

# der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

ALLGEMEINES SEITE 5

## DAS LUFTSPORT-JAHR IN DER BILANZ

DIE BWLV-REFERENTEN BERICHTEN, WAS SICH IN IHREN RESSORTS EREIGNET HAT

LUFTSPORTJUGEND SEITE 24

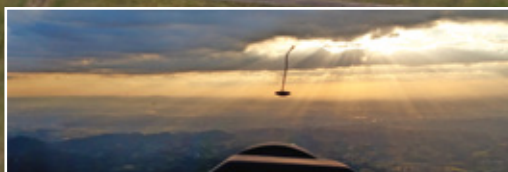
## JUFLIE AUF ABSTAND

TROTZ CORONA-AUFLAGEN WAREN DIE TEILNEHMER DES 50. JUGENDVERGLEICHSLIEGEN IN LEIBERTINGEN BEGEISTERT

TITELTHEMA SEITE 3

# SERVICE FÜR MODELLFLIEGER

AB DEM 1. JANUAR MÜSSEN SICH ALLE MODELLFLUGTREIBENDEN PILOTEN  
REGISTRIEREN LASSEN. DER BWLV BIETET HIERFÜR EIN EN-BLOC-VERFAHREN AN





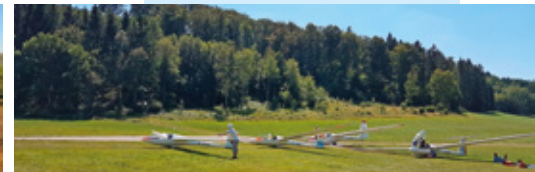
Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

**der adler**

Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

**Bitte beachten: Alle Termine in dieser Ausgabe wegen der aktuellen Corona-Situation auch weiterhin nur unter Vorbehalt! Bitte erkundigen Sie sich jeweils eigenständig vorab, ob Veranstaltungen stattfinden, verschoben wurden/werden oder abgesagt sind!**



## EDITORIAL

- 3 Registrierungspflicht für Modellflieger

## ALLGEMEINES

- 4 Einladung zur BWLV-Mitgliederversammlung 2020
- 21 Angebote für Vereine: Führungs-Akademie des DOSB startet wieder mit Präsenzveranstaltungen
- 22 Bau der Boeing 747 soll eingestellt werden: Beliebtes Flugzeugmuster wird zum Museumsstück
- 23 Zwischenstopp am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB): Elektroflugzeug auf Rekordjagd
- 23 Offizielles Programm vorgestellt: Auch der Luftsport ist bei den World Games 2022 vertreten

## REFERENTENBERICHTE

- 5 Geschäftsbericht von Präsident Eberhard Laur
- 7 Segelflug von Walter Eisele
- 9 Motorflug von Walter Nerdinger
- 11 Modellflug von Hans Deuschle
- 12 Freiballonsport von Frank Kruspel
- 13 Fallschirmsport von Robert Froeschle
- 13 Ausbildung von Harald Ölschläger
- 15 Technik von Steffen Baitinger
- 17 Frauensport von Beate Rein
- 17 Luftsportjugend von Oliver Goller
- 18 Presse und Öffentlichkeitsarbeit von Volker Rath
- 19 Flugsicherheit/besondere Aufgaben von Christian Schulz
- 20 Natur, Umwelt und Windenergie von Hansjörg Jung

## LUFTSPORTJUGEND

- 24 50. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen: JuFlie mit Hindernissen

## FREIBALLON

- 26 BSG Stuttgart beim Italian International Balloon Grand Prix in Umbrien: Wer etwas will, findet Wege ...

