterschaft in der Klasse F3 Speed war eine der großen Modellflugveranstaltungen, die zuletzt auf dem Flugplatz Ballenstedt stattfanden

Fünf Klassen bei der DM F3 Speed am Start

Die Deutsche Meisterschaft in F3 Speed war ebenfalls sehr gut besetzt. Es nahmen 22 Piloten aus ganz Deutschland teil. Geflogen wurde in unterschiedlichen Klassen (A, H42, H72, F42 und F72). Bei traumhaften Wetterbedingungen konnten alle Piloten in acht Durchgängen ihr fliegerisches Können unter Beweis stel-

len. Es galt, eine 200-Meter-Messstrecke in jede Richtung zu durchfliegen, um ein Mittel zu erreichen. Nur dann galt der Durchgang als gültig.

Bei den Helikopterpiloten konnte sich Holger Giersiepen in der Klasse H42 mit 299 Stundenkilometern und in der Klasse H72 mit 317 Stundenkilometer den Deutschen Meistertitel holen. Auch bei den Elektrofliegern wurde hart um den

Titel gekämpft. Schließlich konnte sich Tim Moldtmann in der Klasse F42 mit 482 Stundenkilometern und in der Klasse F72 mit 507 Stundenkilometern durchsetzen. In der Klasse A holte sich Karl-Heinz Gläser mit 312 Stundenkilometern den Deutschen Meistertitel.

Text: DAeC/red.
Foto: DAeC

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT F4H UND F4C, SCALE EINSTEIGER

MARCUS HAUSMANN SICHERT SICH DEN TITEL IN DER KLASSE F4H

Vom 31. August bis 1. September fand der zweite Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in F4C, F4H und Scale-Einsteiger gemeinsam mit dem ESC-Teilwettbewerb in Hühnfelden-Kirberg statt. In der Gesamtwertung in der Klasse F4H siegte BWLV-Pilot Marcus Hausmann vom Flugsportverein Laichingen. Im Folgenden ein Erfahrungsbericht.

Der Platz des MFG Goldener Grund liegt auf einer Kuppe und hat zwei Startbahnen. Es kann sowohl in Ost-West- als auch in Nord-Süd-Richtung gestartet werden. Allerdings steht im Norden, in ca. 300 Metern Entfernung, ein 180 Meter hohes Windrad. Im Süden, in 200 Metern Entfernung, liegt eine Hochspannungsleitung. Nicht gerade optimale Bedingungen, besonders wenn man den Anblick eines solch übermächtigen Windrades nicht gewohnt ist.

Insgesamt waren zwölf Teilnehmer – je sechs in den Klassen F4C und F4H –

sowie vier Einsteiger am Start. Nachdem bereits in Karlsruhe Tom Schönwetter als Junior an dem Wettbewerb teilnahm, hatten wir nun mit Matthias Hausmann einen weiteren Junior mit dabei.

Schwierige Wetterbedingungen

Am Samstagmorgen beim Briefing wurden wir sehr herzlich von den beiden Vorsitzenden des austragenden Vereins Goldener Grund Hühnfelden-Kirberg begrüßt. Pünktlich um 9 Uhr wurde der erste Durchgang bei gutem Wetter und schwachem Wind gestartet. Den Anfang machte die Klasse F4C, gefolgt von F4H und den Einsteigern. Gegen Mittag frischte der Wind stark auf, so dass der zweite Durchgang unter erschwerten Bedingungen geflogen werden musste.

Für die Teilnehmer, die mit einem anderen Modell am zweiten Teilwettbewerb teilnahmen, oder für diejenigen, die nicht am ersten Teilwettbewerb teilgenommen hatten, fand zwischen den Flugdurchgängen

die Baubewertung statt. Am Samstagabend wurden die Einzelbewertungen der Flüge an die Teilnehmer verteilt.

Windrad wurde zum Hindernis

Für den dritten Durchgang am Sonntagmorgen waren die Verhältnisse leider wieder ziemlich schlecht. Der Wind kam zwar aus West, stand also perfekt auf der Bahn. Jedoch hätte das Windrad für einige Flachfiguren wie Rechteck oder Dreieck zum Hindernis werden können. Deshalb entschied man sich, Start und Landung auf der Ost-West-Bahn durchzuführen, die Figuren wurden allerdings auf der Nord-Süd-Achse geflogen. Im dritten Durchgang verlor Max Merckenschlager leider seine wertvolle Stinson A1 Trimotor, mit der er bereits einen Weltmeistertitel in F4C erringen konnte.

Deutscher Meister in der Klasse F4C wurde am Ende Max Merckenschlager, gefolgt von Andreas Paul und Hans-Dieter Wahl. In der Klasse F4H setzte

sich BWLV-Pilot Marcus Hausmann vor Thomas Heimes und Martin Erhard durch. Die Deutsche Meisterschaft in der Einsteigerwertung gewann Mike Kalkofen, gefolgt von Dennis Otte sowie Benjamin Brandl und Michael Bechluft.

Wir hatten die gesamten zwei Tage durch den Verein eine Vollverpflegung (Frühstück, Mittagessen, Kaffee und Kuchen, Abendessen) auf Spendenbasis, was sehr guten Anklang fand. Es war ein insgesamt schöner und harmonischer Teilwettbewerb zum Abschluss der Saison mit verdienten Siegern.

Text: Andreas Paul, Marcus Hausmann
Foto: Margit Hausmann



Die Sieger bei der Deutschen Meisterschaft in der Klasse F4H (v. l.): Thomas Heimes (zweiter Platz), Marcus Hausmann (erster Platz), Martin Erhard (dritter Platz)

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM FPV-RACE

JUNIOREN IMMER STÄRKER IM KOMMEN

Die Deutsche Meisterschaft in der Klasse F9U wurde in diesem Jahr in zwei Läufen in Kombination mit einem FAI World-Cup ausgetragen. Nördlingen war die erste Station und erwartete die Teilnehmer mit einem perfekten und interessanten Track. Ein Erfahrungsbericht.

Neu in diesem Jahr die Auswertung. Der 16-jährige Jakob Jarebica, selbst kein

Pilot, hatte sich ein Jahr lang mit dem komplizierten Reglement beschäftigt, Zusatzprogramme zum Programm Live-Time geschrieben und legte eine Auswertung vom Feinsten hin.

In Nördlingen hatten wir uns wetterbedingt mehr an das deutsche System gehalten und flogen sowohl die Qualifikations- als auch die Eliminationsphase und die Finale mit sechs Piloten im

Aufsteigersystem. Trotz Regenspauzen wurden zehn Qualifikationsrunden und zwei Ausscheidungen, die der FAI und die der DM realisiert.

Einen Monat später dann Crailsheim: Ein Fußballclub hatte seinen Platz und sein Vereinsheim zur Verfügung gestellt und zeigte sich als perfekter Gastgeber. Dieser Wettbewerb wurde in der Double-Elimination der FAI geflogen. Eigentlich sehr kompliziert, aber dank der Programme von Jakob problemlos machbar. Allerdings ist die Vorgabe von maximal vier Piloten absolut kontraproduktiv und fordert Zeit.

Souveräner Meister 2019 wurde Nick Nolte, gefolgt von Heiko Schenk und Justin Meier. Bei den Junioren erhielt Nick natürlich den Meistertitel, Justin bekam die Silbermedaille und Niklas Kuphal Bronze.

FPV-Race wird zunehmend ein Wettbewerb der Junioren, bei dem die Senioren mitfliegen – aber das ist gut so! Es war eine schöne Saison 2019. Nun geht es an die Vorbereitung 2020. Neue Ausrichter sind willkommen und werden natürlich nach Kräften unterstützt.



Bei der Vorbereitung zum Race-Start

Text: DAeC/red.
Foto: DAeC

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT F3A (MOTORKUNSTFLUG)

ZWEITER PLATZ FÜR BWLV-PILOT ROBIN TRUMPP

Am 21. und 22. September fand die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug F3A beim Modellflugclub Ostharz in Quedlinburg/Gernrode statt. Deutscher Meister wurde Christian Niklaß, Robin Trumpp (MFC Untermünkheim) holte die Silbermedaille.

18 Piloten waren gemeldet und reisten größtenteils bereits am Freitag an, um schon einmal Tuchfühlung mit dem Flugplatz aufzunehmen und letzte Trainingsflüge zu absolvieren. Am Samstag ging es dann zur Sache. Im Vorrunden-Programm P-19 wurden drei Durchgänge geflogen. Wie üblich waren alle F3A Piloten sehr diszipliniert und es ging zügig voran. Der Wettbewerbsleiter Achim Krüger hatte daher keinen Grund, regulierend einzuschreiten. Am Abend stand die Reihenfolge im Vorprogramm fest. Man beschloss, abweichend von der Ausschreibung, alle Piloten zum Finallauf zuzulassen. Zwei Piloten verzichteten allerdings, sodass sich 16 Piloten tatsächlich der Aufgabe stellten. Dazu wurde eine neue Startreihenfolge ausgelost.

Am Sonntag wurde pünktlich um 8 Uhr der „Warm-up Flight“ für die Punktwerter gestartet. Dann wurden zwei Durchgänge im Final Programm F-19 zügig durchgezogen. Dabei waren die fünf Punktwerter sehr gefordert: So mancher Pilot hatte Probleme mit der maximalen Flugzeit von acht Minuten und nicht alle Figuren wurden exakt geflogen.



Die Gewinner bei den Senioren (v.l.): Robin Trumpp, Christian Niklaß und André Bracht

Gegen Ende wurde es immer spannender – eine sehr knappe Entscheidung zwischen Christian Niklaß und Robin Trumpp zeichnete sich ab. Letztlich konnte Niklaß die Meisterschaft für sich entscheiden, dahinter folgten Robin Trumpp und André Bracht auf den Plätzen zwei und drei. Bei den Junioren traten leider nur zwei Piloten an. Rang eins belegte Max Chrubasik, auf Rang zwei kam Raphael Prüfer.

Herzlichen Glückwunsch an die Sieger, aber auch an alle Piloten für ihre erfolgreiche Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft Motokunstflug des DAeC. Ein Dank geht an die Offiziellen, die Sponsoren und den Modellflugclub Ostharz als Ausrichter.

Text: Reimund Schwitalla/red.
Foto: Reimund Schwitalla

SEIT MEHR ALS 20 JAHREN FÜR KINDER ENGAGIERT

KINDERFERIENPROGRAMM BEIM MODELLSPORTVEREIN HOCKENHEIM

Endlich einmal keine Wettersorgen! Moderate Temperaturen, leichte Bewölkung, fast kein Wind und kein Regen in Sicht: Das Orga-Team um Wolfgang Krämer, Frank Fleiner-Harer und Jürgen Deininger konnte „stressfrei“ das Kinderferienprogramm planen. Die Erfahrung – zumindest eines Teils der Verantwortlichen – von mehr als 20 Jahren Teilnahme des MSV Hockenheim beim Kinderferienprogramm half dabei sehr.

Bereits einen Tag zuvor – während der üblichen Monatsversammlung – waren letzte Details abgesprochen worden. Um 8.30 Uhr am Folgetag wurden dann auf dem Flugplatzgelände die Vorbereitungen für den Ferientag begonnen. Kurz vor 10 Uhr wurden dann die ersten Teilnehmer abgeliefert. Das Empfangskomitee und erste Getränke standen bereit, das Küchenteam – Hans-Jürgen Vajda und Guido Weber sowie die „Einkäufer“

Siegfried Perner und Klaus Kretschmer standen schon in den Startlöchern.

Simulatoren waren besonders begehrt

Am Ende waren es dann 28 Mädchen und Jungen, die einen erlebnisreichen Tag bei den Modellfliegern verbringen wollten. Nach einer kurzen Ansprache von Wolfgang Krämer, die hauptsächlich

mit den Sicherheitsregeln vertraut machen sollten wurde als erstes eine Vorführung mit einer riesigen Kunstflugmaschine gezeigt, bevor es danach sofort mit dem Lehrer-Schüler-Flugbetrieb losging.

Auf fünf L/S-Anlagen und die entsprechenden Flugzeuge konnte man in diesem Jahr wieder zurückgreifen, ebenso auf so erfahrene Fluglehrer wie Justin Deuter, Dietrich Schmidt, Bernd Reuther, Frank Fleiner-Harer und Rene Hertel.



Das traditionelle Abschlussfoto der Teilnehmer mit ihren Wurfgleitern und einem Teil der Betreuer

Daneben gab es wieder drei Stationen mit Flugsimulatoren, an denen das Fliegen – betreut von Gregor Stark und Dieter Baumann – eifrig geübt wurde. Die beiden Simulator-Stationen erfreuten sich einmal mehr größter Beliebtheit, zumal Adriano Musella aus dem Fundus seiner Firma zwei riesige 65-Zoll-Monitore beigesteuert hatte.

