

ALLGEMEINES SEITE 3

LOBBYARBEIT IST UNERSETZLICH!

DER BWLV-VORSTAND HAT ETLICHE POLITISCHE BESUCHE ABSOLVIERT

FALLSCHIRM SEITE 11

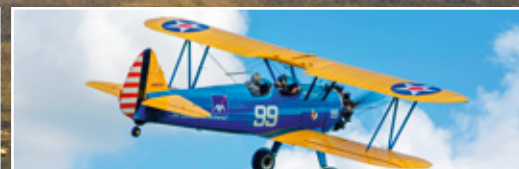
IM FREIEN FALL AUS DEM ROSINENBOMBER

DEM FALLSCHIRM-WELTMEISTER KLAUS RENZ IST EIN SPRUNG AUS EINER DC-3 PLACID LASSIE GELUNGEN



TITELTHEMA SEITE 28

TILO HOLIGHAUS GEWINNT DEN FAI-SEGELFLUG-GRAND-PRIX

IM SPANISCHEN LA CERDANYA IST DER KIRCHHEIMER
WELTMEISTER GEWORDEN UND BERICHTET VON SEINEN ERFAHRUNGEN

JETZT ANMELDEN:

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung) (B)

Fluglehrerfortbildung, gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV § 96

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 11. und 12. Oktober 2019, in der Filderhalle in Leinfelden.

Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.

Den Anmeldevordruck gibt es auf Seite 45 dieser Ausgabe sowie auf der Homepage des BWLV (Aus- & Weiterbildung).

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Lobbyarbeit ist unersetzlich!

ALLGEMEINES

- 4 BWLV-Vorstand: Politische Gespräche auf Bundes- und Landesebene
5 BRM Aero stellt neues elektrisches Flugzeug vor
6 Technik Museum Speyer: Restaurierung des Rosinenbombers abgeschlossen
6 E-Aircraft: Siemens verkauft elektrische Flugzeug-Antriebe an Rolls-Royce
7 Flughafen Stuttgart veröffentlicht erstes Airport-Jump'n'Run-Spiel
7 Bei der Früherkennung von Waldbränden helfen
8 Fliegende Sternwarte SOFIA zu Gast in Stuttgart: Jumbo mit Infrarot-Teleskop erforscht das All

PR-ARBEIT

- 8 Fliegergruppe Freudenstadt: Wer nicht wirbt, wird vergessen

LUFTSPORTJUGEND

- 10 Ready for Take-off: Winzeln ist bereit fürs BWLV-Landesjugendtreffen!

FALLSCHIRM

- 11 DC-3 /C-47 Placid Lassie in Tannheim: Klaus Renz springt aus historischem Rosinenbomber

MODELLFLUG

- 12 Bitte Änderungen beachten: Nationale Freiflug-Wettbewerbe 2019
13 U-Space: EU-Kommission regelt Betrieb und technische Anforderungen für Drohnen
13 3. EMFU Generalversammlung
14 EMFU wird Mitglied des ISAD
14 Erfolgreiche Saalflug-Europameisterschaft in Tschechien

MOTORFLUG/UL

- 15 Schöne Impression am Abend
15 Motorkunstflug: Starkes deutsches Team bei internationalen Wettkämpfen
16 Deutschlandflug 2019: Von Niedersachsen bis ins Alpenland
17 Weltmeisterschaft im Präzisionsflug: Gut geflogen!
18 Deutsche UL-Meisterschaft in Mühlhof am Inn
19 Infos über Kraftstoffe: Die neue MoGas-Karte ist da
20 Prüfertagung für DAeC-UL-Flugprüfer

SEGELFLUG

- 21 Glasflügel-Cup in Bad Saulgau
24 Interview mit Christoph Barniske: Was für die Segelflug-WM 2020 in Stendal wichtig ist
25 5. Oldtimer-Segelflugtreffen in Aalen-Elchingen: Dieses Mal lautet das Motto Typenfliegen
26 16. Übersberg Segelflug-Wettbewerb: Einer für alle!
28 FAI Sailplane World Grand Prix: Tilo Holighaus ist Weltmeister!

- 32 Salzmann-Cup in Vielbrunn: Piloten zaubern Figuren an den Himmel über dem Odenwald

REGIONEN

- 34 Region 1: 24. Flugplatzfest in Mühlacker
34 Region 3: Flugplatzfest in Ellwangen (EDPY)
35 Region 4: Einladung zum Esslinger Fliegerfest
35 Region 6: Flugtag auf dem Wächtersberg
36 Region 6: „Fliegende Bullen“ kommen zum Flugplatzfest Degerfeld
36 Region 7: Müllheimer Flugplatzfest

GRATULATION

- 37 Ernst Moll zum 95. Geburtstag
37 Glückwunsch an Harald Golly!

TECHNIK

- 38 92. Motorenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck: Denkwürdige Stunden mit der „alten Garde“
39 P/O-Freigaben und Freigaben durch Warte

BÜCHER

- 40 Windenstart und Startwinden

DAEC-NEWS

- 40 U-Space: DAeC und EAS sprechen mit einer Stimme
41 DAeC-Newsletter: Immer am Puls des Luftsports
41 Neuer DAeC-Präsident Stefan Klett: Antrittsbesuche bei der FAI und beim LBA erfolgreich absolviert
42 „Im Verein ist Sport am schönsten!“




BWLV-MITTEILUNGEN

- 43 Wechsel in der BWLV-Geschäftsstelle: Bernd Heuberger folgt auf Martin Jost
45 BWLV-Terminservice 2019
45 BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

FLUGSICHERHEIT

- 46 Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC: Whitepaper „Trennfläche FL 125“
46 Noch bis September: RMZ Cochstedt eingerichtet

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Fliegen im Hochleistungsflugzeug Discus-2cT: Gerade für den Nachwuchs eine besondere Gelegenheit, Flugerfahrung zu sammeln. Chris Hiller gelang dieser Blick auf das von Wilfried Großkinsky gestiftete Förderflugzeug des OLC, das jährlich an einen anderen talentierten Jungpiloten vergeben wird.

Foto: Chris Hiller

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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



LOBBYARBEIT IST UNERSETZLICH!



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

die Politik, so mögen viele von Ihnen denken, geht uns doch eigentlich gar nichts an. Was soll die Politik uns Luftsportlern denn schon bieten? Immer neue Verordnungen und Einschränkungen werden erlassen, und die Ausübung unseres schönen Hobbys wird immer schwieriger. Das höre ich immer wieder, und in gewisser Weise kann ich sogar nachvollziehen, dass sich da mitunter Frust breit macht angesichts der Fülle an Änderungen und Neuerungen, an die wir uns in den vergangenen Jahren gewöhnen mussten.

Doch das, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, ist nur die halbe Wahrheit. Denn die Politik funktioniert nach recht klaren Regeln. Wie überall im Leben gibt es auch dort sehr tüchtige und engagierte Menschen, die durchaus daran interessiert sind, was wir Luftsportler ihnen zu sagen haben – wir müssen eben die Gelegenheit ergreifen, das zu tun! Denn eines ist für mich ganz klar: Wer sich kein Gehör verschafft, wird auch nicht gehört.

Genau aus diesem Grund ist es eine der ureigensten Aufgaben des BWLV, die Interessen des Luftsports auch aktiv in der Politik zu vertreten. Dies tut die BWLV-Spitze regelmäßig und sucht gezielt den Kontakt zu Landes- und Bundespolitikern – so auch in jüngster Zeit, als Besuche bei mehreren Entscheidungsträgern der großen politischen Parteien im Land anstanden (siehe auch Bericht auf Seite 4 dieser Ausgabe).

Ich kann mit Fug und Recht sagen: Der Austausch mit den Landespolitikern war überaus konstruktiv und fruchtbar. Wir sind auf offene Ohren gestoßen und hatten Gelegenheit, alle Anliegen vorzutragen, die uns als Luftsportler umtreiben. Eine gute Sache, denn nur, wer miteinander spricht, sorgt dafür, dass Verständnis und gutes Miteinander auf beiden Seiten wachsen.

Ich habe sehr deutlich das Wohlwollen gespürt, das uns hierbei entgegenschlug. Dafür danke ich den Beteiligten sehr herzlich! Zugleich bin ich auch dankbar für die tolle Arbeit, die hier an vielen Stellen geleistet wird – oft genug auch im Verborgenen, sei es in den Parlamenten, Ausschüssen oder Staatsministerien. Denn Politikern und Staatssekretären geht es ja oft ähnlich wie

den fleißigen Menschen in den Vereinen: man sieht nicht immer auf den ersten Blick, was sie leisten. Aber ohne sie würde nichts vorwärts gehen. Darum sage ich ein herzliches Dankeschön für diesen Einsatz, der uns allen zugutekommt!

Der gute Kontakt zu diesen Entscheidern und Machern ist indessen für uns als Luftsportler nicht nur sozusagen „nice to have“, sondern geradezu überlebenswichtig. Insbesondere, wenn wir an all die Bedrohungen denken – seien es nun Drohnen, Windkraftplanungen oder die Ausweisung neuer Gewerbegebiete – die unseren Luftraum und unser Hobby einschränken und mitunter sogar unsere Flugplätze in ihrer Existenz gefährden.

Darum wird der BWLV auch künftig das Gespräch mit allen Politikern der demokratischen Parteien suchen. Nur so können wir unsere Interessen vertreten und uns für unser Hobby stark machen. Dies gelingt übrigens auch auf Bundesebene derzeit ausgezeichnet: Der neue DAeC-Präsident Stefan Klett sucht sehr intensiv den Kontakt zu den Entscheidungsträgern auf vielen Ebenen. Dies ist unbedingt notwendig und wird dem Luftsport zugutekommen, davon bin ich überzeugt!

Dies, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, sollten wir alle uns zum Vorbild nehmen. Denn auch Sie in Ihren Vereinen sollten die Möglichkeit zum Austausch mit den Politikern vor Ort nutzen. Mein Vorschlag deshalb: Bleiben Sie in Kontakt mit den Lokal- und Regionalpolitikern, auch mit den Bundestagsabgeordneten aus Ihrem Wahlkreis. Laden Sie sie auf den Flugplatz ein, drehen Sie mit Ihnen eine Runde in der Luft, lassen Sie sie Ihre Heimat aus einer neuen Perspektive von oben sehen. Und vor allem: Zeigen Sie Ihnen, dass Sie als Verein enorm wichtige und unersetzliche Arbeit für die Gemeinschaft leisten!

Sie werden sehen: Es lohnt sich. Denn wenn es zum Beispiel das nächste Mal darum geht, just auf Ihrem Flugplatz ein neues Gewerbegebiet ausweisen zu wollen, wird es vielleicht genau einer dieser Politiker oder Abgeordneten sein, der sich an den Besuch bei Ihnen erinnert und eine Lanze für Sie bricht. Um es ganz konkret zu sagen: Lobbyarbeit ist nichts Anrüchiges. Sie ist vielmehr essenziell. Es ist unser aller Aufgabe, uns auch auf diesem Weg für den Luftsport einzusetzen.

Ihr

BWLIV-VORSTAND

POLITISCHE GESPRÄCHE AUF BUNDES- UND LANDESEBENE

Nach dem sehr informativen und konstruktiven Meinungsaustausch im Mai mit dem Vorsitzenden der Landtagsfraktion der Grünen, Andreas Schwarz (MdL), nutzte der BWLV-Vorstand jüngst bei weiteren politischen Gesprächen die Chance, aktuelle Probleme des Luftsportes im Land den politisch Verantwortlichen näherzubringen. Gleichzeitig dienten die Gespräche dazu, einen konstruktiven Dialog und gegenseitigen Austausch voranzutreiben.

So konnten BWLV-Präsident Eberhard Laur und BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur Steffen Bilger, Abgeordneter der CDU aus dem Wahlkreis Ludwigsburg im Deutschen Bundestag, die zum Teil existenziellen Probleme aufzeigen, welche sich der Luftsport unter anderem in der Frage der Neuordnung des Luftraumes im Blick auf die Nutzung durch Drohnen ergibt.

Gleiches gilt für den Ausbau der Windenergie, der hier in Baden-Württemberg mit Bauhöhen von nunmehr 250 Metern und höher immer häufiger zu Sicherheitsproblemen in der Umgebung von Flugplätzen führt. Ein weiteres Mal mahnten die Vertreter des Luftsportes die dringende Änderung der veralteten und nicht mehr zeitgemäßen Abstands-



Zu Besuch bei MdB Steffen Bilger (CDU), parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (Mitte): BWLV-Präsident Eberhard Laur (links) und BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß

regelungen an, die für die Errichtung von Windkraftanlagen in Flugplatznähe gelten.

Insgesamt zeigte sich Bilger beeindruckt von der Struktur und Leistung der Vereine im Luftsport und sicherte zu, im Rahmen anstehender Entscheidungen und Abwägungsprozesse auch die Belange des Luftsportes angemessen zu berücksichtigen.

Der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Landtagsfraktion Jochen Haußmann und dessen Abgeordnetenkollege Klaus Hoher (FDP) zeigten in gleicher Weise Verständnis für die Anliegen des Luftsportes, die BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael

Hallmayer bei einem offenen Meinungsaustausch Anfang Juli vortrugen.

Nach ihrer Auffassung müsse aktuell mehr denn je darauf geachtet werden, dass bei Abfassung der Gesetze und deren Anwendung Maß und Ziel im angemessenen Verhältnis zueinanderstehen, was vielfach aber nicht mehr der Fall sei. Hierdurch drohen mehr und mehr vorhandene Strukturen ins Abseits zu geraten durch aktionistische Überregulierung, deren Nutzen oftmals in keinem Verhältnis zum angestrebten Ziel stehe. Weniger sei hier mehr – und so erhielten Proß und Hallmayer auch hier das Angebot zur Unterstützung der Belange des Luftsportes.

Auch künftig wird der BWLV den Kontakt zu den politischen Entscheidungsträgern suchen und sich dort für die Interessen der Luftsportler einsetzen. Die aktuellen Gespräche haben gezeigt: In konstruktiver und respektvoller Atmosphäre wurden wichtige Themen erörtert, und es wurde deutlich, dass beide Seiten zufrieden und partnerschaftlich verbleiben konnten.

Der BWLV-Vorstand bedankt sich bei allen beteiligten Bundes- und Landespolitikern sehr herzlich für die Gelegenheit zum Dialog, das wohlwollende Entgegenkommen und die Bereitschaft, sich ernsthaft mit den Anliegen der Luftsportler auseinanderzusetzen!



Im Gespräch (von rechts): Jochen Haußmann, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer, BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß und MdL Klaus Hoher (FDP)

Text: Klaus Michael Hallmayer
Fotos: z

BRISTELL ENERGIC

BRM AERO STELLT NEUES ELEKTRISCHES FLUGZEUG VOR



Die Bristell Energic soll insbesondere als Schulungsflugzeug zum Einsatz kommen

Das tschechische Unternehmen BRM Aero hat seiner Produktpalette jüngst einen neuen Zweisitzer hinzugefügt und den Erstflug absolviert. Jedoch wird die sogenannte Bristell Energic nicht mehr mit einem konventionellen Rotax-Motor betrieben, sondern ist erstmals mit einem elektrischen Antrieb des schweizerischen Unternehmens H55, einem Ableger von Solar Impulse, ausgestattet.

Der Starrflügler kann nach Unternehmensangaben eine reine Flugzeit abzüglich Reserven von bis zu einer Stunde erreichen und zielt auf den wachsenden Markt der Trainerflugzeuge für angehende Piloten ab. Mit einer angegebenen Aufladzeit von ebenfalls einer Stunde kann die Energic wieder relativ zügig in die Luft. Als Reiseflugzeug ist sie jedoch eher nicht ausgelegt. Der Betrieb ist mit Stromkosten von circa zehn Euro pro Stunde günstig gehalten.

Auf die Zulassung für die Akkupakete, die in die Flächen modular ein- und ausgebaut werden können, wird noch gewartet. Das maximale Abfluggewicht beträgt 750 Kilogramm, weshalb es in Deutschland auch nach der neuen Regelung nicht als Ultraleichtflugzeug



Hightech im Einsatz: Angetrieben wird das Flugzeug von einem Elektromotor, den H55 – ein Spin-off des Projekts Solar Impulse – entwickelt hat

zugelassen werden kann. Jedoch erfüllt das Projekt neben dem wirtschaftlichen Gedanken eher das Ziel, die emissionsfreie Luftfahrt weiterzuentwickeln.

Mitgründer und -entwickler von H55 ist der Schweizer Pilot und Ingenieur André Borschberg, der vor allem für seine

Weltumrundung zusammen mit Bertrand Piccard im solarbetriebenen Motorflugzeug Solar Impulse bekannt ist.

Text: Jacob Munder
Fotos: H55/Anna Pizzolante,
Florian Bloesch

RESTAURIERUNG DES ROSINENBOMBERS ABGESCHLOSSEN

Die Douglas DC-3 ist ein Flugzeugtyp der Douglas Aircraft Company. Insgesamt wurden 16.079 Stück davon gebaut, davon 15.472 Militärmaschinen. In Deutschland kennt man die Militärausführungen auch unter dem Spitznamen Rosinenbomber. Vor 70 Jahren erhielt die Luftbrücke der Alliierten nach West-Berlin, von 1948 bis 1949, mit ihren Lebensmitteltransporten über zwei Millionen



Aus der Perspektive von unten wurde deutlich, wie groß und wuchtig die Maschine eigentlich ist



Kürzlich wurde die DC-3 des Technik Museums Speyer nach einer Restaurierung wieder per Kran an ihren Platz über dem Haupteingang gehoben

Menschen am Leben. Dies war die bisher größte und spektakulärste Hilfsaktion in Deutschland.

Auch das Technik Museum Speyer verfügt über ein Exemplar der DC-3, das dort ausgestellt wird. Daran wurden zuletzt Restaurierungsarbeiten durchgeführt. Passend zum 70-Jahr-Jubiläum

der Luftbrücke wurden diese nun abgeschlossen, und das Flugzeug wurde am 25. Juni mit einem Kran wieder an seinen ursprünglichen Platz über dem Haupteingang des Museums gehoben.

Text und Fotos: Technik Museum Speyer

E-AIRCRAFT

SIEMENS VERKAUFT ELEKTRISCHE FLUGZEUG-ANTRIEBE AN ROLLS-ROYCE

Siemens und Rolls-Royce haben kürzlich auf der Internationalen Pariser Luftfahrtausstellung in Le Bourget (Frankreich) eine Vereinbarung über den Verkauf der eAircraft-Einheit von Siemens unterzeichnet.

Als Grund wird genannt, dass das Geschäft mit elektrischen und hybrid-elektrischen Antriebssystemen für Flugzeuge deutlich bessere Wachstumsperspektiven mit einem neuen Eigentümer habe, der eng mit der Luft- und Raumfahrtindustrie verbunden ist. Der Abschluss der Transaktion wird für Ende 2019 erwartet. Die Partner haben sich darauf geeinigt, die finanziellen Details der Transaktion nicht offenzulegen.

Das eAircraft-Team habe sich unter der Leitung von Frank Anton in den vergangenen zehn Jahren als Pionier bei elektrischen und hybrid-elektrischen Antriebssystemen für Flugzeuge etabliert, heißt es von Seiten der Siemens AG. In Rolls-Royce habe man diese Kompetenzen in die Hände eines engen Partners von Airbus gegeben. Die Kooperation mit Rolls-Royce werde fortgeführt, dies solle die Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren, emissionsärmeren Luftfahrt unterstützen.

Siemens eAircraft ist ein firmeninternes Start-Up mit rund 180 Mitarbeitern, das elektrische und hybrid-elektrische Antriebssysteme für die Luftfahrt entwi-

ckelt. In Zusammenarbeit mit Partnern wie Airbus entstehen an den Standorten München, Erlangen und Budapest Prototypen für Antriebssysteme von unter hundert bis mehreren Tausend Kilowatt – etwa für das Airbus-Lufttaxi „City Airbus“. Im Jahr 2016 ging eAircraft eine Entwicklungspartnerschaft mit Airbus ein, um die Technologie weiter voranzutreiben. Siemens erforscht und entwickelt bereits seit rund zehn Jahren elektrische Antriebe für Flugzeuge und konnte dabei mehrere Rekorde aufstellen.