## FALLSCHIRM

- 27 Serie zum Fallschirmsport im BWLV: Mehr als nur Adrenalin (5)

## MODELLFLUG

- 30 Wichtige Neuerung: Registrierung für modellflugtreibende Piloten
- 31 42. Saalflug-Wettbewerb: FG Schorndorf lädt zur Saalflug-Landesmeisterschaft
- 31 Modellfluggeschichte bis 1944: Nächster Band der dreiteiligen Broschüren-Reihe ist erschienen
- 32 Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft im Freiflug: Bei großer Hitze wurden die neuen Freiflugmeister ermittelt
- 32 EU-Recht für Modellflieger: erfreulicher Zwischenstand
- 33 Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“: Den Modellflug kennenlernen
- 34 Chancen in Sachen Umwelt- und Naturschutz: Modellflieger sind zur Mithilfe aufgerufen

## MOTORFLUG/UL

- 34 DM Motorkunstflug: Ausrichter gesucht
- 35 Flugplatz EDTM: Nachtflug-Spezial in Mengen
- 36 Luftsportgeräte-Büro: Infos zu Prüfern Klasse 5 für UL

## SEGELFLUG

- 37 Streckenflugwoche mit Spaßfaktor in Hayingen: Theorie und Praxis in lockerer Atmosphäre
- 38 Segelflug-Bundesliga: Erfolgreicher Abschluss für baden-württembergische Piloten
- 39 Im Flug entdeckt: Ein Muster im Kornfeld
- 39 Rekordflug im Förderflugzeug: 1.163 Kilometer mit dem BW2

## LUFTSPORTLERINNEN

- 41 Hexentreffen 2021: Luftsportlerinnen zu Gast im Sauerland

## REGIONEN

- 41 Region 3: 6.200 Kilometer im Segelfluglager erflogen
- 43 Region 7: praktische Übungen am Feuerlöcher
- 43 Region 7: 14 Tage gute Laune im Fliegerlager

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 44 BWLV-Fluglehrer-Fortbildungsveranstaltungen
- 45 BWLV-Terminservice 2020
- 46 BWLV-Auffrischungssseminar für Lehrberechtigte

## FLUGSICHERHEIT

- 46 Online-Variante wird erwogen: Pilotentag der DFS abgesagt

## AMTLICHES

- 47 Prüfer-Standardisierungs-Lehrgang/Prüfer-Auffrischungssseminar

## ABSCHIED

- 47 Joachim Metz

## ICON-LEGENDE

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

## ZUM TITELBILD

Trotz Corona-Auflagen ist das Leben auf vielen Flugplätzen inzwischen wieder einigermaßen planmäßig eingeleitet. Mancherorts haben sogar Fluglager stattgefunden (siehe Berichte in dieser Ausgabe) – darunter auch jenes auf dem Flugplatz Albstadt-Degerfeld, bei dem dieses Bild entstanden ist. Es zeigt eine LS1d bei einem abendlichen Flug.

Foto: David Kujawa

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

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

## Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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



# REGISTRIERUNGSPFLICHT FÜR MODELLFLIEGER



**Hans Deuschle, Referent  
Modellflug im BWLV**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wir kümmern uns darum – diesen Satz hört man leider viel zu wenig. Nicht so beim BWLV: Hier gilt auch tatsächlich, was versprochen wird!

Uns Modellfliegern wurde in jüngster Zeit so manches auferlegt, zum Beispiel kürzlich erst der Kenntnisnachweis. Kaum hatten wir dies erledigt, kam schon wieder Arbeit auf uns zu – und zwar in Form einer Registrierungspflicht. Dies bedeutet ganz konkret: Modellflieger, die

über den 1. Januar 2021 hinaus ihren schönen Sport ausüben möchten, müssen zwingend registriert sein. Und zwar alle, die Flugmodelle oder Multikopter fliegen, die über 250 Gramm wiegen oder über eine Kameraausrüstung verfügen.

Aber keine Panik – der BWLV kümmert sich zusammen mit dem DAeC um diese Registrierung. Alle beim BWLV gemeldeten Modellflieger müssen dem BWLV nur rechtzeitig ihre Daten überlassen, bzw. aktuelle Daten zukommen lassen, wenn diese nicht ohnehin schon vorliegen. Bitte daran denken: Für die En-bloc-Registrierung über den Verband sind neben Namen, Vornamen, Geburtsdatum und Anschrift auch eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer erforderlich.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang überdies, dass dem BWLV überhaupt eine Meldung in der Sparte Modellflug vorliegt – gerade bei den Luftsportlern, die vielleicht hauptsächlich in der manntragenden Fliegerei, etwa im Segelflug, aktiv sind und den Modellflug sozusagen „nur nebenbei“ betreiben. Also drandenken: eine Meldung in der Sparte Modellflug muss erfolgt sein. Nur so kann die Registrierung über den Verband funktionieren!