Kurz nach 12 Uhr kamen die ersten Anfragen: „Wann gibt es was zu futtern?“

Gut, dass zu diesem Zeitpunkt schon die ersten Hamburger gebraten und die Pommes bereit waren. Aber zuvor erfolgte noch der Abwurf von Gummibärchen aus einem Heli durch Frank Fleiner-Harer.

Ferngesteuertes Flugmodell gebaut

Nach der Mittagspause dann ein weiteres Highlight: Wie schon im Vorjahr hatte man für jedes der Kinder einen schicken Wurfgleiter – zum größten Teil durch einzelne Vereinsmitglieder gesponsert – erworben, der dann montiert und ausgiebig erprobt wurde. Danach zeigte Jürgen Deininger, dass man auch aus solch einem einfachen Wurfgleiter ein ferngesteuertes, voll funktionsfähiges Flugmodell – sogar mit Elektroimpellerantrieb – bauen kann und dieses auch ganz ordentlich fliegt.

Anschließend ging es dann munter weiter, bis mit dem obligatorischen Abschlussfoto die Veranstaltung beendet wurde und die 28 Kinder glücklich und wohlbehalten ihren Eltern zurückgegeben werden konnten.

Text: Jürgen Deininger
Foto: MSV Hockenheim

STANDARDISIERTE REGELN FÜR FLUGMODELLE

MEILENSTEIN FÜR DIE UMSETZUNG DES EU-RECHTS GESCHAFFT

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat einen großen Meilenstein in der Entwicklung der Grundlagen für die Umsetzung der neuen europäischen Regelungen für seine Mitglieder gelegt: Die „Standardisierten Regeln für Flugmodelle“ (StRfF) sind fertig.

Dafür wurden in den vergangenen 18 Monaten unzählige Gesetzestexte, Verordnungen, Nachrichten für Luftfahrer, Aufstiegsgenehmigungen bzw. Geländezulassungen und Flugordnungen gesichtet und verarbeitet. Die Vielzahl dieser unübersichtlichen Regeln einschließlich der sogenannten „Best Practice“ des Modellflugsports konnten auf 37 Seiten prägnant zusammengefasst werden. Alle Sport- und Fachreferenten wurden für ihre Bereiche und Modellflugklassen eingebunden, um die jeweiligen Besonderheiten best-

möglich und praxisnah einfließen lassen zu können.

Diese StRfF sollen als Fundament für einen Antrag auf Erteilung einer Betriebserlaubnis nach Artikel 16 Abs. 2b der EU-Durchführungsverordnung 2019/947 und einer Beauftragung für Gelände und Ausbildung des DAeC dienen. Dieses Fundament ist erforderlich, um die bisher geltenden Bedingungen für die Zukunft anwendbar und für den neuen EU-Rechtsrahmen „fit“ zu machen. Der Modellflug im DAeC könnte somit über die StRfF wie in der Vergangenheit weiter praktiziert und gelebt werden. Gleichzeitig wird aber auch die Chance genutzt, die der neue europäische Rahmen bietet, um Verbesserungen für den Modellflug bei gleichzeitiger Erhöhung der Luftsicherheit und Wirksamkeit des Naturschutzes zu erreichen.

Alle relevanten Regeln sind niedergeschrieben

Mit den StRfF wird Behörden und Modellfliegern erstmals die Möglichkeit geboten, in einer Quelle alle für den Modellflug relevanten Regeln niedergeschrieben zu finden. Insbesondere sind darin sowohl der Modellflug auf der „grünen Wiese“ als auch der Modellflug auf Modellfluggeländen gleichermaßen beschrieben und damit beide Varianten für die Zukunft transparent gemacht. Des Weiteren finden sich in den StRfF die Voraussetzungen, die bei der Einrichtung eines Modellfluggeländes zu beachten sind.

Neben der Beschreibung des vielfältigen Modellflugbetriebes in der Praxis, wie er von den Modellfliegern seit Jahren sicher durchgeführt wird, bieten die StRfF die

Chance, einige Regelungen fortzuentwickeln, die für den Modellflug in den vergangenen Jahren an einigen Stellen zu (zum Teil erheblichen) Einschränkungen geführt haben.

Zu den Fortentwicklungen, die der DAeC mit den StRfF erreichen möchte, gehören:

- Anhebung der Fünf-Kilogramm-Grenze auf zehn Kilogramm, insbesondere auf der „grünen Wiese“,
- vereinfachtes Zulassungsverfahren für Modellflugplätze für Elektroflug bis zehn Kilogramm,
- inzidentalbezogene Bewertung der Notwendigkeit von Fangzäunen,
- Selbstverwaltung des Modellflugs bei der Ausweisung von Modellfluggeländen insb. für Flugmodelle über zehn Kilogramm Startgewicht.

Aktive Sicherheit wird verstärkt

Außerdem wird mit den StRfF explizit der aktiven Sicherheit ein besonderes Augenmerk geschenkt. Dies eröffnet den Raum, bestehende passive Sicherheitsregeln in den Hintergrund rücken zu können – bei gleichzeitigem Sicherheitsgewinn. Während passive Sicherheitsregeln einen zu meist recht pauschalen „Sicherheitsmantel“ um eine Gefahrenquelle (hier der Betrieb von Flugmodellen) legen, wirken aktive Sicherheitsregeln unmittelbar auf die Gefahrenquelle ein, um die Gefahr auf ein akzeptables Maß herabzusetzen.

So sind in den StRfF beispielsweise erstmals allgemeine Betriebsregeln für Flugmodelle formuliert (aktive Sicherheitsregeln), die geeignet sind, auf vielen Modellfluggeländen einen ordnungsgemäßen und hinreichend sicheren Modellflugbetrieb zu gewährleisten, ohne dass die Errichtung eines Sicherheitszaunes (passive Sicherheit) noch erforderlich wäre. Dies ist beispielsweise bei Flugbetrieb mit Elektroflugmodellen bis 25 Kilogramm häufig der Fall.

BMVI zeigt sich sehr interessiert

Auch das BMVI sieht den „Standardisierten Regeln für Flugmodelle“ des DAeC interessiert entgegen, erkennt das BMVI doch an, welche Kompetenz der DAeC und seine Mitgliedsverbände (auch in anderen Luftsportsparten) in den vergangenen Jahrzehnten aufgebaut haben. So wurde bereits vor vielen Jahren eine Beauftragung zur Selbstverwaltung vom BMVI an die Gleitschirmflieger im DHV (Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband) erteilt. Dieser Mitgliedsverband des DAeC lässt seither die Start- und Landeplätze für seine Gleitschirm- und Drachenflieger in Eigenregie zum Mehrwert des Luftverkehrs und des Naturschutzes selbst zu. Auch die Ultraleichtflieger sind mit der Zulassung ihrer Sportgeräte und in Sachen Ausbildung mit diesen hoheitlichen Aufgaben beauftragt.

Positives Beispiel der DAeC-Landesverbände

Die Landesverbände des DAeC bilden zudem in Eigenverantwortung Segel- und Motorflieger aus und kümmern sich um die jährlichen Abnahmen der Flugzeuge in ihren Vereinen. All diese Beauftragungen werden sehr erfolgreich durchgeführt. Neben der Zulassung von Großflugmodellen und der Erteilung des Kenntnissnachweises könnte der Modellflug im DAeC mit dieser neuen Betriebserlaubnis und Beauftragung erneut seine Kompetenz und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit dem BMVI unter Beweis stellen.

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC führt aktuell Gespräche mit dem BMVI, um den bevorstehenden Antrag auf Betriebsgenehmigung und Beauftragung für Gelände und Ausbildung möglichst zielgerichtet stellen zu können und damit den Modellfliegern im DAeC einen nahtlosen Übergang in das neue EU-Recht zu bereiten. Im Rahmen der Abstimmung und Umsetzung in den kommenden Monaten wird sich zeigen, an welchen Stellen hier noch nachgebessert werden muss. Der DAeC ist optimistisch, zusammen mit dem BMVI ein stabiles rechtliches Fundament für den Modellflug und seine Mitglieder zu schaffen.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

MOTORFLUG/UL

DEUTSCHES TEAM IN LITAUEN

ERFOLG BEI DER UL-EUROPAMEISTERSCHAFT

Strahlende Gesichter beim deutschen Team: Viktor Wyklicky und Copilot Oliver Kleinke haben in der Trike-Doppelsitzerklasse mit dem Eagle V die Bronzemedaille bei den 15th FAI European Microlight Championships bekommen. Diese fanden vom 7. bis 17. August in Litauen statt. Damit hat sich nach der Teilnahme an gut zwei Dutzend internationalen Meisterschaften der Traum erfüllt, endlich einmal auf dem Siebertreppchen zu stehen.

Dem zweiten deutschen Team mit Johannes Lemburg und Copilotin Gisela Böllhoff im Gyrocopter (MTOsport) fehlten zur Medaille nach insgesamt elf Wertungsflügen in Navigation, Präzision und Wirtschaftlichkeit nicht viele Punkte zum Podium. Die beiden freuten sich trotzdem über den vierten Platz. Insgesamt kamen zu der Europameisterschaft 41 Teams aus acht Ländern. Austragungsort war der Flugplatz von Ignalina im Nord-

osten Litauens, nur wenige Kilometer von der weißrussischen Grenze entfernt.



Details zur Meisterschaft gibt es online unter www.emc2019.net.

Text: Wolfgang Lintl/red.

MUSTERZULASSUNG VL-3

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO LÄSST ERSTES 600-KILOGRAMM-UL ZU



Die Aveko VL-3 ist das erste UL, das im Rahmen der 600-Kilogramm-Klasse zugelassen wurde

Am 14. August hat das Luftsportgeräte-Büro die Aveko VL-3 zugelassen. Der tschechische Tiefdecker (GFK/CFK) hat je nach Ausstattung ein Leergewicht bis maximal 380 Kilogramm. Die zulässige maximale Abflugmasse beträgt 600 Kilogramm. Musterbetreuer ist die JMB Aircraft Germany GmbH in Bautzen.

„Wir sind dankbar und stolz, dass die VL-3 Evolution die erste in Deutschland beim DAeC veröffentlichte Musterzulassung erhalten hat,“ sagt Lisa Zosel, Kommunikationschefin von JMB Aircraft. Die gute Nachricht für die Kunden: Alle VL-3 ab Baunummer 100, die bei JMB Aircraft produziert wurden, können auf 600 Kilogramm aufgelastet werden.

Der Weg zur 600-Kilogramm-Klasse war lang und mühsam. Die deutschen Luftsportverbände und European Air Sports hatten sich viele Jahre lang für eine Anhebung des maximalen Abfluggewichts auf 600 Kilogramm beharrlich engagiert. Im September 2018 hatten dann das Europäische Parlament und der Rat den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eröffnet, die Konstruktion, Produktion, Wartung und den Betrieb bestimmter Luftfahrzeugkategorien von den Bestimmungen der europäischen Verordnung auszunehmen. Die Bundesrepublik Deutschland hatte daraufhin der EU-Kommission und der EASA mitgeteilt, dass sie von dieser Opt-Out-Regelung für Ultraleichtflugzeuge und Ultraleicht-Hubschrauber Gebrauch machen werde.

Am 15. Januar dieses Jahres veröffentlichte das Luftfahrt-Bundesamt die neuen Bauvorschriften für 600-Kilogramm-Ultraleichtflugzeuge und -Ultraleicht-Tragschrauber in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL), die für ultraleichte Hubschrauber am 28. Februar. Die Vorschriften zur Lärmmessung erschienen am 13. Juni 2019 in den NfL.



Das Kennblatt ist auf www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/pruefer-klasse-5/infos-fuer-pruefer/geraetekennblaetter/#c451 veröffentlicht.

Text und Foto: DAeC

MOTORKUNSTFLUG-WM IN FRANKREICH

GEWINNER IM EIGENEN LAND

Die Franzosen waren die großen Abräumer bei der Motorkunstflug-WM, die vom 22. bis 31. August in Châteauroux in Zentralfrankreich stattfand. Die Goldmedaille im Einzel bei den Herren wie auch insgesamt sicherte sich Louis Vanel

(FRA) vor seinem Landsmann Alexandre Orłowski und Mikhail Mamistov aus Russland. Bei den Frauen gewann Aude Lemordant (FRA) vor Svetlana Kapanina (RUS) und Bénédicte Blanchard (FRA). Auch in der Teamwertung hatte Frank-

reich die Nase vorn und setzte sich gegen die USA und Russland durch. Mehr Infos zum Wettbewerb und zu den Ergebnissen gibt es unter www.wac2019.fr

Text: red.

BESUCH IN BURGENDORF

„SIE FLIEGT WIEDER“



So sah die Piper Super Cub vor dem Absturz aus

Wie durch ein Wunder überlebte Dieter Krause vor zwölf Jahren einen Flugzeugabsturz bei Burgdorf. Das Wrack der Piper wurde restauriert, jetzt sah der Pilot seine Maschine wieder – ein emotionaler Moment.