Text: Siemens/red.

FLUGHAFEN STUTTGART VERÖFFENTLICHT ERSTES AIRPORT-JUMP'N'RUN-SPIEL: REISEVORBEREITUNG IM RETRO-PIXEL-STYLE

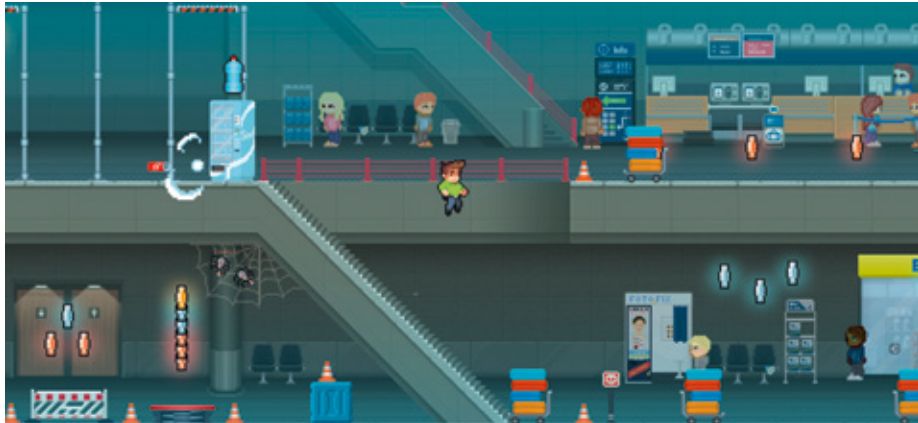
Der Flughafen Stuttgart hat mit „Catch the plane“ für seine Fans ein Videospiel entwickelt, in dem sich Gamer den Herausforderungen der Reisevorbereitung als Passagier stellen können. In vier Leveln steuert man den Charakter Tobi Cityhopper vom Klingeln des Weckers

am Morgen bis ins Flugzeug und muss dabei verschiedene Aufgaben erledigen.

Im ersten Level muss der Spieler etwa entscheiden, welche Dinge Tobi auf der Reise dringend benötigt und welche besser daheimbleiben sollten, damit man

stressfrei durch die Sicherheitskontrolle kommt. Die folgenden drei Level am Flughafen Stuttgart bieten Action mit unkontrollierbaren Getränkeautomaten im Terminal und wild gewordenen Koffern im Gepäckverteiler. Wie es sich bei Jump'n'Run gehört, muss man zum Schluss einen mächtigen Endboss besiegen, um an Bord der Maschine zu kommen.

Das detailreiche Layout ist im Retro-Pixel-Stil gestaltet und an die beliebten Jump'n'Run-Klassiker vergangener Jahrzehnte angelehnt.



Mit Spaß zum Flugzeug: Der Flughafen Stuttgart bietet neuerdings das kostenlose Jump'n'Run-Spiel „Catch the plane“ an. Dabei gilt es, mit der Hauptfigur Tobi Cityhopper trotz aller Widrigkeiten und Hindernisse rechtzeitig den Flug zu erreichen



„Catch the plane“ ist kostenfrei für iOS im Apple App Store und für Android in Google Play erhältlich.

Text: Flughafen STR/red.
Screenshot: Flughafen Stuttgart

AUFRUF AN ALLE PILOTEN BEI DER FRÜHERKENNUNG VON WALDBRÄNDEN HELFEN!

Piloten als fliegende Feuermelder: Jeder Flieger kann mithelfen, (Wald)brände frühzeitig zu entdecken und deren Ausbreitung zu verhindern

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz hat seine Piloten aufgerufen, bei der Früherkennung von Waldbränden mitzuhelfen. Dem schließt sich der BWLV gerne an. Vereinsvertreter sollten sich hierzu zunächst mit den örtlichen Feuerwehren in Verbindung setzen und ihre Hilfe anbieten.

Wenn die Piloten dann unterwegs sind, sollten sie wie folgt vorgehen:

- auf Anzeichen von Bränden achten (Feuer und/oder stärkere Rauchentwicklung; übrigens nicht nur

über walddreichem Gebiet, auch über Wiesen und Getreidefeldern)

- möglichst genau über die Brandstelle fliegen (unbedingt Sicherheitsabstand beachten!)
- die entsprechenden Koordinaten auf dem GPS festhalten (den aktuellen

Standort per WhatsApp speichern oder ein Bild mit dem Smartphone von den Koordinaten machen)

- die Information dann möglichst schnell per Funk an den nächstgelegenen Flugplatz, an die FIS Langen oder die Notrufnummer der lokalen Feuerwehr (112) oder Polizei

(110) mit Angabe der Koordinaten weitergeben.

In den vergangenen Jahren konnten auf diese Weise in Rheinland-Pfalz aufmerksame Piloten in etlichen Fällen Brände so frühzeitig melden, dass größere Schäden verhindert wurden. Dies ist für die Allge-

meinheit von großem Nutzen. Zudem hat die Aktion den Vereinen viel positive Resonanz in den Medien eingebracht. Darum empfiehlt auch der BWLV seinen Mitgliedsvereinen und allen Piloten, sich hier zu beteiligen.

Text: Simone Bürkle
Foto: Pixabay

FLIEGENDE STERNWARTE SOFIA ZU GAST IN STUTTGART

JUMBO MIT INFRAROT-TELESKOP ERFORSCHT DAS ALL

Das Forschungsflugzeug SOFIA (Stratosphären-Observatorium für Infrarot-Astronomie) wird im Herbst am Flughafen Stuttgart zu Gast sein: Nach vorläufigen Planungen wird die Boeing 747SP von Sonntag, 15. September, bis voraussichtlich Mittwoch, 18. September, am Landesflughafen zu sehen sein. Die fliegende Sternwarte ist ein gemeinsames Projekt der NASA und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR). Forscher des SOFIA-Instituts der Universität Stutt-

gart betreuen den Betrieb des Observatoriums auf deutscher Seite.

Die umgebaute Boeing 747SP beherbergt in ihrem Rumpf ein rund 17 Tonnen schweres Infrarot-Teleskop mit einem Durchmesser von 2,7 Metern. Bei Forschungsflügen in circa 13 Kilometern Flughöhe beobachtet SOFIA ungestört von der Erdatmosphäre ferne Sterne und Galaxien und ortet chemische Verbindungen im Weltall.

Bei seinem Besuch in Stuttgart wird der Jumbo direkt vor den Terminals stehen, von der Besucherterrasse aus wird er also gut zu sehen sein. Für die interessierte Öffentlichkeit wird es die Möglichkeit geben, sich zu Führungen durch das Flugzeug anzumelden, Details dazu folgen im Sommer.

Der Heimatflughafen der fliegenden Sternwarte ist in der Nähe von Los Angeles in Kalifornien. 2011 war die Maschine schon einmal in Stuttgart. Anlass für den neuen Besuch ist eine große Konferenz der Astronomischen Gesellschaft an der Universität Stuttgart, zu der rund 400 Forscher aus aller Welt erwartet werden, die unter anderem auch das hundertjährige Bestehen der Internationalen Astronomischen Union feiern. „Wir freuen uns sehr, dass SOFIA wieder einmal nach Stuttgart kommt“, sagt Dr. Alfred Krabbe, Leiter des Deutschen SOFIA Instituts (DSI) der Universität Stuttgart.



Anlass für den Besuch der fliegenden Sternwarte SOFIA ist eine große Konferenz der Astronomischen Gesellschaft an der Universität Stuttgart, zu der rund 400 Forscher aus aller Welt erwartet werden



Weitere Informationen zu SOFIA gibt es unter www.dsi.uni-stuttgart.de und unter www.dlr.de.

Text und Foto: Flughafen Stuttgart

PR-ARBEIT

FLIEGERGRUPPE FREUDENSTADT

WER NICHT WIRBT, WIRD VERGESSEN

Mit mehreren Aktionen beteiligt sich die Fliegergruppe Freudenstadt auch in diesem Jahr am Stadtleben. Im Sinne einer guten Öffentlichkeitsarbeit ist dies essenziell – im Folgen-

den eine Übersicht über die größten Aktionen.

So stellte die Fliegergruppe Freudenstadt – nicht nur als Blickfang – den Discus CS

beim großen Sportfest der Hartranft-Grundschule rund um die Freudenstädter Turn- und Festhalle vor. Mit dem Schulsportfest nutzten die Freudenstädter Vereine die Möglichkeit, die Kooperation

zwischen Schule und Freudenstädter Sportvereinen auf eine neue, ganz besondere Art und Weise herzustellen. Das Konzept ging auf alle Fälle auf: 17 Vereine stellten sich den Schülern der Hartranft-Grundschule an bis zu drei sportartspezifischen Spielstationen vor. Obwohl auch viele klassische Sportarten vertreten waren, war der Discus immer wieder dicht umlagert.

Klar, dass der Nachwuchs selbst einmal Probesitzen wollte. Insgesamt ca. 300 Schüler in Begleitung ihrer Lehrer, Eltern und Geschwister waren mit Begeisterung dabei. Christian Deubig und Oliver Pfau hatten allerhand zu tun. Auch der kleine Oskar Haug (siehe Bericht im Juni-Adler) war wieder mit Begeisterung dabei. Zahlreiche Besucher versprachen, bald einmal in Musbach vorbeizuschauen. Sportkreispräsident Alfred Schweizer fand es toll, dass die Freudenstädter Flieger wieder dabei waren. So hoffen die Mitglieder der FG Freudenstadt darauf, dass sich mancher Schüler, der bald 14 Jahre alt wird, sich an diesen Tag erinnert, um eventuell das spannende Hobby Segelfliegen anzugehen.

Sehr gute Zusammenarbeit mit dem Freien Radio Freudenstadt

Auch das Freie Radio Freudenstadt kam erneut auf den Verein zu. So besuchte Redakteur Jimmy Franz unlängst die Musbacher Segelflieger, um einen Flugtag mitzuerleben. Lothar Schwark, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit, nahm ihn in der ASK 13 mit. Der starke Wind und bockige Luft störten den interessierten Fluggast nicht – im Gegenteil: Nachdem Franz einen satten Aufwind



Beim großen Sportfest der Hartranft-Grundschule in Freudenstadt war der Discus CS ein Blickfang

erlebt und das gemeinsame Kurbeln mit einem Duo Discus über grünen Wiesen und dem Wald genossen hatte, ist Segelfliegen für ihn künftig eine echte Option.

Das gab er dann zwei Wochen später bei einer Livesendung im Studio des Freien Radios Freudenstadt preis. Als Gast war Lothar Schwark eingeladen, der den Hörern den Verein und das Segelfliegen vorstellte.

Franz möchte auch über den Deutschen Segelfliertag berichten, der am 2. November dieses Jahres in Freudenstadt stattfindet – dies hat er bereits 2015 mit einem Kollegen getan. Dabei ist beiden eine echte Meisterleistung gelungen. Nahezu alle Größen von Klaus Ohlmann, Holger Back, Wolfgang Weinreich, Ulf Merbold, Eberhard Laur wie auch

SWR-Moderator Michael Kost und viele weitere Segelflieger wurden von Franz und seinem Kollegen interviewt. Als Zugabe wurde dieses beeindruckende einstündige Zeitdokument nochmals gesendet. Dazu wurde die Sendung nochmals an drei Tagen wiederholt.

Zumindest im Stadtgeschehen sind die Freudenstädter Flieger eine feste Größe, wie auch Oberbürgermeister Julian Osswald bestätigt. Er werde auch außerhalb der Region immer wieder positiv auf den Flugsportverein angesprochen. Zudem fördern zahlreiche Presseberichte das gute Image der Fliegergruppe Freudenstadt.

Text: Lothar Schwark
Fotos: Lothar Schwark/Freies Radio Freudenstadt



Redakteur Jimmy Franz vom Freien Radio Freudenstadt im Gespräch mit Lothar Schwark



Oliver Pfau erklärt die Platzrunde. Dabei ist Geschicklichkeit angesagt, sonst klingelt es, wenn man das Metall berührt



READY FOR TAKE-OFF

WINZELN IST BEREIT FÜRS BWLV-LANDESJUGENDTREFFEN!

Der LSV Schwarzwald organisiert dieses Jahr das Landesjugendtreffen mit Landesjugendversammlung in Winzeln

13 Jahre ist es her, dass sich Harry Hezel und Teo Schweizer Gedanken machten, wie sie das damalige Bundesjugendtreffen des LSV Schwarzwald in Winzeln gestalten sollten – eine Aufgabe, die so manche Idee und eine Brise Kreativität erforderte.

Heute – einige Jahre später – haben sich die Jugendleiter in Winzeln erneut das Ziel gesetzt, beim diesjährigen **BWLV-Landesjugendtreffen 2019 (LaJu)** nichts auszulassen. Denn keine halben Sachen zu machen, war in Winzeln schon immer Voraussetzung für gelungene Veranstaltungen.

Das LaJu findet am **Samstag, 5. Oktober**, statt. Beginn ist um 14 Uhr mit

einem kurzen Briefing für die geplanten Geländespiele. Am Abend folgt eine Siegerehrung mit einfallsreichen Preisen für die drei besten Vereine. Für kostengünstiges Essen ist am Abend gesorgt, abgerundet wird das Ganze mit einem kleinen Programm zur Unterhaltung.

Gleichzeitig findet an diesem Tag die **BWLV-Landesjugendversammlung** statt. Diese beginnt um 19 Uhr im Schulungsraum. Anschließend wird zur Party in der Segelflughalle eingeladen. Gespielt wird ein breites Musikspektrum, von den 1990er-Jahren bis hin zu aktueller Musik. Vorgesehen ist ein Open End.

Für Besucher, die mit dem Flugzeug anreisen wird an diesem Tag keine Lande-

gebühr berechnet. Schlafplätze sind in der beheizten Werfthalle bis zu einer gewissen Zahl kostenfrei verfügbar. Wer zelten möchte, hat ausreichend Platz, sich auf dem Campingplatz niederzulassen.



Weitere Infos gibt es unter www.lsv-schwarzwald.de.

Text: Dennis Schuster
Foto: LSV Schwarzwald

– Anzeige –

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GFK/ CFK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzrakel
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure

TERMINE:

23. - 27.09.2019

11. - 15.11.2019

02. - 06.12.2019

INFORMATIONEN UND BUCHUNG:
www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html

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

DC-3 /C-47 PLACID LASSIE IN TANNHEIM

KLAUS RENZ SPRINGT AUS HISTORISCHEM ROSINENBOMBER

Am 19. Juni gab es für Fallschirmspringer eine außergewöhnliche Gelegenheit auf dem Flugplatz Tannheim: Dort waren Sprünge aus einer DC-3/C-47 Placid Lassie, besser bekannt als Rosinenbomber, möglich. Auch BWLV-Mitglied und Fallschirmweltmeister Klaus Renz nahm teil und wagte einen Sprung der besonderen Art.

Zunächst hatte es sich nach einer verrückten Idee angehört: Anfang April ging in der Fallschirmspringer-Szene eine Information herum, dass es vielleicht die Möglichkeit gebe, aus einem der bekanntesten historischen Flugzeuge der Welt mit dem Fallschirm abzuspringen. Die DC-3/C-47 Placid Lassie flog bereits im Zweiten Weltkrieg unter amerikanischer Flagge als Truppen- und Materialtransporter. Berühmt wurden diese Flugzeugtypen aber insbesondere in der Nachkriegszeit als Rosinenbomber, als sie während der Berlin-Blockade der damaligen Sowjetunion im Minutentakt die Luftbrücke nach Berlin am Leben erhielten.

Anlässlich des diesjährigen Jubiläums „70 Jahre Luftbrücke und 75 Jahre



Klaus Renz vor der Placid Lassie, dem sogenannten Rosinenbomber

D-Day“ machten sich einige der wenigen noch lufttüchtigen Maschinen aus den USA auf den langen Weg, um diese außergewöhnlichen Geburtstage hier zu feiern – darunter sollte auch eine nach Tannheim bei Memmingen kommen. Und das klappte tatsächlich, für den 19. Juni wurde ein Treffen angesetzt.

Riesige Flügel und mächtige Motoren

Rund 100 Fallschirmspringer hatten sich für die Veranstaltung angemeldet und trafen sich bereits früh morgens am Flugplatz Tannheim. Dort wurden sie nicht nur von den Organisatoren Tanja



Rund 100 Springer hatten sich zu der Veranstaltung in Tannheim angemeldet – hier ein Teil von ihnen

und Sascha Bone von den „Flying Bones“ herzlich begrüßt, sondern auch von der Placid Lassie und ihrer Crew. Die Maschine in beeindruckender Größe mit ihren riesigen Flügeln und mächtigen Motoren war bereits vor Ort. Was hatte diese Maschine Baujahr 1943 nicht schon alles erlebt!

Dass dies tatsächlich zustande kommen würde, war bis zuletzt nicht klar. Denn noch ein paar Tage zuvor hatten die Luftsportler die Nachrichten aus Berlin verfolgt. Dort hatte die Hauptstadt den historischen Flugzeugen, die extra zum Geburtstag der Luftbrücke den weiten Weg aus Übersee zurückgelegt hatten, die Landegenehmigung verweigert. Dies verärgerte nicht nur die Piloten, auch die Springer waren sich nicht sicher, ob die Veranstaltung in Tannheim nun wirklich stattfinden würde. Umso erfreulicher, dass es letztlich geklappt hat!

Euphorie der Springer war groß

Freudestrahlend bei bestem Wetter wurde morgens das Briefing von Chef-Organisator Sascha Bone durchgeführt und die Maschinen wurden eingeteilt. „Wir waren alle aufgereggt wie kleine Kinder, und in der Euphorie für den Sprung kaum mehr zu bremsen“, so Klaus Renz, der im dritten Flug als Sprungchef eingeteilt wurde.



Im freien Fall: Klaus Renz nach dem Absprung

Bedingt durch die Aufnahme von je 25 Fallschirmspringern pro Flug war die Maschine zu schwer für einen Start ab Flugplatz Tannheim. Also wurde sie zum Regionalflughafen nach Memmingen verlegt, wo die Springer einstiegen.

Schon das Anlassen der mächtigen Motoren war ein Spektakel. „Das dumpfe Dröhnen der Motoren beim Start jagte jedem von uns eine Gänsehaut ein“, berichtet Klaus Renz. Majestätisch hob der Rosinenbomber ab und stieg langsam der Sonne entgegen. Nach ca. 15 Minuten flog die Maschine in 2.200 Meter Höhe

an, und der Pilot gab die Absetzfreigabe. Die meisten Teilnehmer sprangen einzeln oder in kleinen Gruppen ab und freuten sich noch im Freifall über den Anblick der Maschine.

„Keiner von uns wird diesen Tag und diesen historischen Sprung jemals vergessen. Da bin ich mir sicher“ sagt Klaus Renz, der Mitglied im Aero Club Stuttgart ist, rückblickend nach der besonderen Veranstaltung.

Text: red.
Fotos: Klaus Renz

MODELLFLUG

BITTE ÄNDERUNGEN BEACHTEN: NATIONALE FREIFLUG-WETTBEWERBE 2019

Der Wachtelkönig hat der ursprünglichen Freiflug-Planung für 2019 einen Strich durch die Rechnung gemacht, Termine und Gelände mussten umgeplant werden. Hier der aktuelle Stand:

9. bis 11. August 2019

Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft Freiflug Ebene

Wolmirsleben (ST)

DAeC

beschwende@t-online.de

www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/f1a-segler/

6. bis 8. September 2019

Deutsche Meisterschaft Senioren Freiflug Ebene

Manching (BY)

DAeC

michael.jaeckel@daec-modellflugsport.de

www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/f1a-segler/

14. bis 15. September 2019

Ranglistenwettbewerb F1ABC

Manching (BY)

DAeC

bernd-hoenig@freenet.de

www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/f1a-segler/

Text: Bernhard Schwendemann



U-SPACE

EU-KOMMISSION REGELT BETRIEB UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN FÜR DROHNEN

Kein rechtsfreier Raum für Drohnen: Die EU-Kommission hat Regeln für deren Betrieb erlassen. Dies betrifft auch den Modellflug

Die EU-Kommission formuliert in der Durchführungsverordnung 2019/947 Regeln für den Betrieb unbemannter Luftfahrtsysteme (UAS), umgangssprachlich Drohnen genannt. In der Delegierten-Verordnung 2019/945 hält die Behörde technische Anforderungen für UAS fest. Beide Verordnungen traten zum 1. Juli 2019 in Kraft.