Fazit: Bitte die Daten pflegen und unbedingt in Vereinsflieger.de aktuell halten. Dann können sich unsere Modellflieger schnell wieder dem Fliegen widmen. Der Rest erledigt der BWLV und es kostet die Modellflieger gar nichts.

Vielleicht noch ein Wort zur Entstehungsgeschichte dieses Prozesses: Die Bundeskommission Modellflug des DAeC, in der ich stimmberechtigt bin, war in diese Entwicklung stets frühzeitig eingebunden. Dadurch können die Mitgliedsverbände und die jeweiligen Referenten immer zeitnah und aktuell auf Veränderungen im Luftsport reagieren.

Wer es genauer wissen möchte: Erfordernis und Umfang der Registrierung sind in Artikel 14 der Drohnenverordnung DVO (EU) 2019/947 verankert. In Deutschland wird dies durch das

Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) bzw. das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) umgesetzt. Die Prozedur wird vom BWLV für seine Mitglieder (Haupt- oder Nebensparte Modellflug) in einer „En-bloc-Registrierung“ durchgeführt.

Nach der Registrierung erhält jeder Modellflugsportler die für seine Person erzeugte „eID“ (electronic identification) vom LBA an seine E-Mail-Adresse zugesandt. Mit dem Empfang der eID ist die Registrierung abgeschlossen. Sie ist unbegrenzt und in der ganzen Europäischen Union gültig. Die „eID“ ist vom Modellflugsportler auf jedem Flugmodell anzubringen. Sie ersetzt zukünftig das feuerfeste Adressschild mit Namen und Adresse. Das „neue Kennzeichen“ kann an jeder Stelle des Flugmodells – also auch im Inneren, sofern es einfach zugänglich ist – angebracht werden und muss nicht mehr feuerfest ausgelegt sein. Wichtig für alle Modellflugsportler ist wie gesagt: Wir kümmern uns darum, dass jeder rechtzeitig (bis spätestens 1. Januar 2021) vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) den Nachweis bekommt.

Die Vereinsvorstände wurden Anfang September durch ein Rundschreiben des BWLV informiert und wissen somit, was alles für die Registrierung erforderlich ist und welche Fristen für einen Widerspruch zur Weitergabe der Daten an das LBA gelten.

Ebenfalls wichtig zu wissen: Eine Registrierung kann nur über jeweils einen Verband erfolgen. Falls eine weitere Verbandszugehörigkeit (im In- oder EU-Ausland) bestehen sollte, muss dies mit dem Vereinsvorstand abgestimmt werden.

Übrigens: Wer die kostenlose Registrierung jetzt über den Verband versäumt, muss dies dann selbst beim LBA nachholen – und dafür auch einiges bezahlen. Eines ist jedenfalls klar: Darum herumkommen wird keiner. Das Gute trotz aller Umstände ist: Die Registrierung gibt uns die Sicherheit, dass wir auch ab 2021 den Modellflug legal betreiben können. Hier zeigt sich wieder einmal der Vorteil, Mitglied beim BWLV zu sein. Der Versicherungsschutz bleibt natürlich zusätzlich uneingeschränkt bestehen, mit der Deckungssumme über fünf Millionen Euro.

Noch ein wichtiger Hinweis zum Schluss: Die Registrierung ersetzt nicht den Kenntnisnachweis!

Lasst uns in diesem Sinne das Jahr 2020 ohne lästige Formalitäten zu Ende bringen. Fliegen wir, so lange das Wetter uns dies noch ermöglicht. Und um den Rest kümmert sich der BWLV.

# BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2020

SONNTAG, 22. NOVEMBER 2020, FILDERHALLE LEINFELDEN,  
BAHNHOFSTRASSE 61, 70771 LEINFELDEN-ECHTERDINGEN, BEGINN: 10 UHR

## TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Ansprache und Bericht des Präsidenten;  
Verleihung der Klaus-Holighaus-Medaille
4. Entgegennahme des Geschäftsberichtes mit Jugend- und Sportberichten  
(adler-Veröffentlichung Ausgabe Oktober 2020)
5. Rechnungsabschluss 2019  
Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2019 mit Bericht der Rechnungsprüfer
6. Entlastung des Präsidiums
7. Haushaltsplan 2021  
Genehmigung des Haushaltsplanes 2021
8. Antrag des Vorstandes auf Änderung der Satzung:  
Einfügung/Änderung in § 12 Abs. 2, Referent für Jugendfragen
9. Antrag des Vorstandes auf Änderung der Satzung:  
Einfügung in § 2, Mitgliedschaft im DAeC und in Sportbünden
10. Antrag des Vorstandes auf Änderung der Beitragsordnung des BWLV
11. Wahl der Rechnungsprüfer
12. Anträge von Mitgliedern
13. Ehrungen
14. Verschiedenes, Mitgliederversammlung 2021

## WICHTIGES ZU DEN STIMMSCHEINEN

### Information für unsere Vereine:

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

### Information für unsere Einzelmitglieder:

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

## ANFAHRTSKIZZE FILDERHALLE



Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes **spätestens am Sonntag, 8. November 2020**, eingegangen sein.

Über Gegenstände, die nicht auf der Tagesordnung stehen, oder verspätet eingebrachte Anträge, darf in der Mitgliederversammlung nur verhandelt werden, wenn die einfache Stimmenmehrheit der Versammlung und des Präsidiums gegeben ist (§22, Abs. 2, BWLV-Satzung).

Bei der Bedeutung der Tagesordnung würde ich mich über eine zahlreiche Beteiligung sehr freuen.

Ich wünsche Ihnen eine gute Anfahrt.

*Udo Heide*

## BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2020 UNTER STRENGEN „CORONA-BEDINGUNGEN“

Wegen der fortdauernden Corona-Pandemie findet die diesjährige Mitgliederversammlung unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Hygiene- und Abstandsvorschriften statt, welche für Versammlungen gelten. Es wird darum gebeten, die Maßgaben der geltenden Hygieneordnung der Filderhalle vor Ort einzuhalten, damit die Versammlung ordnungsgemäß und sicher abgehalten werden kann. Der traditionelle Stehimbiss im Anschluss an die Mitgliederversammlung ist wegen der gesetzlichen Hygienevorgaben in diesem Jahr leider nicht umsetzbar. Schon jetzt dankt der Vorstand des BWLV allen Teilnehmern für das Verständnis aufgrund der erschwerten Bedingungen.

### REFERENTENBERICHTE

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



GESCHÄFTSBERICHT, BERICHT DER LUFTSPORTJUGEND UND BERICHTE  
DER SPORTREFERENTEN ZUR ORDENTLICHEN

## BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2020

### GESCHÄFTSBERICHT VON PRÄSIDENT EBERHARD LAUR



Wir blicken auf ein **Ausnahmehjahr** im Luftsport zurück, in welchem die **Corona-Pandemie** unser Land und auch den Luftsport gefangen hält. Der Shutdown zum Beginn der Flugsaison, die mit hervorragenden Flugwetterlagen aufwartete, war für uns alle ein harter Schlag. Das Corona-Virus hat unseren Alltag – auch in den Vereinen – in kürzester Zeit massiv verändert. Über mehrere Wochen hinweg kam das Vereinsleben weitestgehend zum Erliegen. Vereins- und Verbandsveranstaltungen gab es nicht mehr. Zahlreiche Projekte und Maßnahmen müssen bis heute ausfallen oder zurückstehen. Unsere BWLV-Zweckbetriebe am Klippeneck und an der Motorflugschule kamen zum Erliegen, Kurzarbeit musste angeordnet werden.