Das Geräusch hat er noch immer im Ohr. „Das Knirschen der Zweige war eigentlich das Schlimmste“, sagt Dieter Krause. Laut schrammten die Äste an der Wand seines Flugzeugs entlang, als dieses in den Wald stürzte, mehrere Meter tief, bis es kopfüber zwischen den Bäumen hängen blieb.

Zwölf Jahre ist es jetzt her, dass Krause mit seiner Piper 150 Super Cub im Ehlershausener Moor bei Burgdorf verunglückte. Es gibt nur wenige Menschen, die einen Flugzeugabsturz überlebten. Er gehört dazu.

4.000 Starts und Landungen

„Schon als kleiner Junge habe ich vom Fliegen geträumt“, sagt der heute 85-Jährige. Als Kind in Pommern scheuchte er Gänse in die Luft, die er eigentlich hüten sollte, weil er ihren Flug beobachten wollte. Später wurde der Bohrtechnikexperte zum passionierten Piloten; mit jener Piper hatte Krause beim Luftsportverein Burgdorf (LSV) schon mehr als 4.000 Starts und Landungen

absolviert. Bis zu jenem Tag im August 2007, als seine Leidenschaft ihn fast das Leben kostete.

Plötzlich fiel der Motor aus

Er hatte mit seiner 150-PS-Maschine ein Segelflugzeug ausgeklinkt – wie schon oft. „Danach wollte ich das etwa 50 Meter lange Seil aufrollen, doch das funktionierte nicht – ich zog es hinter der Piper her“, sagt Krause. Dann lief plötzlich auch der Motor nicht mehr. Während die Bäume langsam näher kamen, erinnerte er sich an das, was er in der Ausbildung zum Thema „Waldlandung“ gelernt hatte: „So langsam wie möglich reinplumpsen.“

Als er wieder zu sich kam, spürte er warmes Blut auf der Stirn – und er sah den dicken Benzinstrahl, der aufs Armaturenbrett spritzte. „Da habe ich mir gesagt: ‚Krause, jetzt aber raus hier‘.“

Als die Klappe sich nicht öffnen ließ, schlug Krause so heftig dagegen, dass er sich am Arm verletzte, dann landete er im Gestrüpp. Es war sein Glück, dass die Unglücksmaschine nicht Feuer fing.

Sein zweiter Geburtstag

Krause sitzt in seinem Haus in Nienhagen, als er davon erzählt. Ein gestandener



Dieter Krause (links) stand nach zwölf Jahren wieder vor der Piper, mit der er einst abgestürzt war. BWLV-Mitarbeiter Bernd Heuberger war mit der restaurierten Maschine nach Burgdorf gekommen

Mann, den nichts so leicht aus der Ruhe bringt. Als der Hubschrauber kam, um ihn ins Krankenhaus zu fliegen, bat er dessen Piloten, noch eine Luftaufnahme vom Unglücksort zu machen. „Jeder, der fliegt, hat schon mal eine komische Landung erlebt“, sagt er, als wollte er bloß nicht zu viel Aufhebens um seine Geschichte machen. Dabei feiert er den Jahrestag des Absturzes seither wie einen zweiten Geburtstag.

Tränen beim Wiedersehen

Das Piper-Wrack verkaufte der LSV damals. Krause verlor die Maschine, in der

er fast sein Leben verloren hätte, aus den Augen. Bis vor ein paar Monaten ein überraschender Anruf kam: „Sie fliegt wieder.“



Kopfüber hing die abgestürzte Maschine vor zwölf Jahren zwischen den Bäumen – später wurde sie restauriert, im typischen Cub-Gelb lackiert und ist heute wieder im Einsatz

Ein Fachmann hatte die Piper, Baujahr 1965, liebevoll restauriert: Bernd Heuberger, hauptamtlicher Mitarbeiter des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes und Fluglehrer bei Freiburg, ist heute stolzer Mitbesitzer des Oldtimers. Genau am zwölften Jahrestag von Krauses Absturz machte er sich auf den Weg – und das gelbe Flugzeug mit dem Kennzeichen D-EINZ kehrte noch einmal für einen Tag nach Burgdorf zurück.

Als sie einschwebte, stand Krause an der Landebahn – und ihm kamen die Tränen. „Es war wunderschön, sie wiederzusehen“, sagt er. „Ich dachte gar nicht an den Absturz, sondern nur an die vielen Stunden, die ich in ihr verbracht habe.“ Er selbst ist seit vier Jahren nicht mehr als Pilot aktiv. Doch nach zwölf Jahren ließ er noch einmal seine Finger über den Steuerknüppel gleiten. „Reinsetzen wollte ich mich aber nicht“, sagt er. Es klingt, als wollte er das Schicksal nicht ein zweites Mal herausfordern.

Text: Simon Benne/
Hannoversche Allgemeine Zeitung
Fotos: Archiv/privat

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC DIE LEICHTEN UL

Zusätzlich zur aktuellen Entwicklung der 600-Kilogramm-Ultraleichtflugzeuge gibt das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) im Folgenden zur Auffrischung einen Überblick zu den sogenannten Leichten Luftsportgeräten mit einer Leermasse bis zu 120 Kilogramm.

Medical- und zulassungsfrei, sind die motorisierten 120 Kilogramm-Dreiaxser und die UL-Segelflugzeuge noch eine kleine Gruppe in der ultraleichten Fliegerei. Diese Leichten Luftsportgeräte werden ausschließlich in Verantwortung des Herstellers und Halters innerhalb der Leermassengrenze nach Vorgaben der allgemein gültigen Betriebsordnung für Luftfahrtgeräte (LuftBO) betrieben.

Technisch müssen sie muster- bzw. einzelstückgeprüft sein oder bereits eine gültige Gerätezulassung in einem Land

der Europäischen Union haben. Am Flugfunkverkehr dürfen sie teilnehmen, wenn sie ein Kennzeichen haben. Ein Kennzeichen kann man in Deutschland auf Antrag erhalten, zum Beispiel vom Luftsportgeräte-Büro (LSG-B). Erteilt wird D-Mike für motorgetrieben oder D-November für nichtmotorgetrieben.

Auch wenn für die „leichten“ Piloten das Zeugnis eines Fliegerarztes nicht erforderlich ist, darf man für die fliegerische Tätigkeit körperlich und geistig (diese Formulierung ist aus der LuftVO) nicht beeinträchtigt sein und muss Inhaber des entsprechenden Luftfahrerscheins für die jeweilige 120-Kilogramm-Geräteart sein. Viele Halter dieser Leichten Luftsportgeräte und Besitzer der dazugehörigen unbefristeten Fluglizenzen werden oder sind bereits Kunden des LSG-B und auch gleichzeitig Mitglieder des Verbandes zur

Förderung des Sports mit Leichten Luftsportgeräten (DVLL).

LSG-B und DVLL haben erkannt, dass es nur von Vorteil für Piloten, Halter und Hersteller sein kann, wenn man eng zusammenarbeitet. Seit zwei Jahren werden kleinere verwaltungstechnische Aufgaben zusammengelegt und damit doppelte Arbeit, Kosten und Wege innerhalb des DAeC abgebaut und verhindert. Der Wunsch, dass der eingeschlagene Weg für den Luftsport von Erfolg sein wird, geht damit einher.

Nachfolgend soll ein interessantes 120 Kilogramm-Luftsportgerät und wenn gewünscht, auch in weiteren Folgen weitere Projekte vorgestellt werden.

Text: Frank Einführer, LSG-B

DIE GFW-4: EIN LEICHTES LUFTSPORTGERÄT MIT ELEKTROANTRIEB

Die GFW 4 im Flug



Seit Dr. Gerhard F. Wagner im Jahr 2010 sein von ihm entwickeltes und gebautes UL-Segelflugzeug GFW-3 fertiggestellt hatte, flog er damit über 100 Flugstunden. 2014 entschloss er sich dann, seine Ideen für ein eigenstartfähiges, leichtes Luftsportgerät – die GFW-4 – zu verwirklichen.

Die Leistungsdaten sollten etwa der GFW-3 entsprechen, nur dass eben ein Elektroantrieb einen Eigenstart mit einer verbleibenden Leistungsreserve ermöglicht, wobei das Leergewicht einschließlich Antrieb von 120 Kilogramm eingehalten werden musste.

Sein Ziel bestand darin, seine eigenen Ideen sowohl im Entwurf, der Konstruktion, der Berechnung und dem Bau umzusetzen, damit am Ende ein Segelflugzeug entsteht, das eine Gleitzahl von 35 aufweist und genauso geflogen werden kann wie andere Segelflugzeuge entsprechender Leistung.

Bereits während des Studiums an der TU Dresden hatte er den Entwurf eines Motorseglers bearbeitet, bei dem ein Druckpropeller um das Rumpfhinterteil umlief. Diese Auslegung wurde bereits 1936/40 schon einmal in einem anderen Projekt realisiert (Benzinmotor-Welle, Keilriemenantrieb der Luftschaubennabe).

Dr. Wagner hat dieses Antriebskonzept mit einem Elektro-Außenläufer versehen und fand mit Geiger Engineering eine Firma, die bereit war, Einzelkomponenten des Motors HPD-10 zur Verfügung zu stellen, damit er das Rumpfhinterteil durch den Motor schieben konnte.

Von dem Außenläufer HPD10 wurden nur das ringförmige Eisenpaket mit Wicklungen und der Eisenschlussring mit den Dauermagneten verwendet. Das Eisenpaket ist mit seinem offenen Innendurchlass von 160 Millimetern auf ein Alurohr geklebt. Darauf läuft dann über

zwei Dünnringlager der Außenrotor, an dem der Eisenschlussring und die Klapppropeller befestigt sind.

Anfang 2019 hob die GFW-4 zum Erstflug ab und wurde im April 2019 vom DVLL erstmalig auf dem AERO-Gemeinschaftsstand des DAeC flugfähig der Öffentlichkeit vorgestellt.

Ihre Eignung und Leistungsfähigkeit konnte die GFW-4 während des jährlich stattfindenden einwöchigen Fliegerlagers des DVLL in Bad Sobernheim Anfang Juli 2019 unter Beweis stellen. Dort wurde sie von Dr. Gerhard W. mit vielen Eigenstarts und langen Thermikflügen ausgiebig bewegt.

Text und Foto: Achim Müller, DVLL

SEGELFLUG

NEUE BESTLEISTUNGEN FÜR SIBYLLE ANDRESEN REKORDFLÜGE IN DEN USA

Jedes Jahr ist Sibylle Andresen, Vorzeige-Luftsportlerin des Segelflugvereins Mannheim, in den USA auf der Jagd nach Rekorden. So auch in diesem Jahr: Erneut ist sie mit einem besonderen Resultat aus Ely/Nevada zurückgekehrt. Obwohl das Wetter nicht immer optimal war, gelang ihr mit ihrer ASH31 Mi am 6. Juli ein Nordamerikanischer Kontinen-

talrekord DO-F distance using 3 TP. Dabei legte sie laut FAI-Wertung eine Strecke von 936,4 Kilometern zurück. Der BWLV gratuliert Sibylle Andresen sehr herzlich zu der tollen Leistung!



BWLVPilotin Sibylle Andresen hat wieder einen bemerkenswerten Rekord in Ely/ Nevada geschafft

Text: red.
Foto: privat/Archiv BWLV



WANDERSEGELFLUG TOUR DE FRANCE MAL ANDERS

Unterwegs in den französischen Seealpen

Valentin Rosemann von der Fliegergruppe Baden-Baden und Wendelin Hug von der Fliegergruppe Offenburg waren im Sommer zusammen mit einem Arcus M auf Reisen in Frankreich. Nachfolgend berichtet Wendelin Hug über den gemeinsamen Wandersegelflug.

Dieses Jahr wollten Valentin Rosemann und ich, Wendelin Hug, Wandersegelflug ab Offenburg machen. Wegen zweier Familienfeiern blieb nur Montag, 29. Juli, bis Samstag, 3. August, als Zeitfenster übrig. Also beschlossen wir, uns in dieser Zeit auf den Weg zu machen. Das Flug-



Voll ausgerüstet: Zum Wandersegelflug gehört eine gute Vorbereitung



Mit Hilfe moderner Technik lässt sich der Flug gut planen und umsetzen

ziel sollte vom aktuellen Wetter bestimmt werden.

Tag 1: Montag, 29. Juli

Der Wettergott hat sich für Frankreich entschieden. Zu unserem Schrecken stellen wir fest, dass wir für die aktuelle Wettervorhersage nicht alle Luftfahrtskarten für die befliegbaren Gebiete besitzen. Die Lösung lautet: Start um 10 Uhr nach Mannheim zum Kauf der aktuellen Frankreichkarten. Um 15.15 Uhr sind wir dann mit unserem Doppelsitzer Arcus M in der Luft und erreichen um 17.30 Uhr nach einem Flug über den Schwarzwald und die südlichen Vogesen Montbéliard. Was für ein toller Einstieg!