„Im einheitlichen europäischen Luftraum können unbemannte Luftfahrzeuge – unabhängig von ihrer Masse – und bemannte Luftfahrzeuge, seien es Flugzeuge oder Hubschrauber, nebeneinander betrieben werden“, heißt es im ersten Absatz der Durchführungsverordnung, die am 11. Juni von der EU-Kommission veröffentlicht wurde.

Die Einführung des U-Space, eines Luftraums für den Betrieb von UAS, führt das Dokument in Absatz 26 wie folgt aus: „Das ‚U-Space-System‘ einschließlich seiner Infrastruktur, Dienste und Ver-

fahren für den sicheren UAS-Betrieb, das deren Einbeziehung in das Luftfahrtsystem unterstützt, ist zwar noch im Aufbau, doch mit dieser Verordnung sollten bereits jetzt Anforderungen an die Umsetzung der drei Grundpfeiler des U-Space-Systems festgelegt werden – Registrierung, Geo-Sensibilisierung und Fernidentifikation –, die es weiter zu vervollständigen gilt.“

In den vergangenen Wochen haben Europe Air Sports und DAeC ihre Position zum U-Space bereits unmissverständlich klargemacht (mehr dazu auf www.daec.de). Die Durchführungsverordnung legt zudem fest, dass auf Basis der Delegierten-Verordnung 2019/945 UAS künftig in drei Kategorien eingeteilt werden: offen, speziell und zulassungspflichtig. Außerdem führt sie künftige Anforderungen an Betreiber und Hersteller aus.

Auch der Modellflug wird in Absatz 27 thematisiert: „Nachdem Flugmodelle als

UAS gelten und dem Flugmodellbetrieb in Vereinen und Vereinigungen ein gutes Sicherheitsniveau bescheinigt wird, sollte es auch unter Berücksichtigung der in den Mitgliedstaaten vorhandenen bewährten Verfahren einen nahtlosen Übergang von den verschiedenen nationalen Systemen zum neuen Rechtsrahmen der Union geben, damit Flugmodell-Vereine und -Vereinigungen ihren Betrieb unverändert fortführen können.“

„Wir setzen alles daran, künftig noch mehr in Entscheidungen mit einbezogen zu werden, um den Luftsport, so wie wir ihn kennen und schätzen, auf europäischer und nationaler Ebene zu erhalten“, sind sich DAeC-Präsident Stefan Klett und DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna im Hinblick auf das anstehende Inkrafttreten der beiden Verordnungen einig.

Text: DAeC/cm
Foto: Pixabay

EUROPEAN MODEL FLYING UNION

3. EMFU GENERALVERSAMMLUNG

Anfang Juni fand die 3. Generalversammlung der European Model Flying Union (EMFU) in Gouda (Niederlande) statt. Die EMFU, der Zusammenschluss von 15 nationalen Verbänden aus zwölf Ländern, vertritt rund 126.000 Modellflieger.

Neben den Formalien standen Wahlen auf der Tagesordnung. Alle bisherigen Funktionsträger wurden in ihrem Amt bestätigt. Gewählt wurden als Vorsitzender David Phipps (GB), als Generalsekretär Frank Tofahrn (D) und als Beisitzer Richard Branderhorst (NL).

Das zentrale Thema der Versammlung war die europäische Neuregulierung unbemannter Luftfahrzeuge und Luftfahrtsysteme und die Auswirkung auf den europäischen Modellflug.

Text: Frank Tofahrn, EMFU

EMFU WIRD MITGLIED DES ISAD

INTERESSEN DES MODELLFLUGS BEI FUNKANLAGEN NUN BESSER VERTRETEN

Die European Model Flying Union (EMFU) ist jetzt Mitglied des Interessenverbandes der Short Range Device Anwender Deutschland (ISAD) geworden.

Der ISAD vertritt die Belange der Nutzer und Hersteller von Funkanlagen geringer Reichweite auf nationaler und europäischer Basis, wie zum Beispiel bei der Bundesnetzagentur (BnetzA), der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post

und Telekommunikation (CEPT), der EU-Kommission und dem Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI).

Die EMFU tritt damit über den ISAD direkt in die Regulierung und Normierung der im Modellflug verwendeten Funksysteme ein und vertritt dabei als größter europäischer Modellflugverband die Interessen seiner Mitglieder in diesen Gremien.

In Anbetracht der immer noch andauernden Umwälzungen im Funkbereich durch die Umsetzung der Radio Equipment Directive ist das von besonderer Wichtigkeit und wird aus der etablierten Position des ISAD heraus geschehen.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

SAALFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT IN TSCHECHIEN

ERFOLGE FÜR DEUTSCHE SPORTLER

Ivan Treger (SVK) konnte bei der F1D-Europameisterschaft in Tachov-Svetce (CZE) seinen Titel verteidigen. Mit 23:38 Minuten gelang ihm auch der längste Flug des Wettbewerbs in der 17 Meter hohen historischen Reithalle. Vize-Europameister im Saalflug wurde Lutz Schramm (SL). In der Teamwertung erreichte die deutsche Mannschaft mit zwei Sportlern aus Baden-Württemberg den dritten Platz.

Mit drei Siegen dominierte die Ukraine: Vladyslav Dziubak (Junioren-Einzelwertung) sowie Senioren- und Junioren-



Die Senioren-Sieger (v.l.): Zweiter Platz Lutz Schramm (GER), erster Platz Ivan Treger (SVK), dritter Platz Oleg Korniichuk (UKR)



Vize-Europameister Lutz Schramm bei der Startvorbereitung. Der Gummi wird außerhalb des Modells aufgezogen, damit es bei einem Strangriss nicht beschädigt wird.

mannschaft. Insgesamt waren 34 Senioren aus 13 Nationen und zwölf Junioren aus vier Nationen am Start. Thomas Merkt (Modellflugjugend Spaichingen) erreichte den sechsten, Uwe Bundesen (Fliegergruppe Offenburg) den 15. Rang. Aus Deutschland waren keine Junioren am Start.

An den drei Wettbewerbstagen konnte jeder Teilnehmer sechs Flüge machen, die beiden besten gingen in die Wertung ein. Da die Grundfläche der Halle relativ klein war gab es ungewöhnlich viele Zusammenstöße – obwohl die Teilnehmer

mit Teleskopstangen versuchten, die Modelle notfalls vorsichtig zu dirigieren. Die Modelle haben eine Spannweite von 55 Zentimetern, wiegen 1,4 Gramm und werden von 0,4 Gramm Gummi angetrieben.

Uwe Bundesen berichtete in einem Blog über den Verlauf der Meisterschaft, dort gibt es auch die vollständige Ergebnisliste und Fotos: www.thermiksense.de/2019-f1d-em-tschechien.

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos: Thomas Merkt

SCHÖNE IMPRESSION AM ABEND



Ein Flugzeug vor malerischer Kulisse: Das Bild entstand kürzlich vor einem Start in den Abendhimmel am Flugplatz Gruibingen Nortel (EDSO). Zu sehen ist eine Cessna 172 XP.

Text: red. / Foto: Marco Stübler

MOTORKUNSTFLUG

STARKES DEUTSCHES TEAM BEI INTERNATIONALEN WETTKÄMPFEN

Selten war die Motorkunstflug-Nationalmannschaft so stark wie in diesem Jahr. In drei Leistungsstufen finden Welt- und Europameisterschaften statt. Erst zum zweiten Mal vergleicht man sich in der Kategorie Intermediate.

Die Weltmeisterschaft findet mit 27 Piloten aus acht Nationen in der Tschechischen Republik statt. Aus Deutschland ist ein Teilnehmer dabei.

Immerhin seit November 1995 werden im jährlichen Wechsel Welt- und Europameisterschaften in der Kategorie Advanced ausgetragen. In Torun, Polen, treffen sich Anfang August 50 Wettbewerber zu den European Advanced Aerobatics Championships. Zu diesem inzwischen fest etablierten Wettbewerb reisen aus Deutschland vier Piloten an, und auch ein Schiedsrichter aus Deutschland ist dabei.

Die Krone des Motorkunstfluges wird im französischen Châteauroux ausgeflogen. Die Bezeichnung der Kategorie kann es treffender nicht sagen: Unlimited. Eine

Weltmeisterschaft ist es in diesem Jahr, und es ist seit 1960 die 30. ihrer Art. Seitdem steht der Kunstflug unter der Prämisse „Lines and Angles“, Linien und Winkel. Das deutet auf Akkuratessse und Disziplin hin – die Tollkühnheit und der Hasardeurismus der 1930er-Jahre haben hier schon lange keinen Platz mehr.

Bereits vor vier Jahren wurde die Weltmeisterschaft auf dem Flughafen Châteauroux-Centre Marcel Dassault ausgetragen, und die Franzosen haben einen außerordentlich guten Ruf, was Organisation und Durchführung von Kunstflugwettbewerben angeht. Hier wird das größte deutsche Team antreten, das es seit Jahren gegeben hat. Von ursprünglich zehn gemeldeten Piloten werden neun im Wettbewerb starten, begleitet, auch das eine Seltenheit bei deutschen Teams, von einem Trainer. Dass auch ein Deutscher unter den sieben Schiedsrichtern wertet, geht unter dem Ansturm der 58 Teilnehmer unter.

Text: Jürgen Leukefeld

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

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



VON NIEDERSACHSEN BIS INS ALPENLAND **DEUTSCHLANDFLUG 2019**

Auf dem Segelfluggelände Burg Feuerstein machten die Teilnehmer ebenfalls halt

Vom 19. bis 23. Juni flogen mehr als 60 Teams von Braunschweig nach Bad Wörishofen. Für ambitionierte Wettbewerbsflieger ging es beim diesjährigen Deutschlandflug über Arnstadt und Burg Feuerstein. Die Touringgruppe flog nach Kulmbach und Aschaffenburg.

Entgegen der anfänglich schlechten Wetterprognose konnten die Piloten der Wettbewerbsgruppe mit zeitlicher Verzögerung doch starten und flogen in einem großen Bogen um den Osthaz nach Arnstadt. Am zweiten Tag ging es



Der erste Zwischenstopp erfolgte in Arnstadt

am späten Nachmittag bei bestem Wetter westlich um den Thüringer Wald zum Segelfluggelände Burg Feuerstein. Die

zunächst schlechten Wetteraussichten für die letzte Strecke erwiesen sich glücklicherweise als falsch und der geplante



Die Piloten hatten viel Spaß beim Deutschlandflug

Flug zum Ziel konnte fortgesetzt werden. Am Ende hatte das Team von Marcus und Astrid Ciesielski die Nase vorn, gefolgt von der Solopilotin Esther Rimensberger. In der Jugendwertung konnten sich Luca Born und Yannic Schwarzenberger durchsetzen. Der erste Platz in der Einsteigerwertung ging an die österreichische Mannschaft Wolfgang Schneckenreiter und Cornelia Marsch. Den damit verbundenen Cookie-Koch-Gedächtnispreis in Höhe von 500 Euro stiftete das Team für die Jugendarbeit des DAeC.



Starterfeld in Braunschweig

Die Touringgruppe trat am ersten Tag den Flug nach Kulmbach an. Von dort ging es weiter nach Aschaffenburg. Die Schlechtwetterfront mit böigen Winden und großen Gewitterzellen verhinderte den Weiterflug nach Bad Wörishofen. Die Reise wurde per Bus zum Ziel fortgesetzt.



Ein ausführlicher Bericht ist unter www.daec.de/news-details/erlebnisberichtedeutschlandflug-2019/ veröffentlicht.

Text: DAeC/cm

Fotos: Peter Weigelt/Reinhard Ruck/
Teilnehmer



Bei der Siegerehrung in Bad Wörishofen

WELTMEISTERSCHAFT IM PRÄZISIONSFLUG GUT GEFLOGEN!

Die deutschen Präzisionsflieger sind von ihrer Weltmeisterschaft aus Spanien zurück und haben gute Ergebnisse erzielt. Marcus Ciesielski landete auf Platz sechs, Thomas Kirchner auf Platz 25. Die Podestplätze gingen an die polnischen Piloten Michal Wieczorek, Krzysztof Wieczorek und Marcin Skalik. Insgesamt kämpften 52 Piloten vom 11. bis 15. Juni in Castellón.

Anders als beim Rallyefliegen müssen die Wettbewerbspiloten beim Präzisionsflug die Aufgaben alleine meistern. Die Aufgaben sind ähnlich: zeitgenaue Überflüge auf einer definierten Strecke, das Erkennen von Bildern und Ziellandungen. Technische Hilfsmittel wie GPS sind bei den Navigationswettbewerben aber tabu.



Mehr Infos gibt es unter www.wpfc2019castellon.com.

Text und Foto: DAeC



Das deutsche Team hat bei der Präzisionsflug-WM in Spanien gut abgeschnitten

DEUTSCHE UL-MEISTERSCHAFT IN MÜHLDDORF AM INN

SIEGER SICHERN SICH EM-CHANCE

Bewährtes Team, bewährtes Konzept, bewährter Austragungsort: Die 30. Deutsche Meisterschaft der Ultraleichtflieger auf dem Flugplatz Mühltdorf am Inn (EDMY) war ein voller Erfolg. Insgesamt 25 Teams hatten sich am Himmelfahrtswochenende den Navigations- und Präzisionsaufgaben gestellt. Es gab vier Deutsche Meister, und Organisatoren und Teilnehmer waren am Ende zufrieden.

Zum wiederholten Mal sicherten sich Viktor Wyklicky/Sven Harsch im Eagle-Trike den Spitzenplatz ihrer Klasse und gleich auch in der Gesamtwertung. Bei den Dreiaxsern lagen Reinhold und Ruth Rieger (C 42) auf Platz eins, und bei den Einsitzern siegte Michael Amann (Rans S-6). Deutsche Meister im Tragschrauber wurden Johannes Lemburg/Hans-Wilhelm Friedrich.

Die erste Aufgabe in Mühltdorf lautete: Startpunkt eines 180 Kilometer langen Kurses anfliegen und dann so genau wie möglich mit der individuell vorher festgelegten Geschwindigkeit über Grund unter genauer Beachtung aller Regeln zu



Bei der Deutschen UL-Meisterschaft in Mühltdorf am Inn war die ganze Bandbreite der Ultraleichtfliegerei vertreten

absolvieren. Keine leichte Aufgabe für Neueinsteiger, aber schließlich ging es ja auch um den Titel eines Deutschen Meisters.

Bodenmerkmale mussten identifiziert werden

Kleinteilige Navigation war auch bei der Suchaufgabe gefragt. Wieder ging es auf einen anderthalbstündigen Kurs über das bayerische Land mit seinen vielen Kirchen und kleinen Dörfern. Diesmal

mussten auch noch Bodenmerkmale identifiziert werden, die Wettbewerbsleiter Michael Kania und Aufgabendesigner Ernst Graf am Tag zuvor aufgenommen hatten. Drei Bäume an einer Landstraße oder eine auffällige Straßenkreuzung – so etwas zeigten die acht verschiedenen Suchbilder.

Was passiert, wenn im Flug plötzlich der Motor stehen bleibt? Jeder Flugschüler sollte die fällige Außenlandung schon mal bei seiner Ausbildung simuliert haben.



Bei den verschiedenen Aufgaben war Präzision gefragt



Die Sieger in der Dreiaxser-Klasse

Bei der Meisterschaft wurde der Motor über dem Platz abgestellt und das Hauptfahrwerk sollte möglichst am Anfang eines 100 Meter langen Feldes auf der Landebahn den Boden berühren. Für Zuschauer und Teilnehmer ist dieser Teil der Meisterschaft immer eine große Gaudi, weil volle Punktzahl und Null-Wertung hier immer dicht beieinander liegen. Attraktiv auch für Zuschauer ist die Kurzstart-Aufgabe. Hier entscheidet die richtige Startlaufstrecke, die man braucht, um ein ein Meter hohes Flatterband zu überwinden.

Sehr zufrieden mit der Meisterschaft

Am Ende der dreitägigen Meisterschaft gab es nur zufriedene Gesichter: bei den Erstplatzierten, die neben einem Pokal auch mit einem Sachpreis nach Hause

reisen konnten, beim Fliegerclub Mühldorf, der zum zweiten Mal nach 2012 ein freundlicher Gastgeber der Meisterschaft war, und schließlich bei den Organisatoren von DAeC und DULV, die wieder einen attraktiven Wettbewerb ausgerichtet hatten.

Die jeweils drei Erstplatzierten in den verschiedenen Klassen haben nun die Möglichkeit, im August als Teil der Nationalmannschaft zu den 15. FAI-Europameisterschaften nach Ignalia/Litauen zu reisen.



Text: Wolfgang Lintl/red.
Fotos: Wolfgang Lintl

Nur eine genaue Vorbereitung bei den Navigationsaufgaben führt zum Erfolg

INFOS ÜBER KRAFTSTOFFE

DIE NEUE MOGAS-KARTE IST DA

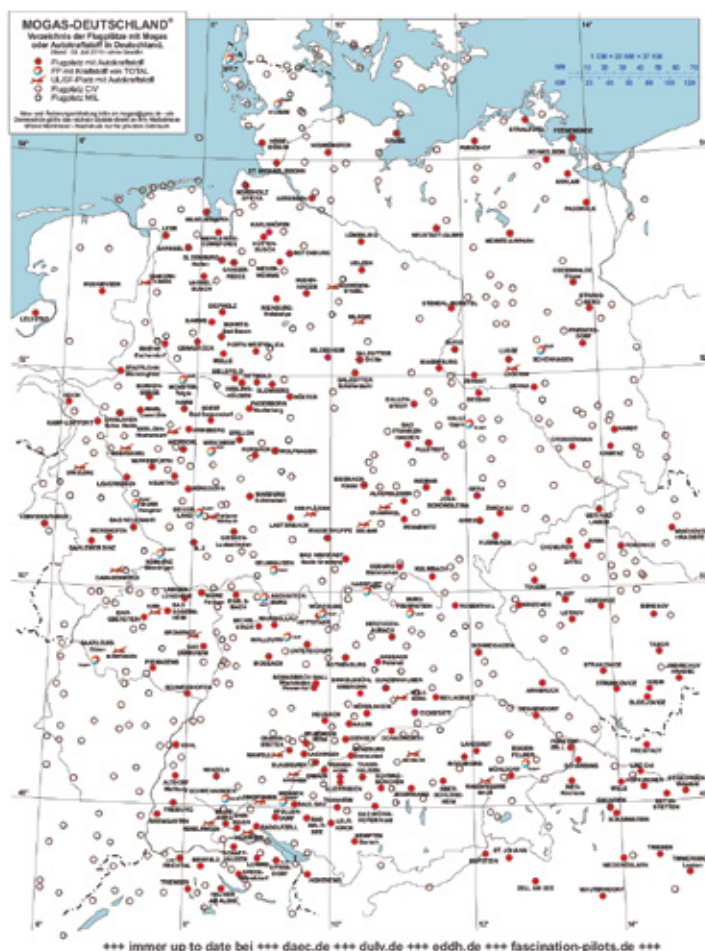
Für alle Piloten, die ihr Triebwerk mit MoGas beziehungsweise Autobenzin betreiben dürfen: Die neue Ausgabe der MoGas-Karte von René Mühlmeier ist erschienen. Gegenüber dem Vorjahr gab es fast 20 Änderungen. Es sind deutlich mehr Plätze mit neuen Tankstellen mit Autobenzin dazugekommen als Flugplätze, die den Spritverkauf eingestellt haben.

Eine interessante Entwicklung gibt es auch bei einigen Flugplätzen mit UL91: Auf Wunsch der Kunden hat TOTAL auf SuperPlus umgestellt. Zur leichteren Unterscheidung wurde diese Info in die MoGas-Karte mit eingepflegt.



Die MoGas-Karte ist unter www.daec.de/sportarten/motorflug/service veröffentlicht.