Die Aufgabenschwerpunkte verschoben sich in den Bereich der **Bewältigung des Lockdowns** und der Organisation eines möglichst raschen Wiederbeginns zu bestmöglichen Bedingungen. Dank der Unterstützung des Dachverbandes DAeC und der guten Zusammenarbeit mit den Luftfahrtbehörden konnten rasch Verlängerungen für den „Corona-bedingten“ Ablauf von Fristen bei Lizenzen und Nachprüfungen erzielt werden.

In engem Schulterschluss mit den Luftfahrtbehörden, denen ich an dieser Stelle für die sehr konstruktive und gute Zusammenarbeit

im Besonderen danke, gelang der Wiederbeginn, wenn auch unter Auflagen. Ein Saisonbeginn ohne Einweisungs- und Checkflüge hätte hohe Sicherheitsrisiken bedeutet. Wenn auch mit Mund-/Nasenschutz, gelang es uns in letzter Minute, den **„Re-Start“ im Doppelsitzer** zu realisieren – eine unabdingbare Forderung im Interesse der Flugsicherheit.

Zwischenzeitlich konnten wir gemeinsam den Flugbetrieb und unsere Vereinsaktivitäten wieder hochfahren. Ich danke allen Verantwortlichen in den Vereinen für die großartige Unterstützung und die hervorragende Umsetzung der Hygiene- und Abstandskonzepte, die es einzuhalten galt und gilt. So konnten wir in den zurückliegenden Monaten eine doch noch insgesamt erfolgreiche Luftsportsaison mit schönen Erlebnissen realisieren.

Der Lockdown brachte auch Kritik und Unmut an der Basis und gegenüber den Verbänden. Eine ungewöhnliche Situation, wie sie unser Land noch nicht erlebt hat, erfordert ungewöhnliche Maßnahmen, ebenso aber auch entsprechendes Verständnis, das nicht immer vorhanden war. Ich bin froh und dankbar, dass die überwältigende Mehrheit unserer Luftsportler die Beschränkungen verstanden und mitgetragen hat, um gemeinsam Ansteckungsrisiken zu minimieren, die Leib und Leben und auch unser Hobby gefährden. Der Luftsport ist ein wichtiger Teil der Sportwelt, und so war es selbstverständlich, im **solidarischen Schulterschluss** mit den anderen Sportlern und **Sportverbänden**, dem DOSB, den Sportbünden und unserem Dachverband DAeC, diese Pandemie zu bewältigen.

Den wenigen Luftsportlern, die uneinsichtig und mit teils unfreundlichen Anwürfen an den Verband herangetreten waren, sage ich noch einmal: In diesen Zeiten der Corona-Pandemie

ist kein Platz für Egoisten. Die Krise erfordert ein Handeln aus Solidarität und Mitmenschlichkeit, das darauf abzielt, bestmöglich für alle nachteilige Folgen auf breiter Ebene zu minimieren. Hier müssen der Spaß und die Freude am Luftsport zurückstehen.

Die Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus bringen erste Erfolge. Doch eine Rückkehr zur Normalität wird es vorerst noch nicht geben. Wir alle werden am Ende des Jahres in den Vereinen und beim BWLV mit finanziellen Einbußen konfrontiert sein. Hier gilt es, existenzbedrohende Lagen zu vermeiden und in Härtefällen zu unterstützen. Wir behalten das im Auge.

Mit Vernunft, Realitätssinn und Zuversicht wird die Wiederherstellung des Status quo gelingen. Wichtig ist, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Gesamten zu stabilisieren, denn von ihnen hängt letztlich auch ab, ob der Luftsport an frühere Zeiten wieder anknüpfen können. Wir alle stehen vor gewaltigen Aufgaben. Aber ich bin sicher, dass wir Luftsportler diese Hürden erfolgreich bewältigen werden.