Tag 2: Dienstag, 30. Juli

Das Wetter soll im Norden besser werden, die Wolkenuntergrenze jedoch relativ

niedrig bleiben. Wir starten um 11.37 Uhr und fliegen entlang der westlichen Vogesen über Gérardmer und Saint-Dié-des-Vosges nach Lunéville und landen bei hilfsbereiten französischen Motorfliegern, die uns am Abend zu einem nahegelegenen Hotel fahren. Die Thermik an diesem Tag war sehr schwach, zweimal kreisten wir tief über einem Landefeld.

Tag 3: Mittwoch, 31. Juli

Das Wetter soll super werden! Nachdem die Wolken zunächst sehr tief hängen, beschließen wir, die Zeit mit einem Fußmarsch zum Schloss des polnischen Königs in Lunéville zu überbrücken. Da das Wolkenbild allmählich immer besser aussieht, muss die Kultur zurückstecken und wir starten um 14.27 Uhr.

Die Basis ist bereits 2.000 Meter hoch, und es läuft super. Das Militär hat heute

auch kein Geld für Treibstoff, und somit sind die vielen Tieffluggebiete für uns nicht gesperrt. Wir lassen unserem Arcus die Zügel locker und fliegen mit 170 bis 190 Stundenkilometern über endlose Agrarflächen. Zuerst südwestlich nach Langres, Châtillon-sur-Seine, Tonnerre, und danach südöstlich bis Gray an der Saône. Abends feiern wir das Bergfest in einem schönen Hotel an der Saône.

Tag 4: Donnerstag, 1. August

Das Wetter soll heute schwächer werden, es ist sogenannte Blauthermik vorhergesagt. Ziel ist es, die Weinberge des Burgund Richtung Süden zu erreichen. Wenigstens Chalon-sur-Saône sollte drin sein. Start um 13.16 Uhr bei toter Luft mit anschließendem ruhigem Abgleiten. Bei Is-sur-Tille stellt sich das erste leichte Steigen an den Hängen ein. Uff – könnte doch noch was werden.

Wir schleichen an Dijon und Chalon-sur-Saône vorbei und landen nach der tiefen Inspektion etlicher Landefelder in Marçon. Valentin hat einfach ein Händchen für tiefe und schwache Thermik. Vor Freude über seinen Erfolg spendiert er abends das Menü in dem typisch französischen Restaurant Le Martine mit tollem Burgunder aus der Gegend.

Tag 5: Freitag, 2. August

Am Samstag um 18 Uhr ist die Geburtstagsfeier in Steinach angesagt. – so langsam müssen wir Gas geben. Unser Ziel liegt im Südwesten, an Lyon und Valence vorbei und dann die Querung des Rhone-Tals in die Seealpen. Von dort soll es weitergehen, an Crest vorbei in die Hochprovence, Richtung Gap und Grenoble.



Über Frankreich waren tolle Ausblicke möglich

Start um 10.51 Uhr, es läuft super, und wir können über endlose Rebenhänge unter der Kontrollzone von Lyon in 2.000 Metern nach Süden jagen. Das macht Laune! Der Einstieg in die Alpen wird spannend, und wir benötigen nach einem Besuch des Segelflugplatzes Aspres fast eine Stunde, um über die Vercors nach Osten in das Tal von Grenoble zu springen.

Danach fliegen wir ohne Aufwindsuche tolle Walzenstraßen entlang über Grenoble bis Albertville an der Isère. Um 17.26 Uhr landen wir auf dem Flugplatz Grenoble, da uns der Wiederstart mit der längeren Startbahn sicherer erscheint als in Albertville.

Tag 6: Samstag, 3. August

Die Geburtstagsfeier beginnt um 18:00 Uhr – das wird eng! Start um 11.30 Uhr bei schwacher und niedriger Thermik. Wir wollen über Albertville und Chamonix in das Rhone-Tal bei Martigny springen, um dann an Gruyères vorbei das Mittelland

westlich des Lac de Neuchâtel zu queren. Die Alpenpassage ist spannend, aber wir erreichen um 15 Uhr den Schweizer Jura bei Yverdon-les-Bains.

Wir wollen heute etwas Neues probieren und nicht die übliche Standardroute über Olten, Rheinfelden und den Schwarzwald nehmen. Die Thermik im Jura ist gut, und wir haben bei Les Eplatures den letzten guten Aufwind. Dann wird es wieder spannend, über Montbéliard bis Belfort finden wir keine brauchbare Thermik. Unter der Kontrollzone von Basel finden wir den ersten schwachen Aufwind, der uns den Einstieg in die Vogesen ermöglicht. Bei Colmar steht in der Ferne eine vielversprechende Wolke.

Wir setzen alles auf eine Karte, fliegen die Wolke an und finden kein Steigen. Im Gleitflug geht es weiter an den Kaiserstuhl, wo wir auf schwaches Steigen treffen. Optimistisch fliegen wir durch – aber das Glück verlässt uns. Trotz intensiver Suche am Rande des Schwarzwaldes ist leider kein Steigen mehr zu finden. Um 17.45 Uhr starten wir über dem Segelflugplatz Altdorf-Wallburg in 150 Metern Höhe den Motor und „ratteln“ nach Offenburg.

Sechs tolle Flugtage mit vielen neuen Eindrücken sind zu Ende. Für 2020 planen wir einen längeren Wandersegelflug und sind schon jetzt gespannt, was uns das Wetter für Möglichkeiten bieten wird!



Die beiden Piloten: Valentin Rosemann (links) und Wendelin Hug

Text: Wendelin Hug
Fotos: Wendelin Hug/
Valentin Rosemann

FLIEGEN UND ESSEN

HEISSE WOCHEN FÜR KUNSTFLIEGER UND GOURMETS

Was ist eine Kunstflug- und Gourmetwoche? Fünf Tage bei 35 Grad Celsius, fünf Top-Menüs und fünf neue Kunstflugberechtigungen für Geradeausflieger. Im Folgenden ein Bericht eines Teilnehmers.

Vom 26. bis 31. August fand am Flugplatz Bruchsal die zwölfte Kunstflug- und Gourmetwoche statt. Mit rekordverdächtigen 32 Teilnehmern war es die bisher am stärksten besetzte Veranstaltung in dieser Reihe.

Bereits am Sonntagabend reisten die meisten der kunstflugbegeisterten Piloten an. Der Erfahrungsschatz reichte vom „Geradeausflieger“ – also Kunstfluganfänger – bis zum Weltmeister in der Unlimited-Klasse. In diesem Jahr gab es sogar internationalen Besuch mit dem ersten australischen Teilnehmer.

Wenn man das erste Mal an der Kunstflug- und Gourmetwoche teilnimmt



Der Autor Tobias Scholz nach seinem ersten Allein-Kunstflug



Die Kunstflieger und Gourmets nach einer erfolgreichen Woche in Bruchsal

kommt zwangsläufig die Frage auf, wie man in einer Flugzeughalle zum Gourmet werden soll. Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Gemeinsam wurde am ersten Abend in der Halle des LSV-Bruchsal die Küche aufgebaut, in der in den folgenden Tagen Spare Ribs „sous vide“, 24 ganze Bio Hühner, ein indisches Curry und vieles mehr zubereitet werden sollten.

Sicherer Rückenflug als Grundvoraussetzung

Am Montag ging es nach dem Frühstück direkt an die Flugzeuge. Zur Schulung für die Neueinsteiger standen die ASK 21 „Salzlore“ und der „Leki“-Fox, beide vom Förderverein Segelkunstflug im BWLV, sowie die ASK 21 des LSV Bruchsal zur Verfügung. Um 9 Uhr hieß es Start frei zum ersten Schlepp hinter der

aus Sinsheim eingeflogenen DR300. Zehn Minuten später knarrte der Funk: „D-5418 in der Box“!

In diesem Würfel mit 1.000 Metern Kantenlänge ging es nun bis zur Mittagspause für die fünf Kunstflug-Rookies richtig zur Sache.

Unter Anleitung der Fluglehrer fanden die ersten Flüge in der ASK 21 hauptsächlich auf dem Rücken statt, denn eine sichere Beherrschung des Rückenfluges ist die Grundvoraussetzung für das Kunstfliegen. Neben der ungewöhnlichen Position am Himmel mussten sich auch erfahrene Piloten an die verdrehte Steuerung am Knüppel gewöhnen. Man fühlt sich auch nach 1.000 Flugstunden „geradeaus“ plötzlich wieder wie ein A-Schüler beim ersten Start.

Bühne frei für Kunstfluggeschichte: Auch ein Habicht war bei der Kunstflug- und Gourmetwoche am Start



Besondere Flugzeugtypen am Platz

Während der Woche gab es aber nicht nur für Kunstflugschüler etwas zu erleben. Für die bereits erfahrenen Piloten galt es, neben Training auch spannende Flugzeugtypen auszuprobieren. So waren in diesem Jahr der Habicht D-6868 aus Vaihingen und der Stösser D-5500 im Flugbetrieb dabei.

Das Wetter machte die Kunstflugwoche einfach perfekt. Um den 35 Grad im Schatten zu entgehen, fanden für den Rest der Woche die ersten Starts ab 7 Uhr und damit lange vor dem Frühstück statt. Dies war besonders für die Schulstarts wichtig, um mit dem Trainingsprogramm durchzukommen. Für die Piloten war dies ein besonderes Erlebnis, denn den Sonnenaufgang erlebt man nicht jeden Tag im Rückenflug. Zur weiteren

Abkühlung wurde vom Orgateam um Robin Kemter kurzerhand ein Pool besorgt, der während der ganzen Woche im Dauereinsatz war.

Für alle Flugschüler endete die Woche mit ihrem im Alleinflug vorgeflogenen Prüfungsprogramm. Alle Anfänger konnten das Gelernte erfolgreich unter Beweis stellen.

Dank an das Betreuer- und Organisationsteam

An dieser Stelle geht ein besonderer Dank an das ganze Fluglehrerteam um Tom Neudel, ohne dessen Fähigkeiten beim Demonstrieren und Erklären und dessen große Geduld die Veranstaltung sicher nicht möglich gewesen wäre.

Alles in Allem ist die Kunstflug- und Gourmetwoche eine absolute Empfehlung für alle, die Interesse am Einstieg in den Segelkunstflug haben, alte Fähigkeiten „entrostet“ möchten oder einfach eine Menge Spaß am Fliegen, Trainieren und gutem Essen haben. Das größte Dankeschön geht an den LSV Bruchsal der nicht nur den Flugplatz, sondern auch die Hallen und Zeltplätze für diese tolle Veranstaltung zur Verfügung stellte.

Text und Fotos:
Tobias Scholz/Lars Reinhold



Wie es der Name sagt, spielt bei der Kunstflug- und Gourmetwoche das Essen eine zentrale Rolle – in diesem Fall 24 Bio-Hühner, die am Platz gegrillt wurden

BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG IM DAEC

NATIONALMANNSCHAFTEN NOMINIERT

Die Bundeskommission Segelflug im DAeC hat kürzlich die Mitglieder der Nationalmannschaften der Männer, Frauen und Junioren für das Wettbewerbsjahr 2020 bekanntgegeben. Darunter sind auch etliche BWLV-Piloten – sie sind im Folgenden fett gedruckt hervorgehoben. Hier die Kader der Nationalmannschaften im Überblick:

Nationalmannschaft FAI-Klassen:

Standard: Jan Omsels, Enrique Levin, **Freddy Hein, Sebastian Nägel**

15 m: **Steffen Schwarzer, David Bauder**, Georg Theisinger, Oliver Springer

Club: Stefan Langer, Uwe Wahlig, Uwe Melzer, Lukas Blattmann

18 m: **Holger Karow**, Thomas Melde, Sebastian Huhmann, Christoph Nacke

Offene: Michael Sommer, Felipe Levin, **Markus Frank**, Oliver Binder

Doppelsitzer: Markus Geisen/Michael Pfennig, Jan-Frederic Müller/**Bastian Hörber**, Uli Gmelin/Christi Grote

Frauen:

15 m: **Steffi Mühl**, Sandra Malzacher, Christi Grote

Standard: Serena Triebel, **Conny Schaich**, Ulrike Teichmann

Club: Sarah Drefenstedt, Ines Engelhardt, Angelika Mayr, **Katrin Senne**, Sabrina Vogt

Junioren und C-Kader:

Club NM: Maximilian Dorsch, Tobias Pachowsky, Philipp Lauer, Markus Uhlig, Hauke Schmoranzler, Lukas Blattmann

Club C-Kader: Max Böswald, Nils Fecker, Philip Goralski, Mike Bauer, Paul Emmerich sowie Elena Mascus und **David Barth**

Standard NM: Simon Schröder, Simon Briel, Robin Sittmann, Johannes Dibbern, Robin Diesterweg und Kilian Biechele

Standard C-Kader: Eva Schröder sowie Serena Triebel und Laurenz Theisinger

Text: DAeC/red.

WM 13,5M-KLASSE

ULI SCHWENK WIRD VIZE-WELTMEISTER

BWLV-Pilot Uli Schwenk (LSV Münsingen/Eisberg) kann einen großen Erfolg verbuchen: Bei der Weltmeisterschaft der 13,5m-Klasse, die vom 31. August bis 14. September im italienischen Pavullo stattfand, wurde er auf einer Mini-Lak Vize-Weltmeister.