Text: DAeC
Grafik: René Mühlmeier



Wo kann welcher Kraftstoff getankt werden?

Das ist auf einen Blick auf der neuen MoGas-Karte ersichtlich

PRÜFERTAGUNG FÜR DAEC-UL-FLUGPRÜFER

Am 18. Mai lud das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) die Mitglieder seines Prüfungsrates für UL-Lizenzen zur Prüfertagung ein – wie auch schon im vergangenen Jahr. Nach Braunschweig folgte diesmal der idyllisch gelegene mittelfränkische Flugplatz Ansbach-Petersdorf als Veranstaltungsort.

Die Auswahl des Tagungsortes war dem Landesausbildungsleiter für UL des Luftsport-Verbandes Bayern zu verdanken. Dort hatte das LSG-B angefragt, um seinen süddeutschen Prüfungsräten den Anreiseaufwand zu verringern.

Eine Prüferin und 23 Prüfer waren der Einladung gefolgt, die meisten von ihnen zogen bei morgendlich blauem Himmel die Anreise per Luftweg vor. Pünktlich um 10 Uhr begann die Schulung mit der Begrüßung durch den Vertreter des LSG-B, Jürgen Pechmann, und dem Vereinsvorsitzenden, Dr. Thomas Kuhn. Anschließend präsentierte Torsten Gutzeit von der Bundeskommission UL (BuKo) im DAeC seinen Vortrag zum Thema Flugsicherheit, in dem er sich auf ausgewählte Untersuchungsberichte der BFU stützte. Sein Vortrag wurde – anders als im Vorjahr – an den Beginn gelegt, da er in seiner ehrenamtlichen BuKo-Funktion

noch einen zweiten Termin um 14 Uhr in Schmallenberg-Rennefeld wahrnehmen wollte.

Statistik und Prüferhandbuch

Im Anschluss daran informierte Jürgen Pechmann über die Statistik des vergangenen Jahres, die insbesondere Zahlen zu Lizenzen, Berechtigungen, Flugschulen und zum Gesamt-Prüfungsrat des DAeC beinhaltete. Vereinnahmte in den Anfangsjahren der Statistik-Teil noch mehr als eine Stunde für sich, weil auch viele Verständnisfragen zur Arbeit und den Aufgaben des LSG-B geklärt werden mussten, konnte nach gut 20 Minuten zum eigentlichen Hauptschwerpunkt, dem Prüferhandbuch übergeleitet werden.

Unter den Teilnehmern saßen auch drei neu zu benennende Prüfungsräte, die somit ihre Prüfeinweisung erhielten. Seit 2010 ist eine umfangreiche und persönliche Einweisung ausnahmslos Pflicht für neu zu berufende Prüfer. Unterbrochen wurde die Veranstaltung dann von einer deftigen Brotzeit. Der „Vereinskoch“ servierte selbstgemachten Kartoffelsalat mit Fleischkäse vom ortsnahen Metzger.

Das Prüferhandbuch in seiner jetzigen Form wird seit 2016 (die aktuelle Version

ist von 2018) an alle neuen Flugprüfer ausgegeben. Zuvor standen den Prüfern detaillierte Verfahrensanweisungen zur Verfügung, und seit 2010 wurden ihnen im Einweisungsgespräch die Aufgaben, Verhaltensweisen und Sicherheitshinweise durch PowerPoint-Vortrag mündlich vermittelt.

Fehlerquellen besprochen

Hier seien stellvertretend die Prüfungsanmeldung, Mindestwetterbedingungen, Bewertungstoleranzen und Sicherheitsvorgaben bei Außenlandeübungen als Schwerpunkte erwähnt. Aus aktuellem Anlass konnte dargelegt werden, dass gerade bei Außenlandeübungen darauf zu achten ist, dass alle Auflagen bekannt sind und die notwendigen Genehmigungen vorliegen. Nicht nur in einem Versicherungsfall, können hier unangenehme Fragen auftauchen.

Anschließend wurden weiterhin Fehler bei der Nachweiserstellung an konkreten Beispielen besprochen. Ziel ist hier nicht die Ahndung gemachter Fehler, sondern die Vermeidung solcher in der Zukunft. Immerhin leidet am Ende der Kette immer der Flugschüler oder Pilot, wenn die Ausstellung der ersehnten Lizenz oder Berechtigung



Die Prüfertagung für die UL-Prüfer des DAeC fand dieses Jahr in Ansbach statt

infolge fehlerhafter Dokumentation nicht erfolgen kann.

Den Prüfungsräten wurde dargelegt, dass sie eine wichtige Schlüsselstellung bei der professionellen Abwicklung von Prüfungen und Lizenzausstellungen einnehmen. Prüfungen müssen in bestimmten Fällen auch bereits vorher abgelehnt werden. Gründe dazu können vielfältig sein: Wie eben beschrieben, können Fehler bei der Dokumentation der Ausbildung, jedoch auch ein abgelaufenes Tauglichkeitszeugnis einen Hinderungsgrund bedeuten.

Flugunfälle und Haftpflicht

Nach einer kurzen Überleitungspause sensibilisierte das LSG-B die Prüfer in Auswertung eines Untersuchungsberichtes der BFU zu einem schweren Flugunfall während eines Prüfungsfluges.

Die letzten Minuten waren dann der Haftpflichtversicherung gewidmet, die

das LSG-B für Prüfungsräte abgeschlossen hat. Diese schließt auch eine Fluglehrerhaftpflicht für Tätigkeiten in DAeC-Vereinen mit ein, ähnlich wie die Versicherungsangebote in einigen DAeC-Landesverbänden. Für Tätigkeiten, die Prüfer nicht im Auftrag des DAeC oder in DAeC-Vereinen durchführen, sollten sie sich zusätzlich absichern.

Dank der disziplinierten Beteiligung aller Teilnehmer konnte die Veranstaltung offiziell um 15.40 Uhr beendet werden. Zudem bewies die Tagung eindrucksvoll, dass durchaus Zeit für viele interessante Diskussionsbeiträge vorhanden war, die das Wissen für und den Blickwinkel auf die Arbeit der Prüfer sehr bereicherten. Natürlich nutzten einige der Anwesenden auch die Gelegenheit, um noch individuelle Fragen abseits der Tagesordnung zu klären.

Dank an den Aeroclub Ansbach

Erwähnt sei an dieser Stelle, dass es keine Verpflichtung zur Durchführung solch

spezieller Schulungen per Gesetz gibt, da alle Flugprüfer auch UL-Fluglehrer sind, die jeweils einmal im Gültigkeitszeitraum ihrer Lehrberechtigung eine Fortbildung besuchen müssen. Jürgen Pechmann vom LSG-B hat jedoch bereits frühzeitig erkannt, dass es notwendig ist, die Prüfungsräte des LSG-B in unregelmäßigen Abständen zu aktuellen Themen zu informieren, um einheitliche Standards zu erreichen und Fehlerquellen auszuschließen.

Das LSG-B dankt den Mitgliedern des Aeroclub Ansbach herzlich für die Aufnahme sowie für die Essens- und Getränkeversorgung und hofft, dass der Verein im Tagesablauf nicht zu sehr eingeschränkt wurde.

Text: Frank Einführer und
Jürgen Pechmann,
Luftsportgeräte-Büro im DAeC
Foto: LSG-B



GLASFLÜGEL

GLASFLÜGEL-CUP IN BAD SAULGAU

DIE ERINNERUNG WACH HALTEN

Nach dem überwältigenden Fly-In von 2016 hatte die Fliegergruppe Bad Saulgau dieses Jahr wieder vom 12. bis 16. Juni zu einem Glasflügeltreffen eingeladen – diesmal jedoch als Wettbewerb, dem Glasflügel-Cup. Dieser fand mit zwei Klassen statt: den „Festflüglern“ und der „Klappenklasse“.

Neben der „artgerechten“ Bewegung von Libelle, Hornet, Kestrel, Mosquito, 304 und Falcon im sportlichen Wettbewerb galt es wieder, die Erinnerung an Glasflügel mit Eugen Hänle als bedeutendem schwäbischem Segelflugzeughersteller und bahnbrechendem Konstrukteur wachzuhalten.

Die internationalen Gäste und Fans kamen von nah und fern. Die weiteste Anreise hatte die Segelfluglegende Justin Wills aus Neuseeland, gefolgt von Karl Pfister und Gudrun Haas aus Kanada. Dazu Fliegerfreunde aus Österreich und der Schweiz und Norddeutschland.



Die Vereinsjugend in Bad Saulgau war äußerst engagiert bei der Sache



Die Teilnehmer des Glasflügel-Cups

14 Teilnehmer hatten ihre Flugzeuge angemeldet. Der Flugplatz Bad Saulgau bot wieder einen idealen Rahmen, so waren im Schatten der ehemaligen Endmontagehalle der Firma Glasflügel sowie der Produktionshalle von Start + Flug viele interessante Gespräche mit ehemaligen Mitarbeitern möglich.

Vom ehemaligen Glasflügel-Team waren Josef „Sepp“ Prasser, Johannes Renner, Tapani Uoti, Hansjörg Streifeneder, Herr Mälzer und weitere Mitarbeiter zu interessanten Gesprächen am Platz.

Ich erinnere mich am neutralisierten Mittwochvormittag an die Durchsicht der vielen Schwarz-Weiß-Bilder von und mit Sepp Prasser. Ein geplanter Thermenausflug entfiel bei mir aufgrund der Einmaligkeit der Bilder und der Erzählungen von Sepp Prasser über Konstruktions-



Wettbewerbsleiter H.-P. Mayer im Einsatz

details und auch die internationalen Kunden aus der Wettbewerbsszene zur Blütezeit der Firma Glasflügel in den 1960er- und 1970er-Jahren.

11. Juni: Eröffnungsbriefing

Der Vorstand der Fliegergruppe Bad Saulgau Stefan Willnat begrüßte alle Teilnehmer und Gäste. Die Bürgermeisterin der Stadt Bad Saulgau richtete ebenfalls einige Worte an alle und zeigte ihre Verbundenheit zum Luftsportverein Bad Saulgau. Das Organisationsteam mit Wettbewerbsleiter H.-P. Mayer und Kathrin Kades sowie die vielen Mitglieder aus Bad Saulgau und insbesondere der tollen Jugendgruppe hatten wieder ganze Vorbereitungsarbeit geleistet.

Es wurde wirklich an alles gedacht – vom gemähten Campingplatz über die Sanitäranlagen und Duschmöglichkeit bei den Fallschirmspringern bis zur ganz-

tägigen Essensversorgung. Einfach wieder perfekt, liebe Bad Saulgauer!

Der Abend wurde abgerundet mit einer Begrüßung von BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer. Er spannte einen weiten Bogen von den Anfängen der Firma Glasflügel bis zum tragischen Flugunfall von Eugen Hänle am 21. September 1975. Sein Appell: die Errungenschaften der Firma Glasflügel, die Liebe zum Detail wachzuhalten.

12. Juni: neutralisiert

Der erste Wertungstag fiel leider aus. Feuchte Luft und Abdeckung verhinderten Wettbewerbsflüge. Ich umrundete die Glasflügelhalle und stellte mir das geschäftige Treiben vor, als in den 1970er-Jahren hier wöchentlich 16 Flugzeuge von ca. 20 Mitarbeitern vollendet, eingeflogen und ausgeliefert wurden – und das in der für die Zeit



Die „Chefin“ Kathrin Kades beim Kochen

hochmodernen Montagehalle direkt am Flugplatz.

13. Juni: Erster Wertungstag

H.-P. Mayer hatte die Wertung der beiden Flugzeugklassen direkt dem OLC anvertraut. Die Piloten stellten ihre selbst geplanten Flüge in die OLC-Plattform ein, und daraus wurde dann die Wertung von H.-P. in den Glasflügel-Cup übernommen. Eine pfiffige, unkomplizierte Lösung. Dank auch an Rainer Rose und dem Onlinecontest für die Kooperation.

Der Tag ermöglichte schöne Flüge in der Region Oberschwaben und an der Schwäbischen Alb bis Nördlingen. Die Tagessiege gingen in der Klappenklasse an den Alpenexperten David Richter-Trummer auf Rennlibelle 301 und in der Festflügelklasse an Eric Schneider Standard Libelle 201b.

Liebe Bad Saulgauer, nun Grundsätzliches: Ihr wart wirklich wieder einfach spitze! Täglich ein opulentes Frühstücksbuffet, mittags Kaffee und Kuchen, später leckeres oberschwäbisches Abendessen, liebevoll präsentiert. Ganz zu schweigen von der Organisation einer bunten Mischung von Schleppmaschinen und Einteilung von deren Piloten.

Am Abend ein toller Vortrag von Justin Wills, der Titel „Convergences“ ließ einen meteorologischen Hintergrund vermuten. Justin wob jedoch unnachahmlich die Geschichte seiner Familie mit der von Glasflügel zusammen und zeigte darin Wechselwirkungen auf. Es war zu erfahren, dass der Vater von Justin 1954 maßgeblichen Einfluss auf die Wiederaufnahme des Segelfluges in Deutschland hatte.



Historische Aufnahme der Glasflügel-Halle in Bad Saulgau

Aus seiner Sicht als Wettbewerbspilot schilderte er unter anderem das erste Erscheinen der Libellen 301 und 201 mit ihren damals revolutionären Flugleistungen in den internationalen Wettbewerben der 1960er-Jahre. So war auch zu erfahren, dass Justin heute noch mit seiner Libelle 301 über die vergletscherten Berge in Neuseeland fliegt.

14. Juni: Zweiter Wertungstag

Am frühen Morgen sah es noch ganz passabel aus. Jedoch trübte es dann bis zum Mittag stark ein, und so waren leider nur ganz lokale Flüge möglich. Der Tagessieg in der Wölbklappenklasse ging an Uli Schwenk auf Kestrel, die Festflügelklasse konnte Marcel Kocks auf Standard Libelle für sich entscheiden.

Ein schöner Vortrag folgte am Abend von Uli Schwenk über seine frühe Verbin-

dung via Papas Kestrel „KS“ sowie die spätere 304 „Kilo Spachtel“ zur Firma Glasflügel. Uli zeigte am eigenen Beispiel, wie er als Jungscheinpilot eine Förderung durch „alte Hasen“ in Richtung Streckenflug genießen konnte. Leider bleiben in vielen Vereinen die Jungscheinpiloten sich selbst überlassen.

Anschließend berichtete David Richter-Trummer von einem Flug über 900 Kilometer von Innsbruck aus. David versprühte ansteckende Begeisterung für raumgreifende Überlandflüge – toll, was David aus seiner hochgezüchteten Rennlibelle rausholt.

15. Juni: Dritter Wertungstag

Starker Wind aus Nordwest und starker Bedeckungsgrad ließen einen spannenden Wertungstag erwarten. Bei Anfangsbasis um 1.400 Meter war das Hineinkommen



Das Starterfeld beim Glasflügel-Cup

in die Schwäbische Alb recht schwierig. Dennoch kämpften sich einige Piloten durch und absolvierten respektable Strecken bis zu 360 Kilometer. Tagesieger der Festflüglerklasse war wieder Erik Schneider auf Standardlibelle, Uli Schwenk konnte die Wölbklappenklasse für sich entscheiden.

Der Abend brachte dann noch einen Vortrag von Wolfgang Binz, Glasflügel-Biograf und wandelndes Werknummern-Lexikon mit sich. Wolfgang hat sich akribisch ein enormes Fachwissen über Glasflügel, seine Typen und Mitarbeiter angeeignet und rückte einige Fakten zu den gebauten Stückzahlen und Mustern sowie zu den Glasflügeltypenbezeichnungen gerade. Er erinnerte daran, dass ohne den Einsatz von Hanko und Christian Streifeneder der Betrieb der Flugzeuge auch 36 Jahre nach Schließung der Werkstore in Schlattstall nicht möglich wäre. Danke an die beiden für ihre Bemühungen um das Erbe von Glasflügel.

Im Anschluss dann die Siegerehrung. Die Gesamtwertung: Erster Platz Eric Schneider (Standard Libelle), zweiter Platz Justin Wills (Falcon), dritter Platz Marcel Kocks (Standard Libelle).

Zusammenfassung:

Großes Lob an den Ausrichter der Fliegergruppe Bad Saulgau für den tollen



Sepp Prasser erzählte viel aus alten Zeiten

Freundschaftswettbewerb! Danke an die vielen Helfer, die uns diese schönen Tage in Bad Saulgau ermöglicht haben. Vielen Dank auch an die Fallschirmspringer-Gruppe in Bad Saulgau, deren Infrastruktur zur Verfügung stand, und deren Sprungbetrieb nach Biberach verlagert wurde, um den Segelflugbetrieb so zu ermöglichen.

Wir haben in der Woche in Bad Saulgau in viele lachende Gesichter gesehen, alte

Freunde, Werksangehörige von Glasflügel, Kunden der ersten Stunde, ganz junge Wettbewerbspiloten und Junggebliebene kamen zusammen. Alles drehte sich um die legendären stolzen Segler von Glasflügel, die dem Zeitgeist weiter trotzen. Ich glaube, es hätte Eugen Hänle gefallen, uns so zu sehen.

Text: Frank Beerhenke
Fotos: Wolfgang Binz, Sepp Prasser, Frank Beerhenke

INTERVIEW MIT CHRISTOPH BARNISKE

WAS FÜR DIE SEGELFLUG-WM 2020 IN STENDAL WICHTIG IST

Warum sind Deutsche Meisterschaften für den Segelflugsport so wichtig und wie bereitet man sich eigentlich auf ein Großevent wie die Weltmeisterschaften vor? Christoph Barniske hat schon die Wettkampfluft der Deutschen Meisterschaften geschnuppert. Er organisiert die Weltmeisterschaften im Segelflug 2020 in Stendal mit und spricht darüber, warum gerade Stendal als Austragungsort so gut geeignet ist.

► Herr Barniske, obwohl Sie erst 38 Jahre alt sind, sind Sie dem Segelflugsport bereits seit Jahrzehnten verbunden ...



Christoph Barniske ist einer der Organisatoren der Segelflug-WM, die 2020 in Stendal stattfindet

Ich fliege seit 1996 Segelflugzeuge und bin nach einigen Jahren in der Club- und 18m-Klasse mittlerweile in der Standardklasse auf der LS8 „8A“ zu Hause. Meine besten Platzierungen waren bisher der fünfte Platz bei der Standardklasse-DM 2017 in Zwickau und der achte Platz bei der Standardklasse-DM in 2019. Außerdem konnte ich 2015 auf einer ASG29 die Berliner Meisterschaften in der Offenen Klasse gewinnen. Seit 1996 gehöre ich dem Aero-Club Stendal an, auch wenn ich zwischenzeitlich ebenso in Reinsdorf und Leverkusen geflogen bin.

► **Sehen Sie die Deutschen Meisterschaften, die eben in Stendal stattgefunden haben, als Generalprobe für die WM 2020, die ja auch in Stendal sein wird?**

Ja, gerade auch, weil wir gleichzeitig einen internationalen Trainingswettbewerb ausgetragen haben. Das war eine gute Gelegenheit um zu lernen, wie wir uns auf unsere Gäste zur WM einstellen

können und um die zusätzlichen Anforderungen an uns als Ausrichter kennenzulernen. Ein paar Erfahrungen in dieser Richtung haben wir 2007 und 2008 als Austragungsort der holländischen Meisterschaften und 2018 mit der Vintage Glider Rallye gesammelt.

► **Weshalb bietet sich gerade Stendal als Austragungsort an?**

Vier Gründe sprechen für Stendal:

- Es gibt für einfach alles genug Platz und die nahegelegene Stadt bietet die Versorgung, die man braucht. Letzten Endes verbringen die Teilnehmer auf dem Wettbewerb auch ihren Urlaub bei uns und es scheint den Meisten hier ganz gut zu gefallen.
- Wir haben glücklicherweise mit der Betreibergesellschaft einen Platzhalter, der unseren Sport unterstützt und dazu ein erfahrenes Ausrichtersteam.
- Der relativ offene Luftraum erlaubt es, Aufgaben in praktisch alle Richtungen zu legen. Wir können nach Osten,

Westen, Norden und Süden fliegen und haben keinen großen Luftraum in unmittelbarer Nähe. Das ist sicher der spezielle Vorteil von Stendal als Austragungsort.