Trotz Corona-Krise können wir auf eine stattliche Zahl **erfolgreicher Projektarbeiten** im Verband zurückblicken. Hierzu finden Sie Näheres in den nachfolgenden Berichten unserer Referenten. Ein paar wenige Highlights möchte ich ansprechen:

Mit dem „**Rulebook Sailplane**“, welches die Bundeskommission Segelflug beim DAeC unter tatkräftiger Mitwirkung zahlreicher Fachleute, auch aus dem BWLV, erstellt hat, ist es gelungen, in komprimierter Form ein Nachschlagewerk für die im Segelflug aktuell geltenden Regeln zu erhalten. Auch die Revision unseres Ausbildungshandbuches bringt Erleichterungen und Verbesserungen in unserer BWLV-ATO. Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger und seinen engagierten Mitstreitern sowie allen Fluglehrern in den Vereinen gilt unser besonderer Dank. Sie alle garantieren eine solide Flugausbildung als tragendes Fundament im Luftsport, bei der Jugendarbeit und in den Vereinen.

Der **Arbeitskreis Flugsicherheit** hat seine Projektarbeit begonnen. Lassen Sie uns gemeinsam das Sicherheitsbewusstsein schärfen, um Risiken in unserem schönen Sport zu minimieren. „Safety First“ ist keine lose Worthülse, sondern eine Arbeitsaufgabe, der wir uns mit Nachdruck und mit Unterstützung des Arbeitskreises, dem ich für seinen Einsatz danke, zuwenden müssen.

Die Luftraumsituation in unserem Land ist stabil. So sehr uns der Niedergang der Zivil-Luftfahrt schmerzt und volkswirtschaftliche Probleme bereitet, profitiert der Luftsport andererseits, wenn es um den Erhalt unserer Spielwiese am Himmel geht. Ein wachsames Auge haben wir auf die Pläne der Schweizer Luftfahrtbehörden zur Neustrukturierung des Luftraumes um den Verkehrsflughafen Zürich. Hier wird der BWLV in Zusammenarbeit mit dem Bundesausschuss Unterer Luftraum beim DAeC alles daran setzen, die Freiräume für den Luftsport im Südschwarzwald weiterhin stabil zu erhalten. Mehr und mehr drängen die unbemannten Flugsysteme in bestehende Lufträume ein. Das Thema „Drohnenfliegen“ beschäftigt uns nachhaltig. Die EU-Drohnen-Verordnung ist installiert und sie wird uns in den kommenden Jahren noch mit vielen Neuerungen überraschen und auch Sorge bereiten.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 müssen sich alle **Modellflugtreibenden Luftsportler** beim Luftfahrt-Bundesamt **registrieren**

lassen. Der DAeC ermöglicht in Zusammenarbeit mit den Luftsport-Landesverbänden, so auch dem BWLV, die Umsetzung dieser Registrierung „en bloc“ für alle BWLV-Luftsportler der Fachsparte Modellflug. Mit diesem Angebot erleichtern wir unseren Modellflugsportlern die Umsetzung dieser EU-Vorgabe und ersparen ihnen Kosten, die sie andernfalls beim Luftfahrt-Bundesamt bezahlen müssten.

In allen Sparten und Fachbereichen sind zahlreiche Veranstaltungen der Corona-Krise zum Opfer gefallen. In erster Linie gilt das für vielfältige Wettbewerbsmaßnahmen in allen Luftsportarten. Somit werden wir am Ende dieses Jahres auf die verdiente Ehrung herausragender luftsportlicher Leistungen verzichten müssen.

Auch die **Jugendarbeit** hat unter der Krise gelitten. Erstmals konnten unsere Verbandsjugendlager nicht durchgeführt werden. Die lange schon vorbereiteten und mit großer Spannung erwarteten BWLV-Jugend-Airgames mussten abgesagt werden. Dennoch: Die Jugend ist nicht tatenlos geblieben, sie hat in einigen Lehrgangsmassnahmen Weiterbildung betrieben, sich im kleineren Rahmen getroffen und auf diesem Wege den Schulterschluss der Luftsportjugend demonstriert. Ein wichtiges Thema hat der Fachausschuss Jugend jüngst aufgegriffen: **Sexualisierte Gewalt im Luftsport** darf kein Tabu sein. Hier gilt es, aufmerksam, besonnen und verantwortungsbewusst in den Vereinen zu sein, aber auch im Verband neue Akzente zu setzen und dort zu unterstützen, wo Schieflagen auftreten.