Schwenk musste sich mit 5.301 Punkten nur dem Italiener Stefan Ghiorzo (Diana VersVS, 5.405 Punkte) geschlagen geben. Drittplatzierter wurde Thomas Gostner (Italien, Diana VersVS, 5.028 Punkte). Insgesamt waren zehn Teilnehmer am Start.

Sebastian Kawa, der Weltmeister von 2017 in der 13,5m-Klasse, war dieses Mal nicht dabei – mit ihm hatte sich Uli Schwenk seinerzeit ein äußerst spannendes Rennen geliefert, das Kawa dann letztlich mit lediglich drei Punkten Vorsprung für sich entschieden hatte.

Zur Vorbereitung hatte Uli Schwenk in diesem Jahr den Hahnweide-Wettbewerb absolviert – dort hatte er auf einer ETA den zweiten Platz in der Offenen Klasse erfliegen. Zunächst war



BWLV-Pilot Uli Schwenk hat bei der Weltmeisterschaft der 13,5m-Klasse in Pavullo sehr gut abgeschnitten

seine Teilnahme an der diesjährigen WM der 13,5m-Klasse nicht vorgesehen gewesen. Auf der AERO war dann aber der Kontakt zustande gekommen, und auch vom DAeC hatte es grünes Licht gegeben.

Der BWLV gratuliert Uli Schwenk sehr herzlich zu seinem großartigen Erfolg!

Text: red.
Foto: Archiv DAeC/
Gliding Team Germany

LUFTSPORTLERINNEN

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER VDP IN HAMBURG

DAS „TOR ZUR WELT“ EMPFING DIE PILOTINNEN

Bereits zum Spring Refresher hatten einige der Teilnehmerinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) das Vergnügen, anlässlich des Hafengeburtstags ein paar luftige Impressionen von Hamburg zu erhaschen. Nun kamen die Pilotinnen erneut in Hamburg zusammen, dieses Mal zur Jahreshauptversammlung der VDP. Im Folgenden ein Erfahrungsbericht einer Teilnehmerin.

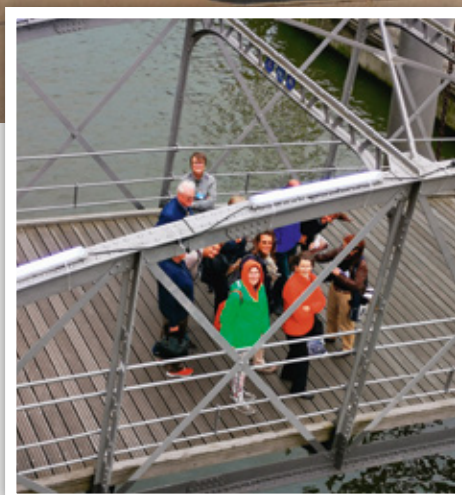
Im September nun also sollten wir Hamburg zu Lande, zu Wasser und aus der Luft erleben. Rosa und ich machten uns als bewährte Crew auf den Weg vom Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)



Die Hauptversammlung der VDP mit Neuwahlen stand auf dem Programm



Einige Pilotinnen reisten mit dem Flugzeug an



Bei einer Stadtführung lernten die Pilotinnen Hamburg näher kennen

nach Hamburg (EDDH). Mit der Hoffmann H40, unserem kleinen, zweisitzigen Echo-Oldtimer, starteten wir bei Sonnenschein auf der 28 in Rheine. Nach dem Start Kurs NO, über Diepholz und Bremen gen Kontrollzone Hamburg. Radiocontact mit Tower established, ATIS „N“ on board, Einflug frei über Sierra, Routing über die Außenalster.

Die H40 bietet einen wunderbaren Ausblick, fast wie im Helikopter. So genossen Rosa und ich bereits den Anflug über die Stadt und konnten uns kaum sattsehen. Insgesamt elf Maschinen waren nach Hamburg und an kleineren Plätzen in der Umgebung eingeflogen.

Unterhaltsame Stadtführung

Offiziell am Platz begrüßte uns neben Heike Käferle auch Birgitt Ohlerich. Sie führt den Landesverband Hamburg/Schleswig-Holstein des VdU (Verband deutscher Unternehmerinnen). Sie und ihre Mitstreiterinnen trafen wir auch zum Austausch beim Abendessen. Eine wirklich schlagkräftige Organisation, die sich unter anderem dem Ziel verschrieben

hat, Mädchen und junge Frauen nachhaltig für Berufe rund um die Luftfahrt zu begeistern.

Nach dem Einchecken im Intercity ging es Schlag auf Schlag weiter. Hamburg zu Fuß; eine wirklich gelungene Stadtführung! Unser Guide hieß Yvonne und war schwer beeindruckt von so viel fliegender Frauenpower. Ausklingen ließen wir den Abend beim Italiener in der Hafencity.

Versammlung mit Neuwahlen

Am Samstagmorgen wurde die 51. Hauptversammlung eröffnet. 39 Teilnehmerinnen waren dabei, hörten die Berichte der Präsidentin und Referentinnen, wurden über die Finanzen informiert und wählten schließlich das neue Präsidium. Dieses setzt sich wie folgt zusammen: Präsidentin Heike Käferle, Vizepräsidentin Antoaneta Sontheimer, Schatzmeisterin Claudia Altekemper (neu), Schriftführerin Andrea Schapöhler-Haas, Presse/Ausland Ruth Haliti, Motorflug Roswitha Höltken, UL-Flug Heike Niefer (neu), Segelflug Sabine Theis (neu), Helikopter Lena Maier (neu). Alle neuen und alten gewählten Vertreterinnen bedanken sich für das entgegengebrachte Vertrauen und werden sich engagiert in die Aufgabe einbringen.

Heike Käferle und Heike Niefer erzählten anschließend noch von ihrem Flug nach Kaliningrad. Ein seltenes Abenteuer, mit privaten Flugzeugen in den russischen Luftraum einzufiegen. Sehr erfreulich war auch die Mitteilung, dass wir im Laufe des vergangenen Jahres 23 neue Pilotinnen und zwei Fördermitglieder für die VDP gewinnen konnten.

Ehrung für Gisela de Boer

Gisela de Boer, die tatkräftig die Organisation in Hamburg unterstützt hatte, wurde geehrt. Und zwar für 50 Jahre Mitgliedschaft in der VDP – insofern außergewöhnlich, weil wir gerade erst im vergangenen Jahr das 50-jährige Bestehen der VDP feiern durften. Gisela, die mit ihrem Sohn von Norderney nach Hamburg angereist war, war nur wenige Monate nach Gründung zu den Pilotinnen gestoßen und hat so einiges miterlebt. Sie ist nach wie vor fit und schwang am Galaabend auch ausgiebig das Tanzbein. Einfach wunderbar!

Im Anschluss ging es zur Hafensrundfahrt, die natürlich bei keiner Hamburg-Tour fehlen darf. Die Kapitänin und ihr Mann am Mikrophon bescherten uns einen eindrucksvollen Nachmittag zu Wasser. Wer dann noch nicht genug vom Touristenprogramm hatte, kletterte in den Reisebus und erforschte auch die etwas abgelegeneren Viertel und Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Gelungener Abend in der Hansa-Lounge

Das absolute Highlight, neben dem Flug natürlich, war der Samstagabend. Jemals von der Hansa-Lounge gehört? Wir auch nicht, aber wir waren entzückt. Der geschlossene Club mitten in der Metropole verfügt neben dem schicken Interieur über einen großen, beheizten Balkon mit Blick auf das beleuchtete Rathaus. Hierfür gebührt ein besonderer Dank Antoaneta und ihrem Mann Gerhard, die diese exklusive Location möglich gemacht hatten. Es war ein ausgelassener Abend mit kulinarischen Highlights, einer coolen DJane und unserer

Lena am Saxophon, die uns allen Gänsehaut bereitete. Wirklich toll!

Da das Wetter am Sonntag nicht so recht wusste, was es wollte, entschieden einige von uns, bereits gegen Mittag abzufliegen und verpassten daher leider die Führung in der Elbphilharmonie. Aber das ist bei uns Pilotinnen nun mal so. Und entschädigt wurden wir außerdem, denn die deutsche Fußballnationalmannschaft

mit Trainer Jogi Löw musste sich dann gemeinsam mit uns der Sicherheitskontrolle im GAT unterziehen.

Nächste Hauptversammlungen in Augsburg und Bielefeld

Der Rückweg war schließlich aber für alle sicher zu bewältigen, wenn auch nicht unbedingt unter den leichtesten Flugbedingungen.

Wir hoffen, viele Pilotinnen bei der nächsten Jahreshauptversammlung in Augsburg vom 4. bis 6. September 2020 zu treffen. Lisa Stahl und ihr Team freuen sich schon auf die Teilnehmerinnen. Die Jahreshauptversammlung 2021 wird dann von Helga Strack organisiert und findet in Bielefeld statt

Text und Fotos: VDP

SEGELFLIEGEN MIT MÄDCHEN TÖCHTER DER LÜFTE



Die Mädchen packten bei den Projekttagen in Kirchzarten kräftig mit an

Am 24. und 25. Juli hatte die Mädchenrealschule St. Ursula Freiburg ihre Projekttag. Eine Gruppe war beim Breisgauverein für Segelflug (BVS) in Kirchzarten und wurde dort in die Grundlagen des Segelfliegens eingeführt. Die Idee zu dem Projekt entstand durch eine ehemalige Schülerin der Schule, die Mitglied im Segelflugverein ist.

Am ersten Tag stand Theorieunterricht auf dem Plan, um den Schülerinnen zu vermitteln, wie ein Segelflugzeug fliegt und was am Segelfliegen im Vergleich zum Motorfliegen besonders ist.

Am Nachmittag gab es vom Breisgauverein für Motorflug (BVM) eine Führung am



Interessiert folgten die Schülerinnen den Erklärungen bei verschiedenen Führungen am Flugplatz

Freiburger Flugplatz, bei dem die Schülerinnen unter anderem auch den Tower besichtigen durften. Auch ein Besuch bei der FFH Technik GmbH, der DRF Luftrettung und im Clubheim des BVM zum Picknicken standen auf dem Programm.

Am nächsten Tag war es dann soweit: Die Schülerinnen durften endlich im Segelflug-

zeug mitfliegen. Alle Mädchen waren sehr begeistert und haben die Tage am Flugplatz genossen.

Alles in allem war es ein sehr gelungenes Projekt. Vor allem war es sehr schön, dass eine reine Mädchenschule so viel Interesse an dem Projekt gezeigt hat, was nicht selbstverständlich ist, da eher wenige Mädchen das Fliegen zum Hobby haben.

ZITAT AUS EFFI BRIEST VON THEODOR FONTANE

„Eben hatte sich Effi wieder erhoben, um abwechselnd nach links und rechts ihre turnerischen Drehungen zu machen, als die von ihrer Stickerei gerade wieder aufblickende Mama ihr zurief: „Effi, eigentlich hättest du doch wohl Kunstreiterin werden müssen. Immer am Trapez, immer Tochter der Luft. Ich glaube beinah, daß du so was möchtest.“

„Vielleicht, Mama. Aber wenn es so wäre, wer wäre schuld? Von wem hab ich es? Doch nur von dir. Oder meinst du, von Papa? [...]“



Der Newsletter des BVS kann unter <https://brausegeier.de/newsletter-autocumulus/> abonniert werden

Text: Lilli Engel, ehemalige Schülerin und BVS-Mitglied
Fotos: z

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

HOLLYWOOD AM FLUGPLATZ BRUCHSAL

Kürzlich herrschte echte Filmset-Stimmung vor den Hangar-Hallen des Luftsportvereins Bruchsal: Die Freie Christengemeinde Frankenthal war mit ihrem Sommerlager zu Besuch in Bruchsal und hatte sich den Flugplatz des LSV als besonderen Ort für das diesjährige Thema „Hollywood“ ausgesucht.

Die erlebnispädagogisch ausgerichtete Freizeit soll Naturverbundenheit, sozialen Umgang und christliche Werte vermitteln. „Die 56 Teilnehmer im Alter zwischen 13 und 16 Jahren werden auf ihre schauspielerischen Fähigkeiten und Filmwissen getestet“, erklärte Mario Weber

von der Freien Christengemeinde. „Sie müssen in verschiedene Rollen schlüpfen und werden abschließend einem finalen Casting unterzogen.“ Am Ende flog dann sogar ein Filmproduzent samt Regisseur mit einer Cessna nach Bruchsal ein und stellte den Besten eine Rolle in einer Filmproduktion in Aussicht. „Das war alles so professionell ausgerichtet, man hat sich fast wie in einem echten Casting gefühlt“, berichtete Dr. Arne Bergmann vom LSV.