- Auch wenn die Altmark eher der „Hidden-Champion“ unter den Thermik-Rennstrecken ist, so ist die Thermik am Platz und in der unmittelbaren Umgebung selbst gut, und die bevorzugten Gegenden wie Fläming, Mecklenburger Seenplatte und Lüneburger Heide liegen quasi vor der Haustür. Darüber hinaus ist die Altmark dank der südlich gelegenen Mittelgebirge eine relativ trockene Gegend – meistens jedenfalls.

Die Fragen stellte
Christian Mannsbart
Foto: privat



5. OLDTIMER-SEGELFLUGTREFFEN IN AALEN-ELCHINGEN

DIESES MAL LAUTET DAS MOTTO TYPENFLIEGEN

Seltene Exemplare wie diese Moswey III werden beim Oldtimer-Treffen für Segelflugzeuge in Aalen-Elchingen sicher zu sehen sein

Ende September heißt es wieder: Bahn frei für die Oldtimer. Dann werden Oldtimer-Segelflugzeuge aus Deutschland, Österreich und der Schweiz vom **27. September bis 3. Oktober** auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA) zu Gast sein. Bereits zum fünften Mal findet dort mit Unterstützung des Luftsportings Aalen ein von Mario Selss organisiertes Segelflugzeug-Oldtimertreffen statt.

Typenfliegen ist das vom Oldtimersammler Mario Selss ausgegebene Motto. Im Vor-

dergrund steht dabei das gemeinsame Fliegen. Neben erfahrenen alten Hasen, die sich seit Jahren kennen, bekommen bei diesen Treffen auch junge Piloten die Möglichkeit, mit Flugzeugen zu starten, bei denen es sich oft um die letzten flugfähigen Exemplare ihrer Art handelt. Die Begeisterung für die alten Flugzeuge soll so an die nächste Generation weitergegeben werden.

Angemeldet haben sich bereits der Verein zur Förderung des historischen Segelflugs

(VfHS), das Fliegende Museum Hahnweide (FMH) sowie Besitzer von privaten Oldtimer-Segelflugzeugen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die Veranstalter freuen sich über weitere Teilnehmer.



Weitere Infos und Anmeldung unter mario.selss@kabelmail.de.

Text und Foto: Peter Dresen

16. ÜBERSBERG SEGELFLUGWETTBEWERB

EINER FÜR ALLE!



Der Übersberg liegt landschaftlich wunderschön und bescherte den Teilnehmern viele herrliche Impressionen

Der Übersberg Segelflugwettbewerb ging vom 8. bis 15. Juni in die 16. Runde und war für Veranstalter und Teilnehmer eine tolle Veranstaltung. Nach einer Woche mit vier fliegbaren Tagen standen die Gewinner fest: In der Standardklasse belegte Lucas Hugenberg (Luftsportvereinigung Albatros) mit der Standard Libelle „KJ“ den ersten Platz, in der Offenen Klasse setzte sich Hansjörg Beutel (Luftsportverein Reutlingen) mit einer ASW 28E 18m „MB“ durch.

Das Wettbewerbsgebiet erstreckte sich über die Schwäbische Alb bis in den

Schwarzwald und das Altmühltal. An zwei Doppelwinden starteten die Teilnehmer zügig und kostengünstig in die Luft und damit in die Tagesaufgaben. Aufgrund der thermisch günstigen Lage des Übersbergs war es meist kein Problem, die ersten Bärte zu finden.

Mit insgesamt 22 Flugzeugen ist der Übersberg Wettbewerb eher ein kleiner Wettbewerb, was aber viele Vorteile mit sich bringt. Vor allem diejenigen, die gerne ausprobieren möchten, ob das Wettbewerbsfliegen vielleicht etwas für sie sein könnte, finden dort eine tolle Gelegenheit dazu.

Viel Unterstützung für die Teilnehmer

Zwar wird natürlich nach offiziellen Regeln geflogen, aber in freundschaftlicher Atmosphäre. Das fängt schon damit an, dass im Vorbriefing die Wettbewerbsleitung jedem anbietet, gerne etwas näher auf die Gegebenheiten des Wettbewerbsgebiets einzugehen. Beim morgentlichen Briefing finden sich dann nicht nur Wettbewerbsteilnehmer: Auch etliche Flugschüler und alte Hasen lauschten jeden Morgen gespannt, wenn Jochen Franz („Marocco“) durch das Wetter führte und jeder dabei seine



Das Starterfeld ist mit 22 Teilnehmern eher übersichtlich für einen Wettbewerb

Meteorologie-Kenntnisse etwas auffrischen oder ergänzen konnte.

Bei Fragen zur Aufgabenstellung oder wenn Hilfe beim Auslesen der Logfiles erforderlich war, gab es stets Unterstützung – von anderen Teilnehmern oder dem Wettbewerbsteam. Abends konnte man dann die Gelegenheit nutzen, gemeinsam die Flugdaten des Tages auszuwerten: „Warum ist „MB“ vor der Albkante geflogen?“ oder „Hätte ich den letzten Bart vielleicht gar nicht mehr mitnehmen sollen?“

Guter Austausch mit anderen Vereinen

Für die Veranstalter – die vier Vereine der Flugsportvereinigung Übersberg (FSVÜ) – war der Wettbewerb wieder eine sehr gute Gelegenheit, den Austausch mit anderen Vereinen zu finden und auch den fliegerischen Nachwuchs an das Wettbewerbsfliegen heranzuführen.

Die Stimmen auf dem Abschlussfest waren sich einig: ein gelungener Wettbewerb! Und für Pfingsten 2021 haben sich viele direkt wieder eingetragen – denn dann wird der Übersberg Wettbewerb in die nächste Runde gehen.



Beim Start an einem von vier fliegbaren Tagen



Der Übersberg Wettbewerb wird zwar nach offiziellen Regeln geflogen, dennoch steht das freundschaftliche Miteinander im Vordergrund

Text und Fotos: Tina Stahl



Gute gelaunte Teilnehmer und Helfer beim 16. Übersberg Wettbewerb

TILO HOLIGHAUS IST WELTMEISTER!



Im Gebirge lieferten sich die Piloten spannende Rennen

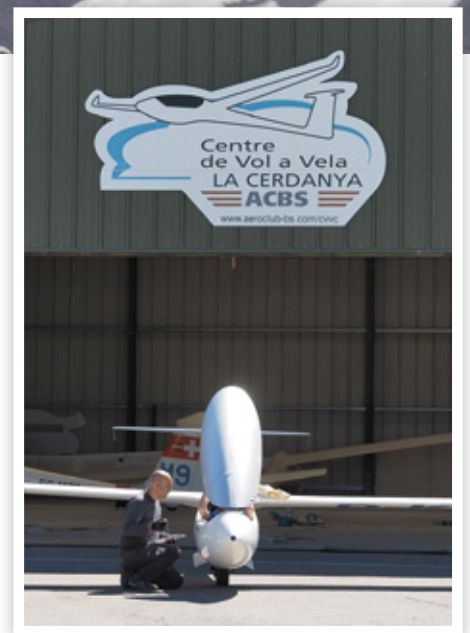
Tilo Holighaus (FG Wolf Hirth) hat den FAI Sailplane World Grand Prix Anfang Juni in Spanien deutlich gewonnen. Welche Gedanken ihm in La Cerdanya durch den Kopf gingen und wie er ein wahres Wechselbad der Gefühle erlebt hat, schildert der Weltmeister in seinem Tagebuch. Auszüge aus diesem sowie seine Einschätzung zum Wettbewerb sind im Folgenden nachzulesen.

Erster Wertungstag – super gelaufen

Was für eine Wetteroptik heute! Gleich nach dem Ausklinken stieg ich erst mal auf weit über 3.000 Meter und konnte die anderen Flugzeuge immer noch ganz klein hoch über mir sehen! Auch wenn's

verlockend war, an die Basis zu steigen, querte ich erst mal das Tal nach Südosten, um zu sehen, wie es zur ersten Wende ging, nachdem ich gestern dort beim Einstieg nach dem Abflug etwas Probleme hatte. Tatsächlich ging's mir heute wieder ähnlich. Ich ließ gut 2 m/s stehen und hoffte auf die 4. Beim Eindrehen fühlte es sich zwar oft so an, aber so richtig zogen die Bärte auf der südlichen Talseite nicht, trotz sehr schöner Optik.

Daher wendete ich erst mal tief und flog die gleiche Strecke zurück (das war von vornherein mein Plan) und stieg tief unter dem oben gerade abfliegenden Pulk ein. 2,5 m/s waren mir erst mal genug und damit stieg ich bis auf 3.000 Meter und war mir recht sicher, dass die anderen auf der anderen Talseite prima An-



Der Grand Prix fand im spanischen La Cerdanya statt

schluss an die fast 1.000 Meter höheren Wolken fanden. Mein Vorteil war aber, dass ich schöne Aufreihungen nutzen konnte und so problemlos auf die nördliche Talseite Richtung Hauptkamm queren konnte.

Tatsächlich traf ich dort auf einige andere, die sogar etwas tiefer waren – ganz schlecht war mein Weg mit der tragenden Linie also nicht. Weiter nach Westen bemerkte ich aber, dass der Führungspulk mich rechts überholt hat – unter den prächtigen, hohen Wolken. Weit voraus waren sie aber nicht – noch war ich im Rennen. Ich blieb auf der Südseite des Hauptkamms an der Sonnenkante und fand dort immer wieder brauchbares Steigen. Am Ende des Haupttals an der Abzweigung zum Andorratal stieß ich dann unter den Führungspulk, der



Tilo Holighaus bei der Vorbereitung



Kurz vor dem Start



Trotz aller Anspannung gab es für Pilot Tilo Holighaus auch spektakuläre Ausblicke zu genießen

einen Hammerbart markierte. Der ging auf 3.600 Meter – zum Glück hatte ich Sauerstoff – und öffnete das Rennen zur westlichen Wende. Mir kam zugute, dass ich gestern die Trainingsaufgabe abbrach und nach Westen verlängerte – genau in die Gegend der Wende am Pic Cervi. Ich hielt mich auf der Sonnenseite, auch wenn dort die Wolken etwas niedriger waren, aber dafür strukturierter aussahen. Zu meiner Überraschung holte der Führungspulk zur Wende nördlich sehr weit aus und peilte wohl die toll aussehende Wolke über dem Gipfel an. Heute hatten wir dort aber einen Zwei-Kilometer-Radius als Wende, den ich nur ganz knapp anschnitt. Damit hatte ich den

Führungspulk fast eingeholt und war nur noch knapp 100 Meter tiefer.

Der lange Gleitflug zur vorletzten Wende war recht ereignislos bis zur (einzigen) Wolke dort – direkt über der Wende. Sie zog eher mäßig mit rund 2 m/s und niemand schien so recht einen Plan zu haben. Als der Bart unter 2 m/s ging verlor ich die Geduld und flog ab – auf die nach oben überquellende CB-Wurst nördlich Seo D'Urgell. Obwohl ich tiefer war als die anderen ließ ich die Geschwindigkeit bei knapp unter 200 Stundenkilometern stehen und sah erfreut im Flarm, wie der Abstand der mich Verfolgenden größer wurde.

Die schwarze Wolkenwurst empfing mich mit heftigen Turbulenzen, aber schon nach einem Suchkreis hatte ich 4,5 Meter auf dem Integrator und war damit schon 100 Meter höher als meine Verfolgergruppe. Ich kurbelte gut 200 Meter Reserve und stieg dann aus dem kräftigen Bart aus, da es nach Hause sehr gut entwickelt aussah. Das wurde mir fast zum Verhängnis! Die schwarze Wurst nach Hause fing nämlich an zu regnen und meine Sicherheitshöhe schmolz dahin. Die anderen gingen mehr auf Sicherheit und kurbelten deutlich höher. Ich hatte aber Glück, dass der Regen mich nicht völlig runterwusch, und konnte meinen Vorsprung bis zur



Obwohl die Gegend sehr schroff ist, gab es aus Sicherheitsgründen immer Möglichkeiten, in landbares Gebiet herausleiten zu können

Ziellinie halten – den ersten Tag konnte ich also gewinnen.

[...]

Letzter Wertungstag

Eine gewisse Nervosität war heute schon zu verspüren. Ich hatte zwar acht Punkte Vorsprung, aber wenn Sebastian Kawa den Tag mit dem Sonderpunkt mit elf Punkten gewinnen würde, bräuchte ich mindestens drei Punkte, um meine Führung zu halten – es blieb also spannend.

Wir hatten heute eine Aufgabe, die zunächst nach Südosten an den fast 3.000 Meter hohen Cambras d'Azé ging. Vor dem Abflug nutzte ich die Zeit und schaute mir das mal an – und fand östlich dem Skigebiet Molina gar nichts, ja sogar heftiges Fallen über dem Höhenzug. Schnell wieder zurück nach Norden an den Hausberg, der unten raus zwar gut ging, mich aber nicht ganz auf die erforderliche Abflughöhe brachte. Schon wurde ich etwas aufgeregt, da nur noch wenige Minuten bis zum Countdown der Linienöffnung blieben und auch der nächste Hang nichts brachte. Ich schaffte dann am Ausklinkpunkt gerade noch rechtzeitig die Höhe. Mist – einen Teil meiner Nerven hab' ich schon vor dem Abflug liegen gelassen.



Blick aufs Fluggelände in La Cerdanya

Nach dem Abflug wollte ich krampfhaft Höhe machen und flog daher sehr konservativ – und wurde prompt nach hinten durchgereicht. Noch kreiste ich moderate 2,5 m/s, als die anderen schon wieder von der ersten Wende zurückkamen – lief wirklich nicht gut. Um die Wende rum fand ich dann aber auf dem Weg zum Hauptkamm eine sehr gut tragende Linie, unter der ich mit rund 200 Stundenkilometern entlangkachelte – und so zumindest wieder in Sichtweite des Hauptpulkus kam.

Am Ende des Hauptkamms bei Seu d'Urgell traf ich Sebastian, knapp 200 Meter über mir. Gemeinsam suchten wir das normal gute Steigen an dieser Stelle – vergebens. Nur so ein Herumgeblubbere mit weniger als 1,5 m/s im Schnitt. Sebastian flog nach Süden zum anderen Pulk, der vermeintlich besser stieg – ich glitt vorsichtig weiter auf die andere Talseite des Andorratal. Der Hang dort hat mich eigentlich noch nie enttäuscht und tatsächlich drückte es recht brauchbar, aber ich konnte den Bart nicht zent-



Am Ende reichte es für Tilo Holighaus (Mitte) zum Weltmeister-Titel. Platz zwei belegte Sebastian Kawa aus Polen (links), Platz drei ging an den Franzosen Louis Boudierlique (rechts)

rieren. 150 Meter über mir gelang das Sebastian später besser und er stieg mit mäßigen 2 m/s. Ich war überzeugt, dass da noch was Besseres kommen musste – also weiter. Danach kam erst mal nichts mehr und ich fiel unter Hangkante. An einer Scharte drückte es dann richtig gut – aber zum ordentlichen Steigen reichte es einfach nicht. Irgendwas war mit dem Wetter passiert, und es ging einfach fast nichts mehr. Aus dem Augenwinkel sah ich, dass es den anderen nicht viel besser ging und einige sogar noch deutlich tiefer zum Antennenberg glitten – Sebastian aber 400 Meter über mich drüber glitt. Jetzt nicht die Nerven verlieren!

Auch der Antennenberg überzeugte nicht im Hang. Kurz bevor ich auch da (tief!) wegfliegen wollte, sah ich etwas zurückversetzt einen Adler kreisen. Er markierte mir einen Bart, der mich die entscheidenden 200 Meter höher brachte, um an die Wende Cometa zu fliegen. Dort kamen mir die anderen schon hoch über mir zurück – grr! Aber sie schienen keinen richtigen Plan in der schwachen Suppe zu haben und zerstreuten sich auf die verschiedenen Höhenzüge, deutlich östlich vom Kurs. Ich flog direkt zur Wende und fand dort vorgelagert immer wieder gute Blasen, die mich aber immer nur wieder 200 Meter höher brachten. Aber das reichte, um zur Wende zu gleiten und wieder an die nördlichen Höhenzüge zu kommen.

Enttäuscht sah ich, wie dort – schon etwas höher – einige Maschinen kreisten und ich stieg unten ein. Zu meiner großen Überraschung richteten sie sich dann über mir auf und flogen nach Süden! Sie hatten die Wende noch nicht! Weiter sah ich kreuz und quer verteilt tiefe Flugzeuge um Höhe ringen. Ich zählte kurz durch und es kam wieder Hoffnung auf, vielleicht doch wieder in die Top Ten zu gelangen – und vielleicht reichte es ja für Sebastian dann doch nicht?

Diese Gedanken schob ich schnell weg und konzentrierte mich voll auf den Bart. Als dann noch ein Adler hinzukam, wurde das Steigen tatsächlich immer besser – und ich immer ruhiger (auch wenn ich x mal dem Adler ausweichen musste – so ein arroganter Vogel!). Ich kam dort tatsächlich auf 2.800 Meter und sah am Antennenberg fünf Kilometer nördlich noch weitere Flugzeuge kreisen. Dort kam ich in einem rotorähnlichen Bart auf über 3.000 Meter – dicke genug, um an die nördliche Wende im hohen Relief zu kommen. Und ich war in guter Gesell-

schaft – fast das ganze französische Team war bei mir.

An der Wende plötzlich eine ganz weiße JS – ja, es war Sebastian! Auch wenn er knapp 200 Meter höher war, lehnte ich mich zurück und sagte mir: Wenn ich jetzt in seiner Nähe bleibe, bring ich das Ding nach Hause. Aber Hinterherfliegen ist bekanntlich nicht meine Sache und wir starteten mit mehreren Flugzeugen ein Race auf den letzten knapp 100 Kilometern zur Ziellinie. Stück für Stück kam mein Ventus den ganzen Konkurrenzflugzeugen näher und an der letzten Wende hatte ich die ersten schon eingeholt. Und auf den letzten Kilometern schnappte ich auch noch die anderen – die Schnellflugleistung des Ventus macht einfach Spaß. Jetzt war es nur noch ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit Sebastian, welches ich vom Flugzeug her eindeutig gewann.

Aber Sebastian wäre nicht vielfacher Meister, wenn er nicht noch was in petto hätte: Wenige Kilometer vor der Ziellinie zog er plötzlich deutlich nach links – eigentlich ab vom Kurs. Er fand dort bei 200 Stundenkilometern eine besser tragende Linie, die er geschickt nutzte. Aber da strengte ich mich schon gar nicht mehr an – es war klar, dass ich heute wieder in den Top drei war und dadurch den Weltmeistertitel in der Tasche hatte – ich war sooooo glücklich!

Zum Wettbewerb selbst kann man sagen, dass er – trotz relativ kleinem Personalaufwand – hervorragend und sehr professionell organisiert war. Brian Spreckley als Competition Director merkt man seine jahrzehntelange Erfahrung an. Er konnte sich aber auch in großen Teilen auf ein bewährtes Team verlassen. So zum Beispiel auf Benjamin Neglais und seine Frau Claire (beide fliegen übrigens inzwischen auf der Hahnweide) als „rechte Hand“ und Medienkoordinator, Angel Casado aus Spanien als „Mr. OGN“ und Online-Verfolgungstechnikprofi, IGC-Vizepräsident René Vidal aus Chile als IGC-Referee und viele andere. Aber auch die Clubmitglieder aus La Cerdanya haben sich toll ins Zeug gelegt für uns. Sie sorgten für einen reibungslosen Flugbetrieb, gute Boden-Infrastruktur, technischen Support und einfach gute Stimmung.

Bemerkenswert war meiner Meinung nach auch die Umsetzung der Sicherheitsgedanken. Zum einen schaffte es Brian Spreckley in teilweise wirklich her-



Nach seinem Erfolg war Tilo Holighaus in der Landesschau Baden-Württemberg zu Gast; hier mit Moderatorin Jana Kübel

vorragenden Appellen (die inzwischen teilweise auch durch die Online-Medien gehen) den Fokus jeden Tag auf sicheres Fliegen zu richten. Zum anderen waren die Tagesaufgaben wetteroptimiert und sehr vorausschauend gestellt: So hatten wir trotz der schroffen Gegend immer Möglichkeiten, in landbares Gebiet herausgleiten zu können und bekamen ausführliche Infos über die dortigen Außenlandemöglichkeiten. Bei Wenden über Berggipfeln vergrößerte man schlicht den Wenderadius, sodass man nicht dicht am Hang wenden musste.

Wirklich hervorragend bewährt hat sich das neue Konzept der auf 48 kg/m² reduzierten Flächenbelastung. Die Relativgeschwindigkeiten aller Teilnehmer waren dadurch nahezu gleich und somit berechenbar, wenn man mit mehreren Maschinen im gleichen Aufwind flog. Die leichteren Flugzeuge sind manövrierfähiger und haben deutlich mehr Sicherheitsreserven, was sich im Pulk und besonders beim hangnahen Fliegen sehr positiv bemerkbar macht und auch einfach Stress herausnimmt. Dem Spaß und der Dynamik der Fliegerei tut dies keinen Abbruch, was man an den nach wie vor hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten sehen kann.

Text: Tilo Holighaus/red.
Fotos: Benjamin Neglais, Tilo Holighaus,
Michael Kost

PILOTEN ZAUBERN FIGUREN AN DEN HIMMEL ÜBER DEM ODENWALD

Der amtierende Weltmeister im Segelkunstflug (Kür und Mannschaft), Moritz Kirchberg vom AC Bad Nauheim, hat den Salzmann-Cup 2019 in Vielbrunn in der Unlimited-Klasse gewonnen. In der Advanced-Klasse konnte sich Mathias Mühlbacher (LSG Bayreuth) den ersten Platz sichern, in der Sportsman-Klasse setzte sich Lars Reinhold (FG Wolf Hirth) gegen die Konkurrenz durch.

Anlässlich des 50-jährigen Vereinsbestehens richtete der Flugsportclub Mümlingtal, nahe Michelstadt im Odenwald, den diesjährigen Salzmann-Cup, die „kleine Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug“ am Fronleichnamswochenende auf dem Fluggelände am Limes aus. Vereinsvorsitzender Roman Breitenbach und Ausbildungsleiter Wolfgang Schulz konnten in der Sportsman-Klasse die Plätze zwei und drei hinter Lars Reinhold (FG Wolf-Hirth, Kirchheim/Teck) belegen und freuten sich sehr über diesen Erfolg.

Der Salzmanncup, den es seit dem Jahr 2001 gibt, wird vom Förderverein Segelkunstflug im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband (BWLV) jedes Jahr an wechselnden Orten ausgetragen. In diesem Jahr erhielt der Vielbrunner Verein den Zuschlag und war sich der damit verbundenen Verpflichtung bewusst. „Wir haben ein super Helferteam zusammengebracht“, so Pressereferentin Susan Breitenbach zufrieden, denn sie wusste, worauf es ankommt. Schließlich hatte



Dem Unwetter entronnen

der Verein diesen Wettbewerb bereits vor zehn Jahren zum ersten Mal ausgerichtet. Und so wurde von den teilnehmenden 50 Piloten die gute Organisation und die Arbeit der Vereinsmitglieder des FSCM ausdrücklich gelobt, die sich – nach Aussage eines Piloten – mit jeder Weltmeisterschaft messen lassen konnte.

50 Jahre glücklich in der Luft

Nicht nur gearbeitet, sondern auch gefeiert wurde auf dem Segelflugplatz in Vielbrunn. Schließlich blickt der Verein auf eine 50-jährige, sehr erfolgreiche Vereinsarbeit zurück. Anlass genug, auch einmal die Gründungsmitglieder und Veteranen des Vereins einzuladen, die Ehrenvorsitzender Siegfried

Joseph am Samstag begrüßte, und sich sichtlich sehr darüber freute, dass so viele „Ehemalige“ der Einladung gefolgt waren – unter ihnen auch die über 90-jährige Linda Wunsch, die es sichtlich genoss, wieder einmal Fliegerluft zu schnuppern. Nachdem der Wettbewerb am Samstagnachmittag nach drei Wertungstagen und größtenteils besten Bedingungen unfallfrei beendet werden konnte, wurde mit Gästen aus nah und fern noch bis spät in die Nacht gefeiert.

Der Sonntag startete mit der Siegerehrung der Teilnehmer, durchgeführt von der Ersten Stadträtin Michelstadts, Klementine Dingeldein, die selbst einmal ihren Segelflugschein in Vielbrunn gemacht hat. Neben der eingangs erwähn-



Siegerehrung Advanced: rechts Stefan Zistler (FTAG Esslingen, Platz drei), links Holger Geusen (LSV Hegenscheid, Platz zwei), Mitte Mathias Mühlbacher (LSG Bayreuth, Platz eins)



Siegerehrung Sportsman: rechts Wolfgang Schulz (FSC Mümlingtal, Platz drei), links Roman Breitenbach (FSC Mümlingtal, Platz zwei), Mitte Lars Reinhold (FG Wolf Hirth, Platz eins)



Siegerehrung Unlimited: rechts Sebastian Dirlam (LfV Bottrop, Platz drei), links Gisbert Leimkühler (SFC Melle, Platz zwei), Mitte Moritz Kirchberg (AC Bad Nauheim, Platz eins)

ten Sportsman-Klasse wurden auch die Sieger der Advanced- und Unlimited-Klasse gekürt.

Die Advanced-Klasse konnte Mathias Mühlbacher (LSG Bayreuth) für sich entscheiden, gefolgt von Holger Geusen (LSV Hegenscheid) und Stefan Zistler (FTAG Esslingen) auf den weiteren Plätzen. Keine Überraschung gab es in der Klasse der Unlimited-Piloten, denn Moritz Kirchberg (AC Bad Nauheim) gewann diesen Wettbewerb auch in diesem Jahr, nachdem er schon 2018 erfolgreich gewesen war. Er ließ Gisbert Leimkühler (SFC Melle) und Sebastian Dirlam (LfV Bottrop) hinter sich.

Ehrung des Hessischen Luftsportbundes

Eine ganz besondere Ehrung erfuhr der Vielbrunner Verein mit der Verleihung

der Ehrenplakette in Silber, überreicht vom Vizepräsidenten des Hessischen Luftsportbundes, Bernd Heine, der in seiner Laudatio die großartige Vereinsarbeit des FSCM und die Leistungen um den Luftsport hervorhob.

Beim anschließenden Tag der offenen Tür war neben den Flügen des Weltmeisters Moritz Kirchberg auch die Flugvorführung von Christoph Zahn (Kunstflug mit dem Habicht) zu bestaunen. Ein rundum gelungenes Vereinsjubiläum, das mit der Ausrichtung des Hessischen Segelfliegertages im Herbst in Vielbrunn ein weiteres Highlight haben wird.



Christoph Zahn bei der Flugvorführung mit seinem Habicht

Text: Susan Breitenbach
Fotos: Wolfram Zirngibl,
Susan Breitenbach



Gruppenbild der „Salzmann-Cup-Familie“



Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

24. FLUGPLATZFEST IN MÜHLACKER

Eine Boeing Stearman des Technik Museums Sinsheim ist in diesem Jahr die Hauptattraktion beim Flugplatzfest auf dem Segelfluggelände Hangensteiner Hof

Am Samstag und Sonntag, 14. und 15. September, findet das 24. Flugplatzfest des Flugsportclubs Mühlacker auf dem Segelfluggelände Hangensteiner Hof in Mühlacker statt. Beginn der Veranstaltung am Samstag ist um 13 Uhr. Am Sonntag wird bereits um 11 Uhr mit dem traditionellen Frühschoppen gestartet. Das Programm endet an beiden Tagen jeweils um ca. 19 Uhr.

Als Attraktion für Fans historischer Flugzeuge wird dieses Jahr die Boeing Stearman des Technik Museums Sinsheim zu sehen sein. Die Stearman, eines der bekanntesten und meistgebauten Doppel-

deckerflugzeuge der Welt, wurde um 1927 in den USA entwickelt. Dort wurden ab dem Jahr 1934 über 8.500 Stück dieses Flugzeugtyps gebaut und hauptsächlich als Schulflygzeuge des US Army Air Corps eingesetzt.

Wie bereits in den Jahren zuvor wird auch in diesem Jahr wieder Segelkunstflug präsentiert. Unter anderem wird Eberhard Holl, Weltmeister mit dem Team in der Segelkunstflugkategorie Unlimited, mit seinem Swift Figuren in den Himmel zeichnen. Erstklassige Flugvorführungen mit Modellflugzeugen stehen ebenfalls auf dem Programm. Auch die Fallschirmspringer mit ihrer

Cessna 182 werden wieder Tandemsprünge für Unerschrockene anbieten. Natürlich besteht auch die Möglichkeit, die Faszination Fliegen bei einem Rundflug selbst mitzerleben.

Der Besuch der Veranstaltung per Flugzeug ist für Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge und Flugzeuge bis 1.200 Kilogramm MTOM möglich (Hangenstein Segelflug 128.840, ELEV 950ft 295 m, N 45° 55'19", O 08° 49'29", RWY 07/25 530 x 30 m Gras).

Text: Hans-Jürgen Leidig
Foto: Thomas Weitzel

Region 3 – Ostalb-Donau

FLUGPLATZFEST IN ELLWANGEN (EDPY)

Die Fliegergruppe Ellwangen lädt alle Fliegerfreunde und Bekannten ganz herzlich zum traditionellen Flugplatzfest nach Ellwangen ein. Dieses findet statt **am Wochenende 17./18. August** auf dem Flugplatz Ellwangen (EDPY).

Beginn: Samstag, ab 13 Uhr, Sonntag ab 11 Uhr

Kontakt: 121,235 MHz oder per Telefon 07965 655

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Text: Berthold Vaas

Region 4 – Alb-Mitte

EINLADUNG ZUM ESSLINGER FLIEGERFEST

Der Aero-Club Esslingen lädt am **Samstag, 7. September, ab 11 Uhr,** und am **Sonntag, 8. September, ab**

10 Uhr zum traditionellen Fliegerfest auf dem Segelfluggelände am Esslinger Jägerhaus ein.

Besuchern werden Rundflüge mit Segel- und Motorflugzeugen angeboten. Mit einem Flugsimulator und umfangreichem Kinderprogramm ist für Unterhaltung – auch für den Nachwuchs – gesorgt. In und vor der Flugzeughalle findet an beiden Tagen die Flugplatz-Hocketse mit einer großen Auswahl an Speisen und Getränken statt.



Auf dem Segelfluggelände am Jägerhaus wird am 7. und 8. September gefeiert

Am Samstagabend steht ein Jazz-Abend in der Flugzeughalle auf dem Programm: Die „Jazzmo Swing’n’Dixie“ spielen seit vier Jahrzehnten mitreißenden New-Orleans-Jazz, R’n’B, Blues, Dixieland und Swing. Der Eintritt hierfür ist frei.

Text und Foto: Aero-Club Esslingen

Region 6 – Westalb-Hochrhein

FLUGTAG AUF DEM WÄCHTERSBERG

Das Warten hat ein Ende: Nach zwei Jahren naht nun wieder das Flugtagswochenende auf dem Wächtersberg. Am **24. und 25. August** präsentiert die Flugsportvereinigung Wächtersberg wieder die ganze Bandbreite des Fliegens: Segel- und Motorflugzeuge sowie Oldtimer gehören ebenso fest ins Programm wie auch Modellflugzeuge.

Im Rahmen des Flugprogramms am Sonntag wird Motorkunstflug mit den Doppeldeckern Pitts Special und Christen Eagle sowie der North American AT-6D „Miss Las Vegas“ aus Tannheim gezeigt. Das absolute Highlight werden die Überflüge der Mustang P-51D „Louisiana Kid“ von Wilhelm Heinz sein.

Zu Gast sind außerdem Exoten wie eine Cessna C-165 mit Sternmotor (diese wurden zwischen 1934 und 1941 produziert) und Great Lakes mit Sternmotor. Zu sehen sein wird Segelkunstflug mit der vereinseigenen ASK21 und auch einer Fox. Eine besondere Variante ist der Formationskunstflug mit der Pitts Special zusammen mit einer Fournier RF-4. Viele Flugzeuge werden bereits am Samstag vor Ort sein.

Bestaunen kann man auch Fallschirmsprünge aus einer Pilatus Porter. Hier



Zum Flugtag werden zahlreiche Besucher auf dem Wächtersberg erwartet

können Tandemsprünge gebucht werden. Im Angebot sind auch Rundflüge in T-6, Pilatus P2, Helikopter R44 und DR400. Großmodelle und Jets (Super Fabre und Komet 163) werden präsentiert. Zu sehen sein wird Modellkunstflug mit atemberaubenden Kunststücken mit einem Modellhubschrauber, geflogen vom Vizeeuropameister.

Beginn ist am Samstag um 15 Uhr. An beiden Tagen werden Rundflüge angeboten, auch in Flugzeugen, die am Sonntag am Flugprogramm teilnehmen. Begleitet

wird das Wochenende auch vom großen Oldtimer-Treffen mit Fahrzeugen aus verschiedenen Epochen.

Am Sonntag spielt ab 11 Uhr die Stadtkapelle Wildberg. Ab 14 Uhr gibt es rund drei Stunden lang das große Flugspektakel.

Der Eintritt kostet als Kombipreis für beide Tage zusammen acht Euro, bis 14 Jahre ist der Eintritt frei.

Text und Foto: FSV Wächtersberg

„FLIEGENDE BULLEN“ KOMMEN ZUM FLUGPLATZFEST DEGERFELD

Albstadt-Tailfingen. Vorfreude beim Luftsportverein (LSV) Degerfeld: Die Kunstflug-Formation „Flying Bulls Aerobatic Team“ kommt zum Flugplatzfest Ende August.

Die tschechischen Profis zeigen Formationskunstflug mit vier Maschinen des Typs Xtrem Air XA42. Spielberg, Budapest, Albstadt – für den LSV als Veranstalter ist es eine Auszeichnung, die „fliegenden Bullen“ an den Platz zu bekommen. „Das ist ein weiteres absolutes Glanzlicht in der jahrzehntelangen Geschichte unseres Flugplatzfests“, sagt Guido Voss, Vorsitzender des LSV.

Die Staffel gibt es bereits seit 1958. Seit rund 17 Jahren treten die Piloten unter dem Namen des österreichischen Getränkeherstellers an. Die Maschinen, die sie steuern, sind das kompromissloseste Material, das derzeit in der Szene zu finden ist: die XA 42 der Firma Xtrem Air mit Sitz in Hecklingen bei Magdeburg. Angetrieben von einem 316 PS starken Motor, erreichen die Maschinen eine Geschwindigkeit von 420 Stundenkilometern und halten einer Belastung der zehnfachen Erdbeschleunigung stand. Mit einer Spannweite von 7,50 Metern und einem Leergewicht von 650 Kilo sind sie extrem wendig. Die Teampiloten müssen mehr mitbringen als die Beherrschung ihres Flugzeugs, so die „Bulls“:



Profis bei der Arbeit: die „Flying Bulls“ in Formation

Ein Höchstmaß an Disziplin, Konzentration, Vertrauen und Teamarbeit seien grundlegende Eigenschaften.

Das Flugplatzfest des LSV Degerfeld findet am **Samstag und Sonntag, 24. und 25. August**, auf dem Flugplatz Degerfeld statt. Geboten werden Segel- und Kunstflugvorführungen, fliegende Legenden der 1940er-Jahre wie die P51D „Mustang“, ein Oldtimertreffen mit mehreren Hundert historischen Automobilen und Motorrädern, Rundflüge

und mehr. Erwartet werden zum Beispiel auch eine Hawker Hurricane, mehrere T-6 und Rundflüge mit der Antonow An-2. Am Samstagabend steigt die „Pilot's Party“.



Weitere Informationen gibt es online unter www.lsv-degerfeld.de

Text: Volker Rath

Foto: Flying Bulls Aerobatic Team

Region 7 – Schwarzwald

MARKGRÄFLER LUFTSPORTVEREIN MÜLLHEIM LÄDT ZUM MÜLLHEIMER FLUGPLATZFEST

Sonntag, 25. August

Open Airport

Einladung an alle E-, K- und M-zugelassenen Flieger (< zwei Tonnen)
Mit eurem Einfliegen macht ihr das Fest für unsere Gäste attraktiv
Fly-In mit Gratis-Verpflegung für die anfliegenden Piloten
Keine Anmeldung erforderlich
Rundflüge, Flugzeugschau, Flugprogramm, Bewirtung

Bitte beachten, dass zu bestimmten Zeiten (12 bis 13 Uhr sowie 14.30 bis 15.30 Uhr) der Flugplatz wegen des Flugprogramms nicht an- oder abgeflogen werden kann

Kontakt: Arno Breitenfeld: 07631 13824, arno.breitenfeld@gmail.com

Text: Arno Breitenfeld

ERNST MOLL ZUM 95. GEBURTSTAG

80 JAHRE BEI DER FLIEGERGRUPPE LORCH



Seit 80 Jahren im Verein und immer noch munter: Ernst Moll (Mitte), Zweiter Vorsitzender Johannes Menzel (rechts) und Technischer Leiter Willi Schönleber (links) bei der Ehrung für die langjährige Mitgliedschaft

Die Fliegergruppe Lorch gratuliert Ernst Moll gleich zu zwei wichtigen Ereignissen: Zuerst zum 95. Geburtstag, dann zur 80-jährigen Vereinszugehörigkeit in der Fliegergruppe

Lorch, davon die vergangenen 25 Jahre als Ehrenmitglied.

Ernst baute als Jugendlicher mit seinem Bruder Albert, Hermann Hieber und

anderen namentlich nicht bekannten Kirnecker Jungen schon ein Gleitflugzeug. Damit machten sie bei Kirneck erste Flugversuche. Ab 1. Januar 1939 war Ernst Mitglied im NSFK, in dem alle Fliegergruppen 1937 aufgegangen waren. Auf dem Wächtersberg bei Calw folgten weitere Starts und die A-Prüfung.

Nach dem Krieg war Ernst Moll passives Mitglied in der Fliegergruppe. Bei dem Werkstattbau von 1987 bis 1989 war Ernst mit dem Ladekran auf dem LKW immer zur Stelle, wenn größere Lasten bewegt werden mussten. Bis vor vier Jahren spendete Ernst zur Weihnachtsfeier des Vereins immer den Christbaum. Die Lorcher Flieger wünschen Ernst noch einige beschauliche Jahre und Gesundheit.

Text und Foto: Willi Schönleber

GLÜCKWUNSCH AN HARALD GOLLY!

AUCH NACH 7.000 FLÜGEN DIE FASZINATION NOCH NICHT VERLOREN

Routiniert steigt Harald Golly ins Cockpit des Weipertshofener Segelflugs ASK-21. Nach 54 Jahren Flugerfahrung und Mitgliedschaften in mehreren Flugsportvereinen Süddeutschlands sind ihm alle Abläufe bestens bekannt. Dennoch ist der Flug am 20. April ein ganz besonderer Höhepunkt in der Flugkarriere des 71-Jährigen: Es ist sein 7.000. Flug.

Seit seinem ersten Flug am 30. Mai 1965 auf dem Segelfluggelände Weipertshofen hat Harald Golly stets seinen Lebensmittelpunkt dem Fliegen gewidmet. Beruflich war er bis zum Ruhestand im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband unter anderem für die Ausbildung, den Sport und die Jugend zuständig, an Wochenenden bringt er noch immer als leidenden



Seinen 7.000. Flug hat Harald Golly gewohnt souverän absolviert – inklusive dem jungen Felix an Bord

schaftlicher Fluglehrer angehenden Piloten das Fliegen bei.

Seit jeher gilt Golly in der Segelflieger-Gemeinschaft als kompetenter Querdenker, insbesondere, wenn es um Flugausbildung und Vereinskommunikation geht. Der SFG Crailsheim ist er stets treu geblieben, nicht zuletzt aufgrund der offenen Vereinskultur und des außerordentlichen Zusammenhalts, betont Harald Golly.