Die christliche Kirchengemeinde Frankenthal war mit insgesamt 30 fast ausschließlich ehrenamtlichen Betreuern vor Ort. Im Anschluss an die Veranstaltung

am Flugplatz wanderten die Teilnehmer dann zur Übernachtung auf den Pfadfinderzeltplatz Bruchsal.

„Wir vom LSV haben mit Spannung zugeschaut und freuen uns, wenn wir den Flugplatz auch mal für eine solche nicht alltägliche Verwendung zur Verfügung stellen können“, so Volker Fierhauser, Erster Vorsitzender des LSV Bruchsal.

 Mehr Informationen gibt es unter lsv@lsv-bruchsal.de.

Text und Fotos: Dr. Arne Bergmann



Der „Filmproduzent“ nach dem Einflug am Set



Jonathan Staier, mit sechs Jahren jüngstes Vereinsmitglied, erklärte den Teilnehmern, wie ein Flugzeug funktioniert

Region 3 – Ostalb-Donau

FLIEGENDES MUSEUM ERÖFFNET

OLDIES IN AALEN

Der Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen ist ein guter Platz für Oldies: Neben dem nun schon zum zweiten Mal erfolgreich verlaufenen Oldie-Schulungslager von an Jahren fortgeschrittenen Flugschülern und dem herbstlichen Oldie-Treffen der Segelflieger, ist der Flugplatz künftig auch die Heimat vieler liebevoll und aufwendig restaurierter Motorflugzeuge aus den 1930er- bis 1950er-Jahren.

Seit Karl-Friedemann Grimminger vor rund 20 Jahren das Fliegen beim Luftsportring Aalen erlernt hat, ist er von Flugzeugen aus der „Gründerzeit der Fliegerei“ fasziniert und hat nach und

nach begonnen, solche Flugzeuge in seinen Besitz zu bringen. Was mit einer PA-18 begonnen hat, reicht inzwischen über wirkliche Raritäten wie einer T-6, einer Hawker Hurricane, einer Bf 108 Taifun, einer Beech Staggerwing und einer Beech AT11 bis hin zur letzten flugfähigen Miles Hawk. Dabei geht es Karle Grimminger nicht nur darum, die Flugzeuge als Exponate auszustellen, sie sollen vielmehr alle flugbereit sein.

Während nun in den vergangenen Jahren die Oldies in halb Europa verstreut waren und teilweise unter den abenteuerlichsten Bedingungen gewartet werden mussten, sollten diese Schätze an einem Ort ver-



Gekonnt werden die Ausstellungsstücke präsentiert

sammelt und dort auch unterhalten werden können. Bei der Suche nach einem geeigneten Standort erinnerte sich Karle auch wieder an den Ort seiner ersten fliegerischen Schritte im Motorflug. Bereits 2013 stellte er sein Projekt in seinem Verein vor und konnte dafür vom Luftsportring ein Grundstück direkt am Flugplatz erwerben.

Seither wurde intensiv geplant, gebaut und man holte die Flugzeuge Stück für Stück nach Elchingen. Inzwischen beherbergt das „Fliegende Museum“ 16 Exponate in der über 3.000 Quadratmeter großen Halle, mindestens fünf weitere Oldies sollen noch folgen. Direkt an die Halle angeschlossen ist eine 1.000 Quadratmeter große Werkstatt, in der die Schätze gepflegt, gewartet und nötigenfalls grundüberholt werden können.

Am Donnerstag, 19. September 2019, folgte nun die Eröffnung des „Fliegenden Museums“ für rund 100 geladene Gäste in einem großen Veranstaltungsraum über der Werkstatt. Karl Grimminger

berichtete dabei von seinem lange gehegten Wunsch, dessen Realisierung er nun feiern könne. Der Vorsitzende des Luftsportrings, Prof. Dr. Helmut Albrecht, überreichte als Präsent des nächsten Nachbarn einen umfangreichen Bildband über die Entstehung des Museums als Andenken an die nicht immer einfache Bauphase. Am darauffolgenden Samstag war die interessierte Öffentlichkeit zur Besichtigung eingeladen.



Regelmäßige Öffnungszeiten hat das Museum nicht, es steht nach Voranmeldung jedoch für Gruppen zur Besichtigung und für Veranstaltungen offen.

Text: Prof. Dr. Helmut Albrecht
Fotos: Prof. Dr. Helmut Albrecht/
Klaus Michael Hallmayer



Allerhand fliegerische Schätze haben ihren Weg nach Aalen gefunden

ELCHINGER NACHWUCHS-SEGELFLIEGER BEZWINGEN DIE SCHÄFHALDE

Schräge Landebahn, hohe Bäume und wechselnder Wind: Die Schäfhalde ist ein Flugplatz, der optimale Trainingsbedingungen bietet. An einem Wochenende Mitte September 2019 waren Elchinger Flugschüler zu Gast bei der Fliegergruppe Heidenheim/Steinheim.

Wegen ihrer Topografie gilt die Schäfhalde, der Segelflugplatz am Rand des Steinheimer Meteorokraters auf der Ostalb, als kleine Besonderheit unter Piloten: Das Gelände bietet zwar mit mehreren Hausbärten beste Möglichkeiten, große Höhen zu erreichen. Um zu landen, muss

man das fliegerische Handwerk allerdings sehr gut beherrschen.

Eine der Landebahnen des mit 630 Meter am höchsten gelegenen Flugplatzes im Landkreis Heidenheim ist nicht nur abschüssig, sondern auch schräg und umgeben von hohen Bäumen. Zudem dreht der Wind häufig und verlangt den Piloten einiges an Können ab. Um in die Luft zu kommen, wird auf althergebrachte Art eine Seilwinde verwendet. Nicht zuletzt aus Gründen des Naturschutzes sind Motorflugzeuge auf der Schäfhalde nicht zugelassen.

So gehört der alljährliche Besuch des Flieger-Nachwuchses vom Flugplatz in Elchingen zur guten Tradition, um die Erfahrungen der Elchinger Flugschüler zu erweitern. Kürzlich gab es daher ungewohnt regen Luftverkehr über dem beliebten Ausflugsziel: 78 Flüge wurden unfallfrei absolviert, die Elchinger Flugschüler zeigten sich begeistert über die idyllische Heidelandschaft und den reibungslosen Ablauf.

Text: Jörg Remse
Foto: Arthur Penk

Gemeinsam stark: Flieger des Luftsportrings Aalen zu Gast auf der Schäfhalde bei der Fliegergruppe Heidenheim/Steinheim





Region 6 – Westalb-Hochrhein

DAS LEISE SUMMEN DER ELEKTROFLIEGER

Der Swift, eine Klasse für sich unter den E-Flugzeugen

Aus vielen Ecken der erweiterten Region kamen sie angereist: Die Anhänger der Elektroflugfraktion, welche sich auf Einladung der Organisatoren Walter Meier und Urs Häusermann auf dem Fluggelände im Binninger Ried am Fuße des Hohenstoffeln einfanden. So kamen zu diesem Elektrofliegertreffen am 17. und 18. August 2019 auf dem Flugplatz Binningen (EDSI) Piloten aus Frohnreute, Mengen und Stahringen, aber auch in einer großen Zahl aus der Schweiz – Letzteres liegt wohl daran, dass mit leichten UL in der Schweiz ausschließlich elektrisch geflogen werden darf.

Das Wetter war über das besagte Wochenende eher unsicher und meist etwas bewölkt, was aber auf die emsigen Flugaktivitäten keinen Einfluss hatte. Auf die ausgedehnten Thermikflüge musste allerdings bei dieser zweiten Ausgabe des Treffens (das beim ersten Mal im schwei-

zerischen Langenthal stattgefunden hatte) verzichtet werden.

Viele verschiedene Typen waren zu sehen

Etliche Flugbewegungen erfreuten auch die anwesenden Gäste und Zuschauer, die sich von der Leistungsfähigkeit der noch immer nicht sehr verbreiteten Antriebe überzeugen konnten.

Beeindruckend waren die verschiedenen Typen, die sich leise in die Lüfte erhoben: zwei tolle Swift, vier Atos-Trikes, zwei Atos-Fußstarter mit e-lift und zwei Gleitschirme waren vor Ort. Dazu gesellten sich noch zwei Archeopteryx und zwei Atos-Benzinertrikes aus Riedlingen und Mengen, welche innerhalb von fünf Minuten auf einen vollelektrischen Antrieb umrüstbar sind.

Interessante Leistungsdaten

Spannend sind auch die technischen Daten, die während des Meetings immer wieder mit viel Leidenschaft und Begeisterung diskutiert wurden. Diese Leistungsdaten sind beachtlich, und es ist nicht erstaunlich, dass die E-Fliegerei ansteckend wirkt. Die Antriebe sind gut ausgerüstet und verfügten bei den anwesenden Mustern über eine Dauerleistung von 10 bis 16 kW. Für einen gemütlichen Horizontalflug werden je nach Flugzeugtyp und Flügelprofil ca. drei bis acht kW benötigt.

Alle Flugzeuge sind unter 120 Kilogramm beim Leergewicht und sind außer den Archeopteryx gewichtsgesteuert. Die Gewichte der benötigten Akkus liegen bei fünf bis sechs Kilogramm pro kWh, die eingesetzten Speicher brachten einen Energiegehalt von drei bis zehn kWh.



Spektakuläre Sicht auf den Start eines elektrisch angetriebenen Atos-e-lifts

Treffen soll wiederholt werden

Viele der Binninger Flieger waren natürlich zugegen und konnten sich über diese innovative Antriebsart informieren. Ganz unbekannt ist der E-Antrieb in EDSI allerdings nicht, denn sowohl in Binningen als auch auf dem Nachbarplatz Stahringen gibt es seit Jahren je ein solches Gerät.

Beim Treffen wurde dafür gesorgt, dass es den Elektropiloten an nichts fehlte, sei es beim Flugbetrieb oder bei der Bereitstellung der Infrastruktur, der Verpflegung und auch für jene, die auf dem Campingplatz am Flugplatz übernachteten. Die beiden Organisatoren und die Teilnehmer waren sich am Ende des erfolgreichen und vor allem unfallfreien Wochenendes einig: Man will sich wieder treffen, austauschen und zusammen in die Luft gehen.

Text und Fotos:
Segelfluggruppe Binningen



Ein verbautes Aggregat mit den Energiespeichern an einem Trike

SEGELFLUGBETRIEB – EIN GEMEINSCHAFTSWERK



Der Schulgleiter SG 38 des BWLV kam beim Fluglager des Breisgauvereins für Segelflug zum Einsatz

Direkt zu Schulferienbeginn fand am Segelflugplatz in Kirchzarten das diesjährige Fluglager des Breisgauvereins für Segelflug statt. Eine aufregende und sonnige Schulungswoche wartete auf die Teilnehmer. Im Folgenden ein Erfahrungsbericht von Hannah Seebauer.

Zum ersten Briefing am Samstag um 9 Uhr erhebt sich bereits eine Zelt- und Campingstadt am Clubheim. Rund 25 Teilnehmer versammeln sich zum morgendlichen Besprechungsritual zur Planung des täglichen Flugbetriebs. Zunächst müssen Freiwillige gefunden werden: Fluglehrer, Windenfahrer, Startleiter und Tagesverantwortliche für alle Flug- und Fahrzeuge. Die Einteilung beginnt schleppend, aber

schnell wird klar: Ein Segelflugbetrieb funktioniert nur als Gemeinschaft.

Ist diese erste Hürde geschafft, läutet das metallene Scheppern der schweren Hangartore den Beginn des Aufbaus ein. Der Startbus-Anhänger wird mit dem Notfallfahrzeug neben einem Maisfeld in Position gebracht. Am anderen Ende der rund einen Kilometer langen Schleppstrecke nimmt die Winde ihren Platz ein. Die Flugzeuge werden ausgehüllt und am Start genauen Sicherheitschecks unterzogen. Eine Traube Flugschüler folgt dem Fluglehrer um das Flugzeug: Liegen Gegenstände im Rumpf? Sind alle Fokker-nadeln geschlossen, alle Ruder freigängig? Ist alles in Ordnung, darf sich die erste Pilotin den Fallschirm überstreifen und

fest angurten. Das erste Seilpaar der Winde ist bereits im Anmarsch – es kann losgehen.

Mehr als 50 Windenstarts am Tag

„Winde startklar“, „Seil einziehen“, „straff“ schallen die Kommandos am Startbus und der erste Segelflieger gleitet in die Luft. Schon knattert der orangene Traktor über die Wiese Richtung Landefeld und hält sich zur Rückholung der Flieger bereit. Auch wenn der Traktor mit seiner charmanten Geräuschkulisse mehr eine Übergangslösung für verschlissenes Automaterial darstellt, ist eine Fahrt in der federnden Sitzschale für alle ein erheiterndes Erlebnis.

Im Laufe des Tages kommen immer mehr Flugschüler und Scheininhaber in den Genuss der Vogelperspektive. An einem guten Flugtag können über 50 Windenstarts am Platz in Kirchzarten durchgeführt werden. Für mich als Flugschülerin ist das Gefühl auch nach fast einem Jahr atemberaubend: mal pfeift der Fahrtwind liebevoll um die hölzernen Tragflächen, dann rüttelt die bewegte Luft der Thermik wieder an der Sitzschale.