Nach etwa 15 Minuten Flugzeit gleitet das doppelsitzige Segelflugzeug im Landeanflug auf Weipertshofen heran. Die 7.000. Landung meistert Ehrenmitglied Golly butterweich und kann ein zufriedenes Grinsen nicht verbergen. Auch nach dieser Anzahl an Flügen habe er nie die Begeisterung an diesem tollen Hobby verloren, so Golly, und er freue sich auf die nächsten Tausend.

Mit an Bord bei Gollys Jubiläumsflug war der 13-jährige Felix aus Schüttberg, der im nächsten Jahr die Ausbildung zum Segelflugpiloten beginnen möchte und es kaum erwarten kann, seinen Flug Nummer eins in Weipertshofen zu absolvieren.

Text und Foto: Tino Früh

TECHNIK

92. MOTORENWAART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

DENKWÜRDIGE STUNDEN MIT DER „ALTEN GARDE“

Sie haben beide in ihrem Flieger- und Werkstattleben viel erfahren und so manches miterlebt: Hans Hörber und Armin Krayer. Beide längst Rentner, beide untrennbar verbunden mit der Fliegerei und der Liebe zur Technik, beide unermüdlich im Einsatz für den BWLV. Hört man ihren Geschichten zu – und sie haben viele davon zu erzählen – fühlt man sich sofort zurückversetzt in die Zeit, als einige Fliegerkameraden noch sehr hemdsärmelig ihre Motoren gewartet hatten und damit gleich gestartet sind. Übrig geblieben sind davon wohl nicht so viele.



Die Teilnehmer des 92. Motorenwart-Lehrgangs (M1) auf dem Klippeneck



Die Teilnehmer konnten direkt an den vorhandenen Lehrstücken ihre neuen Fähigkeiten ausprobieren

So verlief der 92. Motorenwart-Lehrgang des BWLV vom 24. bis 27. April im Ausbildungszentrum des Verbandes auf dem Klippeneck. 21 Motorenwart-Anwärter hatten sich mitten in der Woche auf den Weg nach Denkingen am Rande der Schwäbischen Alb gemacht, um auf dem frühlingserwachten Klippeneck in die Geheimnisse der Motorsegler- und Ultraleichtmotoren eingewiesen zu werden. Dabei wurden die einheimischen Teilnehmer aus dem baden-württembergischen Landesverband durch Teilnehmer von befreundeten Landesverbänden, zum Beispiel dem Luftsport-Verband Bayern, verstärkt: Längst ist der BWLV über seine Landesgrenze hinweg offen und macht es möglich, dass Gäste regelmäßig an

den technischen Lehrgängen des BWLV teilnehmen können.

Durch handwerkliches Tun in der Praxis wird Theorie erst erlebbar

Die vier Lehrgangstage gliedern sich, wie alle technischen Lehrgänge, in Theorie und Praxis und machen die Teilnehmer mit sämtlichen Themen vertraut, die ein Motorenwart kennen muss. Gesetze, Verordnungen und Richtlinien, Grundlagen für die Motoren-Instandhaltung und -Instandsetzung, Vergaser- und Magneteinstellungen, Propeller und vieles mehr standen auf dem Lehrplan. Theorie- und Praxisstunden hielten sich die Waage. Theoretische Wissensvermitt-

lung ist wichtig, aber nur durch handwerkliches Tun direkt an den Motoren und Anbauteilen wird Theorie auch erlebbar und schließlich zur Kenntnis und Fähigkeit.

Geschraubt wurde in der Werkstatt auf dem Klippeneck, in der alles vorhanden ist, was notwendig ist. Aufgeteilt in zwei Gruppen wurden Vergaser und Zündmagnete zerlegt, Zündungen eingestellt, Propeller montiert und wieder durch Sicherungsdraht gesichert. Hier finden sich auch die gängigsten Motoren: Limbach, Sauer und natürlich auch Rotax als willfährige Schraubopfer. Dabei gab es von unseren Instruktoren (Hans Hörber und Armin Krayer) wertvolle Tipps aus der Praxis, die man nicht in ihrer Gesamtheit in den Lehrbüchern wiederfinden wird.



Neben der Theorie ging es auch ganz praktisch ans Werk



Es galt, viele Einzelteile sinnvoll einzusetzen

Vortrag von Bernd Mangold als besonderes Highlight

So konnten wir am letzten Lehrgangstag dann sogar eine 50-Stunden-Kontrolle und Ölwechsel bei einem Rotax-Motor selbst unter Anleitung der Ausbilder durchführen. Ein Ultraleichtflugzeug wurde hierzu aus der Nachbarhalle in die Werkstatt gebracht.

Das Highlight für die Teilnehmer war, als am Donnerstagabend Bernd Mangold – bei Schempp-Hirth im Kundendienst angestellt und bei der Entwicklung von Segelflugzeugmotoren an vorderster Front – über die eingebaute Technik und deren „Eigenheiten“ referierte.

Abschlussprüfung erfolgreich absolviert

„Ich bin wirklich froh, mich für diesen Kurs entschieden zu haben!“, meinte ein Teilnehmer fröhlich, aber auch sichtlich

müde nach den langen Tagen. Da die Zufahrt zum Klippeneck einen neuen Belag bekam, musste ein weiter Umweg nach Denkingen genommen werden. Hier zeigte sich erneut von Vorteil, dass sich die Unterkunft direkt neben dem Schulungsraum in der Nähe der Werkstatt befindet. Gegessen wurde beinahe schon traditionell am Fuße des Klippenecks im Schützenhaus.

Schließlich ist bei jedem technischen Lehrgang ein Abschlusstest erfolgreich zu bestehen. Durch Studium der vorab vom BWLV zur Verfügung gestellten Unterlagen und die Vorbereitung durch Hans Hörber, Armin Krayer und Bernd Mangold stellte der Test keine größere Hürde dar und die Vereine haben nun neue Motorenwarte M1 in ihren Reihen.

Text: David Krebs, FSR Kraichgau
Fotos: David Krebs/Matthias Birkhold

P/O-FREIGABEN UND FREIGABEN DURCH WARTE NFL 2-477-19 REGELT DIE SITUATION EINDEUTIG

Die NfL 2-477-19 regelt nun erstmals eindeutig die Freigaberechte der technischen Warte unserer Vereine. Hierbei wird festgelegt, dass sie die Freigaberechte im Rahmen des Annex-VIII haben. Damit können sie die gleichen Freigaben erteilen wie Pilot/Owner, allerdings sind sie zum einen nicht auf eine gültige Lizenz (auch kein Medical) angewiesen, zum anderen können sie die Wartung an jedem LfZ durchführen, für das die Berechtigung gilt, nicht nur am eigenen LfZ.

Die zugehörige, überarbeitete Freigabebescheinigung sowie weitere Formulare für den Technischen Bereich sind auf der BWLV-Homepage hinterlegt (www.bwlv.de).

Text: MB

KARL HÖCK

WINDENSTART UND STARTWINDEN

Dipl.-Ing. Karl Höck hat zur AERO 2019 sein Werk über den Startprozess und Startwinden vorgelegt. In dem Buch geht es um alle Einzelheiten der komplexen Materie. Erstmals konnte mittels Simulationen die entscheidende Wirkung der Momente beim Abheben des Flugzeugs sowie im folgenden Steigflug aufgezeigt werden. Zudem wird der signifikante Einfluss der Elastizität und der Masse der Schleppseile numerisch dargestellt.

Die physikalischen Gesetzmäßigkeiten und Zusammenhänge beim Windenstart, bei denen die Aerodynamik des Flugzeugs, die Antriebstechnik der Winde, Masse und Steifigkeit des Seils, der Windeinfluss und schließlich die Steuereingaben von Pilot und Windenfahrer zusammenwirken, wurden bisher wenig erforscht. Karl Höck hat dies in aller Breite mit einer Vielzahl von Simulationen bewerkstelligt. Die Schaubilder der Simulationen mit deren Beschreibung füllen im Buch etwa 100 Seiten. Auf weiteren 50 Seiten gibt es einen Abriss über Komponenten und Technik der Winden sowie die Historie der technischen Entwicklung.

Das Buch ist im Format A4 gehalten und im Equip-Verlag erschienen. Es hat 156 Seiten und 73 farbige Diagramme sowie Fotos und Berichte zur Historie. Es kann direkt beim Verfasser zum Preis von 29 Euro zuzüglich Versandkosten bestellt werden: carlo_hoec@yahoo.de. Zudem ist es unter der ISBN-Nummer 978-3000602863 im Buchhandel erhältlich.

Text: red.
Foto: Karl Höck



Das Buch behandelt die physikalischen Gesetzmäßigkeiten und Zusammenhänge beim Windenstart

DAEC-NEWS

KOMMENTIERUNG

U-SPACE:

DAEC UND EAS SPRECHEN MIT EINER STIMME



Im Dialog mit Joachim Lücking (Mitte), Referatsleiter der Europäischen Kommission Verkehr Generaldirektion für Luftsicherheit: EAS-Vizepräsident Rudolf Schuegraf (links) und EAS-Präsident Andrea Anesini

Der Deutsche Aero Club (DAeC) und Europe Air Sports (EAS) stehen in der Diskussion um den U-Space eng zusammen: Bestehende Strukturen und Regeln für den Luftraum müssen das verbindliche Grundgerüst für eine Einführung des U-Space sein, der das Zusammenspiel von kommerziell genutzten unbemannten Flugsystemen (UAV) und herkömmlicher Luftfahrt regeln soll.

„Wir sind sehr überrascht über den Inhalt des Diskussionspapiers der EASA und auch darüber, wie viel Fahrt das Thema so plötzlich aufnimmt. Schließlich hat nur eine sehr kleine Gruppe von Teilnehmern daran gearbeitet, ohne wichtige Stakeholder in die Diskussion mit einzubeziehen“, kommentiert EAS-Präsident Andrea Anesini das inoffizielle Papier der europäischen Behörde.

Das Diskussionspapier war in einem Workshop der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der Europäischen Kommission vorgestellt worden, zu dem Vertreter der Mitgliedsstaaten

und der Industrie geladen worden waren. Dem DAeC wurde nach Bekanntgabe des Ergebnisses ein Zeitfenster von drei Tagen eingeräumt, um die Diskussionspunkte zu kommentieren, was dank einer konzentrierten Aktion aller Beteiligten am Freitag, 24. Mai, gelungen war.

Auch die Experten von Europe Air Sports konnten die Frist zur Kommentierung nach dem entscheidenden Hinweis durch den DAeC einhalten. Europe Air Sports schließt sich für seine

europaweit 650.000 aktiven Luftsportler der Kommentierung seines Mitglieds DAeC voll und ganz an.

„Es freut mich, dass diese Solidarität innerhalb der europäischen Luftsportfamilie da ist und unsere Fachkompetenz in Luftraumfragen deutlich wird!“, so DAeC-Präsident Stefan Klett.

Text und Foto: DAeC/cm

DAEC-NEWSLETTER

IMMER AM PULS DES LUFTSPORTS

Kennen Sie schon den DAeC-Newsletter? Er erscheint einmal im Monat und hat im Juni ein richtiges „Facelifting“ erfahren. Der Newsletter ist nun für alle mobilen Endgeräte optimiert und hat ein neues, frisches Design erhalten. Zusätzlich warten hier News und nützliche Downloads rund um Luftsport und Allgemeine Luftfahrt auf die Leser. Einfach kostenlos abonnieren unter www.daec.de/newsletter.

Text und Screenshot: DAeC



Aktuelle Neuigkeiten aus dem Luftsport und der Allgemeinen Luftfahrt frei Haus: Der DAeC-Newsletter präsentiert sich in neuer Aufmachung

NEUER DAEC-PRÄSIDENT STEFAN KLETT

ANTRITTSBESUCHE BEI DER FAI UND BEIM LBA ERFOLGREICH ABSOLVIERT



Antrittsbesuch des DAeC-Präsidenten Stefan Klett (2. v. r.) bei FAI-Präsident Bob Henderson (r.), FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel und Finance Director Jean-Claude Weber

Der neue DAeC-Präsident Stefan Klett hat am 4. Juli zu seinem Amtsantritt Bob Henderson, den Präsidenten der Fédération Aéronautique Internationale (FAI), in Lausanne, Schweiz, besucht. Henderson erläuterte seine Ziele auf internationaler Ebene und bat den DAeC um aktive Mitgestaltung insbesondere in der Sicherung des Luftraums.

„Der DAeC wird seine aktive Rolle in der Weltsportgemeinschaft angemessen umsetzen“, verspricht Klett. Das Gespräch fand im Beisein von FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel und Finance Director Jean-Claude Weber statt.

Diskussion um Optimierung der weltweiten Sportwettbewerbe

Unter anderem Thema: die Vision für eine mögliche Strategie, um den Luftsport Teil der olympischen Wettkämpfe werden zu lassen. Zudem diskutierten die Gesprächspartner die Optimierung der weltweiten Sportwettbewerbe und tauschten sich über mögliche Chancen im Hinblick auf unbemannte Flugsysteme aus, ohne dabei Einschränkungen im Luftraum hinnehmen zu

müssen. „Wir, die FAI, bauen auf unseren starken Partner Deutschland“, sagte Henderson.

Klett und Henderson waren sich einig, dass die Braunschweiger Charta erhalten bleiben soll und ein Termin mit dem Braunschweiger Oberbürgermeister zuträglich wäre, um den Erhalt historischer Flugzeuge auch weiterhin sichern zu können. Die Charta ist das Grundlagendokument zum Betrieb und Erhalt historischer Luftfahrzeuge. Diese Charta ist kein Gesetz, vielmehr hilft sie, bei Restaurierungen Fehler zu vermeiden und gibt Anregungen, wie die Arbeit dokumentiert werden kann.

Abschließend lud Klett Henderson herzlich zur DAeC-Gala ein, die am 22. November in Schleißheim stattfinden wird.

Sehr konstruktives Gespräch beim LBA

Ein konstruktiver Austausch zwischen dem DAeC und dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) für das Wohl des Luftsports wird auch in Zukunft großgeschrieben. Stefan Klett besuchte deshalb am 26. Juni auch zum ersten Mal in seiner neuen Funktion den Präsidenten des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), Jörg Mendel. DAeC-Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna und LBA-Abteilungsleiter Technik und Umweltschutz Thomas Burlage waren ebenfalls mit von der Partie.

„Es war ein ausgesprochen konstruktives und vertrauensvolles Gespräch in angenehmer Atmosphäre“, freut sich Klett. Mendel sehe LBA und DAeC in einer Partnerschaft zum Wohle des



DAeC-Präsident Stefan Klett (2. v. r.) gemeinsam mit Generalsekretär Hubertus von Samson-Himmelstjerna (2. v. l.) zu Gast beim LBA-Präsidenten Jörg Mendel (r.) und LBA-Abteilungsleiter Thomas Burlage

Luftsports und habe sich auch bei kritischen EASA-Themen für einen offenen Austausch ausgesprochen. „Wir haben unsere Gesprächspartner natürlich zum Gegenbesuch und zum gemeinsamen Segelflug eingeladen“, so Klett weiter.

Text: DAeC/cm
Fotos: DAeC

KOMMENTAR VON DAeC-PRÄSIDENT STEFAN KLETT

„IM VEREIN IST SPORT AM SCHÖNSTEN!“

Mit dem Slogan warb der Deutsche Sportbund schon vor mehr als 40 Jahren für den organisierten Sport. Das Motto gilt nach wie vor, besonders im Luftsport.



Stefan Klett, DAeC-Präsident

In unseren Vereinen wird großartige Arbeit geleistet. Nur durch das außerordentliche ehrenamtliche Engagement haben alle, unabhängig von Einkommen, Geschlecht und Alter, überhaupt Zugang zur Fliegerei. Die Gemeinschaft organisiert den Flug- und Sprungbetrieb und stellt die Flugzeuge, Ballone und Ausrüstung. Sie bildet den Nachwuchs aus. Mehr noch, der Verein versorgt alle mit den notwendigen Informationen. Die Mitglieder motivieren sich gegenseitig, auch wenn es mal nicht gut läuft; gemeinsam schmieden sie Pläne für Vereinsausflüge, pflegen und warten Flugzeuge und Infrastruktur.

Neben dem Sport bietet der Verein viel Spaß und Unterhaltung, oft entstehen enge Freundschaften, die ein Leben lang halten. Und viele junge Pilotinnen und Piloten schaffen mit ihrer Ausbildung im Verein die Basis für eine attraktive berufliche Karriere in der Luft- und Raumfahrt.

In jedem Verein sind auch einige aktiv, die Begabung und Ehrgeiz für eine Leistungssportkarriere mitbringen. Zunächst auf regionalen Wettbewerben qualifizieren sie sich für nationale und internationale Meisterschaften.

In fast allen Disziplinen der Luftsportarten sind die deutschen Sportler respektierte Gegner. Die Erfolge müssen sich die Spitzensportler hart erarbeiten. Jahrelanges, (zeit-)intensives Training ist Voraussetzung. Oft müssen sie einen erheblichen Anteil der Kosten für den Sport und die Teilnahme an Wettbewerben tra-

gen. Die Bundeskommissionen, die Landes- und Monoflugsportverbände sowie die Vereine unterstützen so gut es geht, aber die Ressourcen sind knapp.

Breitensport und Spitzensport gehören zusammen, beides ist unverzichtbar. Nur so erhalten die Vereine die Gemeinnützigkeit und haben Zugang zur Sportförderung der Kommunen und Länder. Diese gesellschaftliche und rechtliche Anerkennung als Sport ist die Voraussetzung für unsere politische Arbeit. Der DAeC als Spitzenverband setzt sich mit seinem Netzwerk für

gute Rahmenbedingungen für die Vereine ein, damit die Vereine vor Ort ihre erfolgreiche Arbeit fortsetzen können.

Ich bin stolz auf das Engagement der Vereine und freue mich über jede Medaille. Diese Leistungen sind meine Motivation, mich als Präsident des DAeC für die Zukunftssicherung des Luftsports einzusetzen.

Foto: DAeC

BWLV-MITTEILUNGEN

WECHSEL IN DER BWLV-GESCHÄFTSSTELLE

BERND HEUBERGER FOLGT AUF MARTIN JOST

Im Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport im BWLV kümmert sich künftig ein anderer Mitarbeiter im Hauptamt um alle anfallenden Belange: Bernd Heuberger heißt der „Neue“ in der BWLV-Geschäftsstelle. Er folgt damit auf Martin Jost, der zur Außenstelle Freiburg des Regierungspräsidiums Stuttgart in die Luftfahrtverwaltung wechselt.

Seit Ende 2010 war Martin Jost beim BWLV für die Themen Ausbildung, Flugsicherheit und die Sportfachgruppen zuständig. In dieser Zeit verantwortete er unter anderem die Fluglehrerausbildung, hier insbesondere die Organisation der Veranstaltungen zur Fluglehrerfortbildung. Sein großes Anliegen war dabei immer, Multiplikatoren aus- und fortzubilden, die wichtige Botschaften im Verein/Ausbildungsbetrieb verteilen.

Zu seiner Tätigkeit gehörte auch immer die Beratung von Vereinen, Vorständen, Ausbildungsleitern, Fluglehrern in lizenz- bzw. luftrechtlichen Angelegenheiten, die Mitwirkung bei Kommentierungen zu Gesetzesvorhaben. So hat Martin Jost als wohl größtes Projekt in seiner Amtszeit an der Änderung der bestehenden BWLV-Globalausbildung entscheidend mitgearbeitet, sodass diese von der registrierten Ausbildungseinrichtung (RF) zur zugelassenen Ausbildungsorganisation (ATO) werden konnte. Hierzu trug er zur Erstellung von Handbüchern und Lehrplänen bei, wirkte an der Eingangsausbildung und Standardisierung aller Vereinsausbildungsleiter mit, erteilte neue Ausbildungsgenehmigungen und war entscheidend an der Einführung von „Vereinsflieger.de“ als ATO-Verwaltungssoftware beteiligt.

Wichtig war dem 47-Jährigen dabei stets, Verständnis für die „Spielregeln“ des Flugbetriebs zu schaffen, einen partnerschaftlichen Umgang auf Augenhöhe zu pflegen und pragmatische Problemlösungen zu ermöglichen, bei denen dennoch zu jeder Zeit die Flugsicherheit gewährleistet sein musste.

„Die Arbeit beim BWLV und der Kontakt zu den Luftsportlern hat mir sehr viel Spaß gemacht, sodass die Entscheidung zum Wechsel nicht ganz einfach war. Die Gründe hierfür sind ausschließlich persönlicher Natur“, sagt Martin Jost über seine Zeit beim BWLV. Der Kontakt und die Verbundenheit zum BWLV und seinen Mitgliedern werden aus seiner Sicht auf jeden Fall erhalten bleiben – wenn künftig auch von anderer Stelle aus.

Seinem Nachfolger Bernd Heuberger, der die Stelle bereits zum 1. Juli angetreten hat, wünscht Martin Jost alles Gute. „Ich bin



Seit Kurzem ist Bernd Heuberger (links) der Nachfolger von Martin Jost im Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport beim BWLV

glücklich, dass das Referat und der Ausbildungsbetrieb in gute und kompetente Hände übergeben werden. Ich bin sicher, dass Bernd Heuberger die Arbeit äußerst gewissenhaft und mit Augenmaß fortführen wird.“

In der Tat ist Bernd Heuberger der Fliegerei und auch dem BWLV schon lange verbunden. Den Ausbildungsbetrieb kennt der 56-Jährige sozusagen bereits von der anderen Seite als äußerst geschätzter und zuverlässiger Ehrenamtler: Er ist seit 19 Jahren Fluglehrer im Markgräfler Luftsportverein, seit 14 Jahren Vereinsausbildungsleiter mit Verantwortung für die Ausbildungssparten Segelflug, Ultraleichtflug und Motorsegelflug und seit zwei Jahren Bezirksausbildungsleiter (BAL) im BWLV.

Als BAL hat er bisher zwölf Vereine in der Region Bodensee/Schwarzwald (7A) betreut und in diesem Rahmen auch die jährliche Vereinsausbildungsleitertagung organisiert. Zudem war Bernd Heuberger ebenfalls maßgeblich bei der Einführung der BWLV-ATO und der ATO-Verwaltungssoftware „Vereinsflieger.de“ beteiligt. Als Auditteamleiter war er bisher bei 14 ATO-Audits vor Ort.

Sein fliegerischer Lebenslauf liest sich überdies beeindruckend: Seit 1992 hat er eine Segelfluglizenz, später sind Luftsportgeräteleiterschein (UL), Schleppberechtigung, Segelkunstflugberechtigung, TMG-Berechtigung, LAPL(A) sowie die entsprechenden

Lehrberechtigungen hinzugekommen. Seine Gesamtflugerfahrung bis heute umfasst rund 1.100 Stunden sowie knapp 4.000 Starts/Landungen. Seit 2017 bereitet es ihm zudem ganz besondere Freude, auch mit der eigenen Piper PA18, Baujahr 1965, in der Luft unterwegs zu sein. Als ursprünglich gelernter Schreiner und späterer Diplom-Ingenieur (FH) der Holztechnik ist der passionierte Flieger obendrein handwerklich sehr geschickt und arbeitet in seiner Freizeit gerne auch mal an Oldtimer-Fahrzeugen und -Flugzeugen.

Bernd Heuberger lebt in Badenweiler-Lipburg, ist verheiratet und hat zwei erwachsene Töchter. In seine neue Aufgabe beim BWLV hat er sich durch seine reiche Vorerfahrung bereits gut eingearbeitet. „Ich freue mich sehr auf die neue Herausforderung.

Für die BWLV-Mitglieder, Behördenvertreter und alle weiteren Menschen, mit denen ich in meinem Berufsleben künftig zu tun habe, möchte ich ein kompetenter und zuverlässiger Ansprechpartner sein“, sagt Heuberger.

Der BWLV dankt Martin Jost sehr herzlich für die ausgezeichnete Arbeit, die er über viele Jahre für den Verband geleistet hat und wünscht ihm von Herzen alles Gute für seine neue Aufgabe. Seinen Nachfolger Bernd Heuberger heißt der BWLV herzlich im Kreis der hauptamtlichen Kollegen willkommen und freut sich, in ihm eine gute Wahl zum Wohl der Fliegerkameraden getroffen zu haben.

Text und Foto: Simone Bürkle

BWLV-TERMINSERVICE 2019

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.08.19	11.08.19	MF	11. FAI European Advanced Aerobatic Championships	Polen
02.08.19	10.08.19	SF	Ostalb-Pokal, Doppelsitzer-Wettbewerb – Info: www.wettbewerb.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
03.08.19	10.08.19	SF	Qualifikationsmeisterschaft Junioren (Standard- u. Clubklasse)	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
03.08.19	09.08.19	LJ	49. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: schupke91@gmail.com	Flugplatz Leibertingen
03.08.19	10.08.19	MD	WM Hubschrauber-Modellflug – Infos: www.wcf3cn2019.de	Ballenstedt
03.08.19	11.08.19	FS	Deutsch-französischer Fallschirm-Lehrgang – Info: www.luftsportjugend.com	Cahors/Frankreich
04.08.19	10.08.19	LJ	„Jugend fliegt“-Lager der Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel
09.08.19	11.08.19	MD	Deutsche Jugend- u. Juniorenmeisterschaft Freiflug Ebene – Info: BeSchwende@t-online.de	Wolmirsleben (ST)
09.08.19	18.08.19	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
10.08.19	17.08.19	UL	15. FAI European Microlight Championships	Litauen
12.08.19	24.08.19	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang, Alpensegelflug-Einweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
13.08.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
17.08.19	18.08.19	A	Flugplatzfest Ellwangen – Info: fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
22.08.19	31.08.19	MF	30. FAI World Aerobatic Championships	Frankreich
24.08.19	25.08.19	A	Flugplatzfest Degerfeld – Info: www.flugplatzfest.lsv-degerfeld	Flugplatz Degerfeld (EDSA)
24.08.19	25.08.19	LJ	Schnupper-Fallschirmspringen (Boden) – Info: www.bwlv.de	Calw-Muckberg
24.08.19	25.08.19	A	Flugtag Wächtersberg – Info: http://wp.fsvwaechtersberg.de	Flugplatz Wächtersberg
25.08.19		A	Flugplatzfest Müllheim – Info: http://luftsport-muellheim.de	Flugplatz Müllheim
25.08.19		A	Flugplatzfest und Fly-In Erbach – Info: www.lsv-erbach.de	Flugplatz Erbach
25.08.19	01.09.19	LJ	Schnupper-Fallschirmspringen (Praxis) – Info: www.bwlv.de	Calw-Muckberg
25.08.19	30.08.19	MD	Hangflug-WM (F1E) – Info: www.daec.de	Martin/Slowakei
25.08.19	31.08.19	SF	Segelkunstflug-Woche Bruchsal	Flugplatz Bruchsal
28.08.19	01.09.19	SF	Oldtimertreffen für Segelflieger – Info: www.amhimmelreich.com	Flugplatz Bad Königshofen
01.09.19		A	Flugplatzfest Blaubeuren – Info: www.flgblaubeuren.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
01.09.19	08.09.19	SF	2. Ü25-Segelfluglager – Info: flyin@albrecht57.de	Verkehrslandeplatz Aalen
06.09.19	08.09.19	MD	DM Senioren Freiflug Ebene – Info: Michael.Jaekkel@daec-modellflugsport.de	Manching (BY)
07.09.19	08.09.19	A	90 Jahre Flugtage Bad Waldsee – Info: www.fliegerwaldsee.de	Flugplatz Bad Waldsee-Reute
07.09.19	08.09.19	A	Flugtag Sinsheim – Info: https://flugsportring-kraichgau.de/flugtag-sinsheim	Flugplatz Sinsheim
07.09.19	08.09.19	A	Fliegerfest Esslingen – Info: www.aero-club-esslingen.de	Flugplatz Jägerhaus
08.09.19		A	Flugplatzfest Laichingen – Info: www.edpj.de	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
08.09.19		A	Flugplatzfest Rastatt – Info: www.flugplatz-rastatt.de	Flugplatz Rastatt
08.09.19		A	Flugplatzfest Biberach – Info: www.segelflug-bc.de	Flugplatz Biberach
08.09.19	13.09.19	MF	2. FAI World Air Navigation Race Championships	Portugal
10.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung des RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
14.09.19	15.09.19	A	Flugplatzfest Mühlacker; Sa. 13 – 19 Uhr, So. 11 – 19 Uhr – Info: www.fsc-muehlacker.de	Flugplatz Hangensteiner Hof
14.09.19	15.09.19	MD	Ranglistenwettbewerb F1ABC – Info: bernd-hoenig@freenet.de	Manching (BY)
14.09.19	30.11.19	MF	PPL(A)-Wochenendkurs; Sa. u. So. 9 – 16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
21.09.19	22.09.19	MD	Graupner Bodensee-Cup – Info: www.mfg-markdorf.de	Hagnau/Bodensee
23.09.19	27.09.19	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Blumberg – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Blumberg
24.09.19		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
27.09.19	03.10.19	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Aalen – Info: mario.selss@kabelmail.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
28.09.19	29.09.19	SF	Walters Dosi Doppelsitzer-Kunstflugwettbewerb – Info: vollarco@funflying.de	Flugplatz Blumberg
30.09.19	06.10.19	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Hayingen
02.10.19	05.10.19	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL, M1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.10.19		MD	Landeswettbewerb Freiflug FSV Herrenberg – Info: Mathias_giessen@gmx.de	Ammerbuch
05.10.19		LJ	BWLV-Landesjugendtreffen mit Landesjugendversammlung – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Winzeln
05.10.19		MD	Landeswettbewerb Freiflug LSV Rossfeld – Info: rumpff.stefan@web.de	Osterhofen

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hänggleiten, 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!

BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE

Allgemeine Hinweise:

Die Form des kombinierten Lehrgangs zielt darauf ab, dass Fluglehrer mit verschiedenen Arten von Lehrberechtigungen daran teilnehmen können. Je nach Kategorie der Lehrberechtigung wird im zeitlichen Umfang (für den Teilnahmenachweis) wie folgt unterschieden:

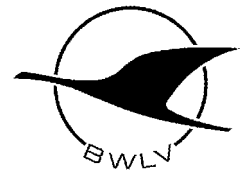
Inhaber der Lehrberechtigungen Motorflug, Segelflug, nach FCL.940.FI: zweitägig

Inhaber der Lehrberechtigung Ultraleicht nach LuftPersV: eintägig

Das bedeutet, dass zum Lehrgangsprogramm am Samstag alle Fluglehrer anwesend sind und zwischen den parallel in zwei Räumen angebotenen Vorträgen auswählen können. Dies kommt Inhabern verschiedener Lehrberechtigungen entgegen.

Es wird empfohlen, den Lehrgangsnachweis rechtzeitig, d. h. innerhalb der dreijährigen Gültigkeit der Lehrberechtigung, sicherzustellen.

Für diese Veranstaltung kann Bildungszeit (BzG BW) gewährt werden. Bei Vorliegen der Voraussetzungen muss der Antrag spätestens 8 Wochen vor dem Seminar beim Arbeitgeber gestellt werden.



Fluglehrer-
Fortbildung

ANMELDUNG

(bitte in DRUCKSCHRIFT ausfüllen!)

zweitägiger Fortbildungslehrgang
für **alle** Fluglehrer (FCL.940.FI) – außer UL

eintägiger Fortbildungslehrgang
für **UL-Fluglehrer** i. S. der LuftPersV

11.–12.10.2019

Lehrgangsgebühr:
45 Euro mit bzw. 90 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

12.10.2019

Lehrgangsgebühr:
25 Euro mit bzw. 50 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Quartierinformationen zum Veranstaltungsort erbeten:

nein ja

Name

Vorname

Straße, Nr.

PLZ und Wohnort

Tel. tagsüber

LIZENZNR. UND GÜLTIGKEIT DER LEHRBERECHTIGUNG/EN:

PPL(A)

SPL

Ultraleicht

Sonstige

Tel. privat

Mobil

E-Mail-Adresse

BWLV-Mitglieds-Nr.

Geburtsdatum

Anmelde- und Teilnahmebedingungen

Die Anmeldung wird nach Eingang bestätigt; verbindlich anerkannt wird diese erst nach Eingang der o. a. Lehrgangsgebühr, die mit der Einladung zum Lehrgang fällig wird.

Sie beinhaltet neben der Lehrgangsorganisation die Ausgabe der Teilnahmebestätigung sowie Pausengetränke nach Programmangabe. Zahlbar ist die Lehrgangsgebühr entweder (gewünschte Zahlungsart **bitte ankreuzen**)

durch Überweisung (fällig mit Rechnung, die zusammen mit der Einladung zugestellt wird) oder

durch Erteilung der Einzugsermächtigung (fällig nach erfolgter Einladung).

Hiermit ermächtige ich den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. (Gläubiger-ID: DE39ZZZ00000419277), Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen.

Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. **Hinweis:** Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bankinstitut:

BIC:

IBAN:

Ort, Datum

Unterschrift

ANMELDUNG BITTE SENDEN AN:

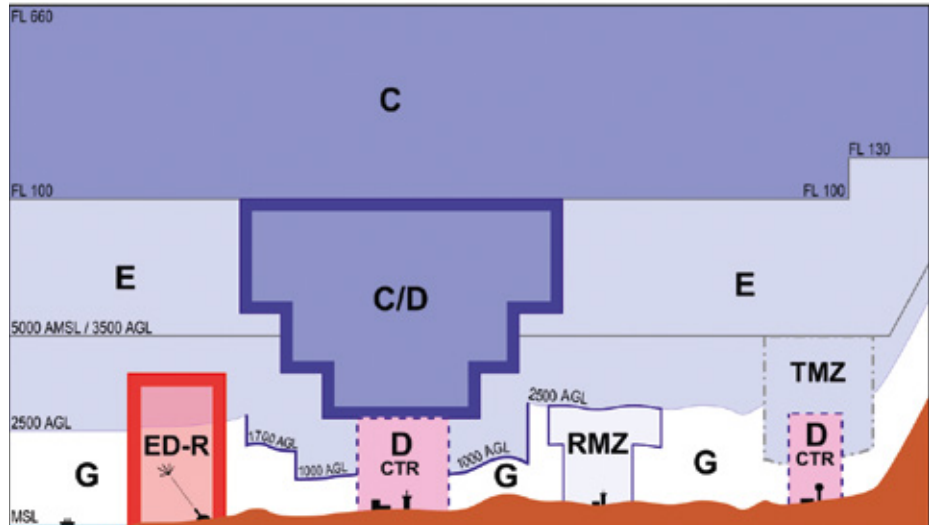
Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V., Scharstraße 10, 70563 Stuttgart, E-Mail: heuberger@bwlv.de oder Fax 0711/22 76 2 - 44

BUNDESAUSSCHUSS UNTERER LUFTRAUM (BAUL) IM DAEC

WHITEPAPER „TRENNFLÄCHE FL 125“

Der Erhalt und die Erweiterung des frei zugänglichen Luftraums sind für die Allgemeine Luftfahrt und den Luftsport elementar. Deshalb hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum in den vergangenen Monaten das Whitepaper „Trennfläche FL 125“ als Beitrag zur Diskussion um die Änderung der Trennfläche FL 100 erarbeitet.

In Deutschland stellt die Trennfläche eine grundsätzliche Grenze zwischen Luftraum E und C dar. Die Etablierung dieser Membran in Flugfläche 100 ist ein Designfehler, der eine Annäherung von VFR- und IFR-Verkehr in dieser Flughöhe begünstigt.



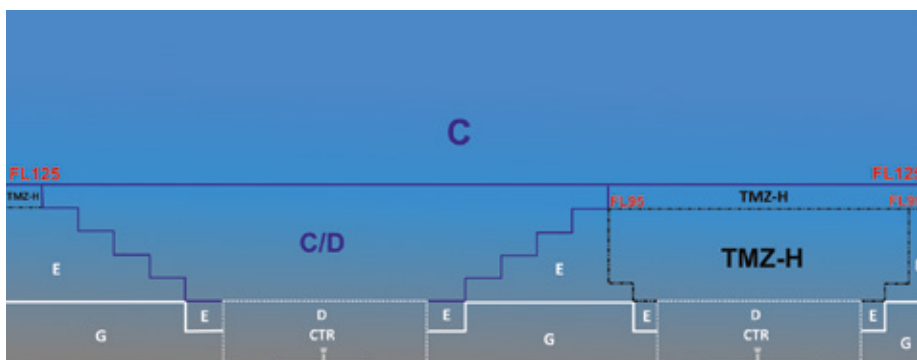
Schematische Darstellung der Luftraumstruktur in Deutschland

Eine Harmonisierung der Trennfläche auf FL 125 vereint folgende Vorteile:

- Annäherung nationaler Regelungen an die vorgegebenen Luftverkehrsregeln der ICAO und EU
- Ausübung des Luftsports und Entfaltung der Allgemeinen Luftfahrt ohne übermäßige Einschränkungen
- Harmonisierung zur bisherigen Sonderregelung im Alpenvorland (bislang FL 130)

- Das Prinzip der bisherigen Luftraumstruktur um die Verkehrsflughäfen kann nahtlos nach oben fortgesetzt werden.
- Die Freiheit und Sicherheit im Luftraum werden gleichermaßen gefördert.
- Schutz des IFR-Verkehrs durch die Flugsicherungsorganisation ohne Sicherheitseinbußen weiterhin unverändert möglich.

In ihrem VFR-Newsletter 01-2019 und in den neuen ICAO-Karten 2019 publizierte die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine „Dringende Empfehlung“, die allen VFR-Piloten suggeriert, den Luftraum E künftig nur noch bis FL95 zu nutzen, um eine strukturelle Verkehrstrennung zu IFR-Flügen in FL 100 abseits bestehender Regelungen zu erreichen. Zusätzlich bestehen grundlegende Überlegungen, den Luftraum C über dem Bundesgebiet flächendeckend von FL 100 auf FL 95 abzusenken.



Prinzipskizze der Luftraumstruktur mit Trennfläche FL125



Das Whitepaper „Trennfläche FL 125“ liegt als PDF zum Download auf www.daec.de (→ Luftraum + Flugbetrieb → News)

Text: Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL)
Grafiken: Philipp Fischer, BAUL

NOCH BIS SEPTEMBER:

RMZ COCHSTEDT EINGERICHTET

Anlässlich mehrerer Forschungsprojekte hat das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) noch bis zum 15. September 2019 ein Gebiet mit

Funkkommunikationspflicht, die Radio Mandatory Zone (RMZ) „Cochstedt“ (Magdeburg), eingerichtet. Die entsprechende Nfl 1-1644-19 findet sich online

auf den Internetseiten des DAeC (www.daec.de) und der Deutschen Flugsicherung (www.dfs.de).

Text: red.



9:41

100%

Allianz



Allianz Kontakt

Luftfahrt Schaden App



Schaden
melden

Mit der neuen Allianz Luftfahrt-Schaden-App können Sie jederzeit schnell und einfach einen Schadenfall über Ihr Smartphone melden. Sie bietet darüber hinaus eine integrierte 24-h-Service- und Notruf-Hotline. Jetzt kostenlos in den App Stores von Apple und Google Play oder direkt hier per QR Code downloaden:



INSURE BEFORE FLIGHT

Allianz Global Corporate & Specialty SE
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 BWLIV 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!

BWLIV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck
Buchungen: 07424 84634, Fax: 8282
(Christina Neugebauer)
E-Mail: klippeneck@bwliv.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

BWLIV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM AUGUST 2019

FLUGPLATZFEST ELLWANGEN

17. – 18.08.19 Flugplatz Ellwangen (EDPY)
Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de

FLUGPLATZFEST DEGERFELD

24. – 25.08.19 Flugplatz Degerfeld
Info: www.flugplatzfest.lsv-degerfeld.de

FLUGTAG WÄCHSTERSBERG

24. – 25.08.19 Flugplatz Wächtersberg
Info: <http://wp.fswwaechtersberg.de>

FLUGPLATZFEST MÜLLHEIM

25.08.19 Flugplatz Müllheim
Info: <http://luftsport-muellheim.de>

FLUGPLATZFEST ERBACH

25.08.19 Flugplatz Erbach
Info: www.lsv-erbach.de