Ersten Alleinflug bewältigt

Mit zunehmender Startzahl folgt das Flugzeug immer müheloser meinen Zielen und lässt, stabil in der Thermik kreisend, im Innenleben Ruhe einkehren. Von oben brütet die Sonne auf den kleinen weißen Fliegerhut, der Blick streift über die Baumkronen und den Horizont. Plötzlich kreiselt in Unweite ein weiteres Flugzeug im selben Aufwind. „Stabil im



Eine sonnige und erlebnisreiche Schulungswoche erlebten die Teilnehmer des Fluglagers am Flugplatz Kirchzarten

Tempo bleiben“, „gleichmäßige Kreise“ ermahnt mich der Fluglehrer Nils Wiegmann und greift schließlich ein.

Die 15-jährige Lilli Engel ist in ihrer Ausbildung schon fortgeschrittener und bestreitet ihren ersten Alleinflug. Schon diverse Male schallte der Lieblingssatz „Ich bin nicht da“ vom hinteren Sitz der Fluglehrer. Für den Alleinflug müssen selbstverständlich alle wichtigen Manöver sitzen und auch ungeplante Vorkommnisse wie ein Seilriss beim Schlepp oder ein Anflug aus einer ungewöhnlichen Richtung sicher bewältigt werden können.

Für einen ersten Alleinflug steht der Flugbetrieb dann kurzzeitig still, Lilli soll Raum für alle Eventualitäten gegeben werden. Jetzt heißt es für die Fluglehrer, die sicherheitshalber am Funk bereitstehen, den Fähigkeiten ihres Schützlings zu vertrauen. Lilli ist trotz Aufregung souverän – der erste „Solo“ nach gut fünf Minuten geschafft. Es folgen direkt zwei weitere. Abends spendiert die Pilotin traditionsgemäß einen Kasten Bier und wird mit der sogenannten Fliegertaufe geehrt. Um das Gefühl im Gesäß zu erhöhen, klatschen dabei alle Vereinsmitglieder

auf ihren Hintern, bis sie schließlich mit kübelweise Wasser übergossen wird.

Kurze Flüge mit dem SG 38

Vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband wurde für das diesjährige Fluglager ein Nachbau des aus den 1940er-Jahren stammenden Schulgleiters SG 38 geliehen. Das historische Holzgerippe mit Drahtgespann lädt mutige Scheinpiloten zu einem Ritt auf offenem Sitz ein. „Das muss man mal gemacht haben!“, sind sich die Gelandeten einig. Durch die Kombination aus fehlender Haube und fehlendem Rumpfboden nehme man den Flug viel intensiver wahr, schwärmt der Pilot Norman Virgens und ist sichtlich von der im Flug entstehenden Geräuschkulisse beeindruckt. Durch die im Vergleich zu modernen Segelflugzeugen viel schlechteren Gleiteigenschaften erinnere ein Flug aber eher an ein „kontrolliertes Abstürzen“, was zu einer Flugdauer von gerade einmal zwei Minuten führt.

Ein weiteres besonderes Erlebnis ist das Sunsetfliegen. Nach einem frühen Abendessen wird der Flugbetrieb bis nach Sonnenuntergang fortgeführt. Am Boden wird

im Akkord gearbeitet, sodass möglichst viele Vereinsmitglieder in den Genuss des Anblicks kommen. In der ruhigen Abendluft schweben die Segelflieger völlig lautlos in langsamer Gleitgeschwindigkeit über Kirchzarten hinweg. Die letzten Sonnenstrahlen brechen in der Ferne durch eine kleine Wolke hindurch und tauchen den Himmel in zarte orange-rosa Töne.

Nach gut einer Woche geht das Fluglager bereits zu Ende, unter den Flugschülern war der Wunsch nach Fortführung greifbar. Geplant war, die Schulung in einer zweiten Woche an einem Flugplatz im bayrischen Cham fortzusetzen, die Pläne mussten aber mangels Personal und Transportmöglichkeiten verworfen werden. In der Winterpause kann am Flugplatz in Freiburg die Theorie erlernt und in der vereinseigenen Werkstatt mitgewerkelt werden. Sobald es die Witterung und die Graspiste im späten Frühjahr dann zulassen, heißt es wieder: „Bereit zum Einklinken!“ – und Höhenluft schnuppern!

Text: Hannah Seebauer
Fotos: Konstantin Hansen

TECHNIK

BITTE BEACHTEN:

DRINGENDE LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNG FÜR DG-500 UND DG-1000

Die EASA hat für die Segelflugzeuge DG-500 und DG-1000 eine Dringende Lufttüchtigkeitsanweisung (EAD) herausgegeben, die am 24. September 2019 wirksam wurde.

Dies erfordert vor dem nächsten Start eine Kontrolle. Betroffen ist das Schließsystem der Cockpithaube der genannten Luftfahrzeuge, bei denen sich die hintere Verriegelungsstange der Kabinenhaube aus dem Gewinde des Betätigungsmechanismus herausdrehen kann. Folge

kann eine Blockade des Notabwurfes sein.

Im Weiteren muss das Flughandbuch des Luftfahrzeuges ergänzt werden.

Die Kontrollen sind vor dem nächsten Flug durchzuführen und können entsprechend der EAD durch den Piloten/Eigentümer durchgeführt werden. Wir verweisen auf die entsprechende Dokumentation der Kontrolle im Bordbuch des Luftfahrzeuges.

Eine unverbindliche deutsche Übersetzung der EAD hat der Bundesausschuss Technik im DAeC auf seiner Seite eingestellt (www.daec.de/fachbereiche/luftfahrt/technik-betrieb/uebersetzungen-ad/).

Text: DAeC/red.

BWLTV-TECHNISCHER BETRIEB

AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2020

STAND 10/19

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

Übernachtungen auf dem Klippeneck beinhalten das Frühstück.

- 1. Zellenwart-Lehrgang** (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) **(B)** am Segelfluggelände Klippeneck
- vom 27.01. bis 01.02.2020
 - vom 03.02. bis 08.02.2020
 - vom 26.10. bis 31.10.2020
 - vom 23.11. bis 28.11.2020

Eigenbeteiligung 322 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

- 2. Werkstatteleiter-Lehrgang (B)** am Segelfluggelände Klippeneck
- vom 13.01. bis 18.01.2020 WL2 (Werkstatteleiter für FVK-Bauweise)
 - vom 09.11. bis 14.11.2020 WL1 (Werkstatteleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

Eigenbeteiligung 430 Euro für WL2; 360 Euro für WL1 für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

- 3. Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler und UL) (B)** am Segelfluggelände Klippeneck
- vom 15.04. bis 18.04.2020 (M1)
 - vom 30.09. bis 03.10.2020 (M1)

Eigenbeteiligung 310 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **UL- und Motorseglermotoren** vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden. Der Anmeldung ist eine **Einweisungsbescheinigung** beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnisse besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat. (Entsprechende Formulare können beim BWLTV angefordert werden.)

- 4. Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge) (B)** am Flugplatz Ammerbuch
- am 10./11.07.2020 (M2)

Eigenbeteiligung 243 Euro für die Ausbildung. Die Kosten für Anreise, Unterkunft und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten. Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **Flugzeugmotoren** vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

- 5. Fallschirmwart-Lehrgang** am Segelfluggelände Klippeneck
- am 07./08.03. und 14./15.03.2020

Eigenbeteiligung 255 Euro für die Ausbildung und Unterkunft. Die Kosten für Anreise und Verpflegung sind in dieser Gebühr nicht enthalten.

- 6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung**
- am Freitag, 06.03.2020, in der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt in Fellbach, Stuttgarter Str. 86

Eigenbeteiligung 64 Euro für die Prüfung einschließlich des Materials für die Prüfungsschweißungen. Die Reisekosten haben der Teilnehmer oder die Luftsportgruppe zu tragen. Beruflich tätige Schweißer, die in Übung sind, können anlässlich der Wiederholungsprüfung die Flugzeugschweißerprüfung ablegen. Geforderte Kenntnisse und Fertigkeiten können erfragt werden bei:

Dipl.-Ing. Helmut Grix
Stuckerinweg 12, 73230 Kirchheim/Teck
Telefon 07021 46080

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

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

**Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
BWLTV-Technischer Betrieb
Scharstraße 10
70563 Stuttgart**

Unter dieser Anschrift sowie auf der BWLTV-Homepage sind die genannten Formblätter erhältlich.

Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über die Vergabe der Plätze. Nach Eingang der Lehrgangsgelder werden die Lehrgangsunterlagen verschickt. Den Teilnehmern wird empfohlen, sich vor dem Lehrgang mit den Unterlagen zu beschäftigen, denn während des Lehrgangs besteht wenig Gelegenheit hierzu.

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

Text: MB

BWLV-TERMINSERVICE 2019

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.11.19		SF	78. Deutscher Segelfliegertag – Info: www.segelfliegertag-2019.de	Freudenstadt
05.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.11.19	14.11.19	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
13.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
16.11.19		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
17.11.19		A	BWLV-Mitgliederversammlung, Beginn: 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
17.11.19		A	HKF-Mitgliederversammlung, Beginn ca. 13 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
19.11.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.11.19		MD	Saallflug-Landesmeisterschaft FG Schorndorf – www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
25.11.19	30.11.19	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
06.12.19	08.12.19	LJ	BWLV-Gipfeltreffen/Bezirkstreffen – Info: www.bwlv.de	Schuttertal
07.12.19		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
11.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
17.12.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
13.01.20	18.01.20	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
27.01.20	01.02.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.02.20	08.02.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.02.20		A	Infoabend AK Sektoren – Info: www.bwlv.de	Schlossberghalle, Dettingen/Teck
14.02.20	16.02.20	SF	Pädagogik-Wochenende Segelfluglehrer-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.02.20	16.02.20	MF	Theoretie-Teil „Lehren und Lernen“ für FI(A) u. CRI-Lehrgang – Info: bucher@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.03.20		T	Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung – Info: birkhold@bwlv.de	Fellbach
07.03.20	08.03.20	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
13.03.20	14.03.20	A	(B) Auffrischungseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
14.03.20	15.03.20	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

FLUGSICHERHEIT

KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT STEFAN KLETT FLIEGEN? SICHER!

Sicherheit muss im Luftsport immer an erster Stelle stehen! Leichtsin, Selbstüberschätzung oder Unkenntnis können fatale Konsequenzen haben. Wenn unsere Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden zu Schaden kommen, ernsthaft verletzt oder sogar tödlich verunglücken, raubt uns die Frage: Hätte der Unfall verhindert werden können? den Schlaf.



DAeC-Präsident Stefan Klett

Hauptursache für schwere Unfälle in der Allgemeinen Luftfahrt ist heute nahezu immer menschliches Verhalten. Die ausgereifte Technik und sorgfältige Wartung bieten ein hohes Maß an Sicherheit.

Was können wir machen, damit unser Sport noch sicherer wird? Wie können wir menschliche Fehler minimieren? Wie können wir aus Unfällen lernen? Der DAeC-Bundesausschuss Flugsicherheit sammelt die Erfahrungen, analysiert die Ursachen und will die Ergebnisse einer breiten Luftsportöffentlichkeit zugänglich machen. Das Flugsicherheitsforum ist dafür eine wichtige Veranstaltung. Damit erreichen wir aber bei Weitem nicht alle Luftsportlerinnen und Luftsportler.

Jeder kann und muss sich für mehr Sicherheit im Flugbetrieb engagieren. Eine wichtige Aufgabe haben dabei die Vereine. Ihre Sicherheitskultur kann entscheidend dazu beitragen, Unfälle zu vermeiden. Einige Vereine organisieren für ihre Mitglieder die Teilnahme an externen Trainings, andere bieten, unabhängig von den

rechtlichen Vorgaben, zu Saisonbeginn theoretische Schulungen und einen Check mit den Vereinsfluglehrern. Entscheidend ist, dass die Vereinsmitglieder diese Maßnahmen unterstützen und sich einbringen. Flugsicherheit ist ein ernstes Thema, aber die Aktionen sollen Spaß machen.

Mit Jona Keimer haben wir einen neuen jungen, aber sehr erfahrenen, qualifizierten Piloten gewonnen, der bereit ist, den Vorsitz des Bundesausschusses Flugsicherheit zu übernehmen. Vizepräsident Gunter Schmidt, der bislang den Ausschuss kommissarisch geleitet hat, wird ihn dabei weiter unterstützen. Ich würde mich sehr freuen, wenn alle Mitglieder und deren Organisationen engagiert ihr Know-how, ihre Ideen und Erfahrungen einbringen, damit diese wichtige Arbeit erfolgreich sein kann.

Ich wünsche allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern viel Spaß, Erfolg und vor allem immer sichere Landungen!

Foto: DAeC

UNSER „SALZMANN“ IST ZU SEINEM LETZTEN GROSSEN FLUG AUFGESTIEGEN

Eine fliegende Legende geht von uns: Kürzlich ist Wilhelm Dürkop, genannt „Salzmann“, im Alter von 91 Jahren verstorben. Damit endet ein Leben, das wie kaum ein anderes der Fliegerei und dem Segelkunstflug gewidmet war.

Als ich 2007 mit dem Wettbewerbskunstflug begann, war „Salzmann“ für mich ein Synonym für Kunstflug schlechthin. Bei der Landesmeisterschaft 2007 auf dem Hornberg stand er dann plötzlich vor mir – eine „fliegende Legende“. Ich kann mich noch genau erinnern, wie aufgeregt ich war, ihn persönlich kennen lernen zu dürfen. Es entstand eine tiefe Freundschaft und für mich, nach dem Verlust meines Vaters irgendwie eine Art Vaterersatz.

Geboren wurde Wilhelm Dürkop am 30. Juni 1928 in Halberstadt in Sachsen-Anhalt. Als 19-Jähriger begann er seine berufliche Laufbahn als Bergmann beim Steinsalz-Bergbau in Grassleben bei Helmstedt. Über eine Steinkohle-Zeche in Herne/Westfalen führte sein Weg 1956 schließlich ins schwäbische Haigerloch. Dort hat er bis zu seiner Pensionierung 1983 als Bergbauingenieur Salz abgebaut, was der naheliegende Ursprung für seinen Spitznamen „Salzmann“ war, unter dem er weithin bekannt geworden ist.

Seine Liebe und Leidenschaft zur Fliegerei entdeckte er erst 1962 und machte sie zu seinem Lebensinhalt. Zahlreiche Auszeichnungen und Ehrungen wurden ihm im Laufe seines langen Fliegerlebens verliehen.

Er galt für viele als ein Idol, ein Vorbild für eine ganz besondere und sicher ausgefallene Art zu leben. Bei keinem Wettbewerb, bei keinem Trainingslager fehlte er und schleppte uns noch im hohen Alter mit seiner geliebten D-ELUF unermüdlich in den

Himmel. Selbst in der Mittagshitze und den Pausen blieb er oft im Flieger sitzen und machte ein Nickerchen. Ein kurzer Zuruf, und der Motor lief wieder – unfassbar, diese Kondition und dieser Enthusiasmus.

Seine damalige RF4, die „D-KOHI“ habe ich mir vor 40 Jahren, nach einem Flugtag auf dem Nortel – noch ohne den Piloten genauer zu kennen – mit einem Projektor an meine Werkstattwand projiziert und abgemalt. Das Kennzeichen dieses Flugzeugs übersetzte er immer lachend mit „Keine Olle hat Interesse“. Mit ihr hat er, zusammen mit seinem 2004 verstorbenen Freund Hannes Mattes und dessen RF5, bei über 100 Flugtagen in Deutschland mit wagemutigen Kunstflugfiguren das Publikum in Staunen versetzt.

Der Nachwuchs war immer ein ganz besonderes Anliegen für ihn. Und so hat er nicht nur mit seinen beiden LO100 in den Anfangsjahren des Segelkunstfluges die Jugend gefördert und unterstützt. Nach dem Bruch der beiden Flugzeuge in Blumberg entstand 1985 die Idee zur Gründung des Fördervereins für Segelkunstflug mit seinen heute über 1.200 Mitgliedern.

Auf dem Flugplatz Nagold fand man dann auch die Idee, einen Wettbewerb auszurichten, der seitdem jedes Jahr als „Salzmanncup“ den Nachwuchspiloten einen Einstieg in die Wettbewerbsfliegerei ermöglichen soll. Mit dem „Salzmann des Jahres“ werden jährlich besonders engagierte Segelkunstflieger ausgezeichnet.

Herzlichen Dank für die fast 100.000 Kilometer Flugzeugtransfer für seine Fliegerkameraden, die unzähligen Schleppminuten, die er oft auch noch mitfinanzierte, und die vielen, vielen Stunden ehrenamtliche Arbeit für die Fliegerei!



So kannte man ihn: Salzmann vor seiner D-ELUF, mit der er unermüdlich schleppte



Für seine Verdienste um den Luftsport wurde Wilhelm Dürkop vielfach ausgezeichnet, darunter auch mit der Silbernen Daidalos-Medaille des DAeC. Diese überreichte ihm Martin „Humpty“ Hofmann (r.) anlässlich seines 85. Geburtstages

Es hat immer sehr viel Spaß gemacht mit ihm zu plaudern oder seinen Erlebnissen zu lauschen. Nicht selten saß ihm der Schalk im Nacken, und seine Sprüche und Geschichten galten unter den Fliegern als ganz besonderes Highlight bei zahllosen Freizeiten und Wettkämpfen. Wie werden wir sie nun vermissen!

Die letzten Jahre haben ihn dann aber doch auf den Boden gezwungen, obgleich er bis zu seinem 88 Lebensjahr viele Tausend Flugstunden in seinem Flugbuch verzeichnen konnte. Er hatte Visionen, verrückte Ideen, er war ein Macher, ein Kamerad, ein Freund.

Seine letzten Tage waren gezeichnet von Krankheit und schwindender Lebensenergie, gegen die er mit all seiner verbleibenden Kraft gekämpft hat. Nach längerem Aufenthalt im Pflegeheim in Frommern bei Balingen ist er nun am 27. September um 10 Uhr zu seinem letzten großen Flug aufgestiegen. Wie werden die Engel da oben nun staunen, was man mit eigenen Flügeln alles anstellen kann.

Wilhelm, du wirst uns sehr fehlen – was mag das für ein schönes Gefühl für dich sein, nun endlich wieder fliegen zu dürfen. Mit Deinem ureigenen Lieblingsgruß sagen wir nun „Horrido“, lieber Fliegerkamerad.

Text: Martin Hofmann (Humpty)
Fotos: BWLV-Archiv

Mit großer Bestürzung und Trauer hat der BWLV vom Tod von Wilhelm Düerkop, genannt Salzmann, erfahren. In ihm verliert der Verband einen äußerst engagierten, weithin über die Grenzen von Baden-Württemberg bekannten Fliegerkameraden, der – wie kaum ein anderer – stets uneigennützig und selbstlos im Sinne des Luftsports agierte und der im wahrsten Sinne des Wortes für die Fliegerei lebte. Seine uneingeschränkte Liebe zur Fliegerei, seine Hilfsbereitschaft und sein schier unendlicher Einsatz auf zahlreichen Flugplätzen im Land sind legendär geworden. Dabei ging es ihm nie darum, Erfolge einzuheimen. Vielmehr war seine Motivation immer geprägt davon, die Freude am Fliegen zu leben und dies auch anderen zu ermöglichen. Hilfsbereitschaft und Kameradschaft waren für ihn Maximen, die er in einzigartiger Weise vorbildhaft lebte. Zahlreiche Ehrungen zeugen von den enormen Verdiensten, die Wilhelm Düerkop sich um den Flugsport erworben hat. So war er in mehreren BWLV-Vereinen Ehrenmitglied (zum Beispiel beim FSR Kraichgau und beim FSV Nagold), er erhielt die Silberne wie auch die Goldene Wolf-Hirth-Medaille und die Goldene Ehrennadel des BWLV, und auch die Silberne Daidalos-Medaille des DAeC wurde ihm verliehen. Die Gründung des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV, der zum Vorbild für etliche andere Segelkunstflugfördervereine in Deutschland und in der Welt wurde, ging maßgeblich auf ihn zurück. Letztlich war Wilhelm Düerkop aus der Welt der Segelkunstflieger nicht wegzudenken. Sein Tod hinterlässt eine große Lücke unter den Fliegerkameraden. Der BWLV nimmt mit großer Trauer und Dankbarkeit Abschied von Wilhelm Düerkop und wünscht allen, die ihn gekannt und gemocht haben, viel Kraft in der schweren Zeit des Abschieds.

ABSCHIED VON HANSJÖRG METZGER

Hansjörg Metzger, mit 99 Jahren ältestes Mitglied und Ehrenmitglied des Luftsportvereins (LSV) Degerfeld, ist gestorben. Der emeritierte Fachhochschul-Professor war dem LSV 1969 beigetreten und hatte den Verein über Jahrzehnte mitgeprägt, vor allem bei technischen Weiterentwicklungen.

Klarer Verstand, unkonventioneller Geist und liebenswerter Fliegerkamerad: Metzger war auch ältester aktiver Flieger des LSV Degerfeld. Zuletzt war es um ihn jedoch stiller geworden. Der „Prof“, wie der ehemalige Dozent an der Ingenieurschule in Furtwangen auf dem Degerfeld respektvoll genannt wurde, galt als bemerkenswerter Charakter und war bis ins hohe Alter hinein immer für eine Überraschung gut: Seine jahrzehntelange Liebe Emilie „Emmi“ Reuter heiratete er in einem Alter von deutlich jenseits der 80.

Originell war auch sein Ausstieg aus der Motorfliegerei im Jahr 2006. Den Anstoß dafür lieferte die Zuverlässigkeitsüberprüfung, kurz ZÜP: „In meinem Alter muss ich wohl keinem mehr darlegen, dass ich kein potenzieller Terrorist bin, und dafür auch noch bezahlen.“ Hansjörg Metzger rief bei seinem ehemaligen Studenten und späteren Fluglehrer Dieter Beck an, um ihm seine Entscheidung und eine Bitte mitzuteilen: den Motorsegler für ihn ein letztes Mal zu buchen. Der Abschlussflug als verantwortlicher Pilot sollte so sein wie sein Allererster: gleicher Fluglehrer, gleiche Strecke. Eine runde Sache eben.

Zur Fliegerei war Metzger Ende der 1960er-Jahre gekommen, über Umwege. Als Ingenieursvater betreute der Schwarz-



Hansjörg Metzger (rechts) mit Dieter Beck bei seinem letzten Flug als „Verantwortlicher“ in einer Motormaschine

wälder, Experte für elektrische Messtechnik, den damaligen Studenten Dieter Beck, der ein neuartiges Gerät entwickeln wollte: ein elektronisches Variometer mit Sollfahrtgeber für Segelflugzeuge. Nach etwas Bedenkzeit gab er seine Zustimmung für das Projekt. Schließlich hätte ihn die Fliegerei schon immer interessiert. Beck zeigte seinem wissenschaftlichen Betreuer das Ergebnis der Arbeit in der Praxis. Der Thermikflug gefiel Metzger so gut, dass er in die Fliegerei einstieg. Mit 48 versetzte sich der „Prof“ noch einmal in den Status eines Schülers und trat zusammen mit Emmi dem LSV Degerfeld bei.

Die LSVler lehrten ihn das Fliegen, der „Prof“ brachte sein Wissen in die Vereinsarbeit ein, zum Beispiel beim Aufbau der Sprechfunkverbindung zwischen Segelflugstart und der Winde für den Segelflug. Mit Vereinsmaschinen und seinem eigenen Flugzeug verbrachte er viele hundert Stun-

den in der Luft. Der Segelflugglizenz folgten die Scheine für Motorflug und Motorsegler. Auf dem Degerfeld stand er immer parat, wenn der Verein oder die Kameraden ihn brauchten. Dafür nahm er lange Anfahrten aus dem Schwarzwald-Baar-Kreis in Kauf, wo er lebte.

Nach einem Schlaganfall war Metzger in seiner Beweglichkeit etwas eingeschränkt, was ihn vom Segelfliegen nicht abhielt. Er flog mit einem zweiten Piloten zur Sicherheit im Doppelsitzer, wollte aber dennoch selbstständig agieren. Er tüftelte sich eine Seilschlinge aus, die es ihm ermöglichte, auch mit teilgelähmter linker Hand die Bremsklappen aus der Verriegelung zu lösen. Für die Umstände kann man nun mal nichts. Aber man darf nicht auf den Kopf gefallen sein.

Text: Volker Rath
Foto: LSV Degerfeld



INSURE BEFORE FLIGHT

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein – wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere.

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen kompletten Luftfahrt-Versicherungsschutz von der Drohne bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

+49 (0)89 3800 19301
luftfahrt@allianz.com

agcs.allianz.com

Allianz 



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282
(Christina Neugebauer)
E-Mail: klippeneck@bwlv.de
Internet: www.gaestehaus-klippeneck.de

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

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM NOVEMBER 2019

78. DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG
02.11.19 Freudenstadt
Info: www.segelfliegertag-2019.de

BWLTV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG
17.11.19 Filderhalle Leinfelden
Info: www.bwlv.de

MITGLIEDERVERSAMMLUNG HKF
17.11.19 Filderhalle Leinfelden
Info: www.hanns-kellner-fonds.de

SAALFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT
24.11.19 Schornbach
Info: www.modellflug-schorndorf.de

(B) ZELLENWART-LEHRGANG
25. – 30.11.19 Jugend- und Bildungsstätte Klippeneck
Info: birkhold@bwlv.de