Alles in allem bin ich zufrieden mit dem Erreichten. Sehen wir die **Krise auch als Chance**, nicht nur näher zusammenzurücken, sondern gemeinsam mit neuem Elan und neuen Ideen am Erhalt unseres schönen Sportes und am weiteren Ausbau zu arbeiten.

Zu danken habe ich allen Freunden und Gönnern des Verbandes, die uns im Berichtsjahr bei der Erledigung der Aufgaben in abermals großzügiger Weise unterstützt haben. Hier steht an erster Stelle der **Dank** an die Landesregierung von Baden-Württemberg für die Förderung, unter anderem bei der Aus- und Fortbildung, der Luftfahrttechnik, des Prüfwesens sowie der Förderung unserer Jugend. Die Unterstützung der Luftfahrtbehörden – gerade auch in der Corona-Krise – war und ist uns eine große Hilfe. Herzlichen Dank für das konstruktive Miteinander.

Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds und die Hellmut Niethammer-Stiftung standen uns mit großzügigen Hilfen zur Seite. Mein Dank gilt dem Förderverein für Segelkunstflug sowie dem Förderverein für Strecken- und Wettbewerbs-Segelflug, die mit ihrem großen Engagement zum Erfolg der Verbandsarbeit beigetragen haben. Ich danke schließlich den vielen Partnern des BWLV, so der Außenstelle des Luftfahrt-Bundesamtes, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und auch den Sportbünden nebst Landessportverband im Land. Die Anbindung der württembergischen und der nordbadischen Luftsportvereine an die dortigen Sportbundorganisationen ist vordringliche Aufgabe für die kommenden Monate. Ich freue mich, dass wir diesem Ziel auch in den zurückliegenden Wochen ein gutes Stück nähergekommen sind. Ich bin sicher, den letzten Schritt schaffen wir in Bälde.

Last, but not least, danke ich allen verantwortlichen Funktionsträgern und den vielen im Ehrenamt Engagierten in unseren Vereinen sowie unseren hauptamtlichen Mitarbeitern im Verband. Ihre verdienstvolle Arbeit an der Basis und im Geschäftsbetrieb

des BWLV ist die Grundlage für den Erfolg des Luftsportes auf Verbandsebene. Daher rufe ich uns alle auf, das **Ehrenamt** hochzuhalten und selbst bereit zu sein für das Ehrenamt. Möge jeder/jede prüfen, an welcher Stelle er/sie sich verantwortlich in die Gemeinschaft einbringen kann. Nur gemeinsam sind wir stark. Dieses Motto soll auch in Zukunft über allem stehen und in Realität erwachsen.

Ihr

Eberhard Laur  
Präsident

## SEGELFLUG VON WALTER EISELE



Dies ist mein allerletzter adler-Bericht. Deshalb erlaube ich mir, meinen Bericht in etwas anderer Form zu gestalten. Nach 30 Jahren im Ehrenamt für den BWLV ist es nun endgültig Zeit für mich, einen Wechsel im Präsidium und im Fachausschuss Segelflug herbeizuführen. Während sich für den Vizepräsidentenjob bereits eine wunderbare Lösung abzeichnet, arbeite ich derzeit noch mit Hochdruck an einer Lösung im FA Segelflug. Tolle Kolleginnen und

Kollegen begleiten mich dort teilweise seit Jahrzehnten, aber leider ist niemand bereit, meine Nachfolge anzutreten. Ich bin überzeugt, dass diese Menschen es mindestens ebenso gut, bestimmt sogar besser als ich machen können. Aber persönliche Freizeit ist ein hohes Gut, das heute immer weniger mit der bisherigen, vielleicht veralteten Lebensphilosophie der Menschheit konform geht.

### Sportliche Erfolge

Der einzige sportliche Höhepunkt, den ich leider Corona-bedingt nur vermelden darf, war die erfolgreiche Teilnahme der drei BWLV-Pilotinnen Katrin Senne, Stefanie Mühl und Cornelia Schaich bei der Segelflug-WM der Frauen in Australien zu Beginn dieses Jahres. Hier ist insbesondere der dritte Platz von Katrin Senne zu erwähnen, aber auch der gute Auftritt der anderen Fliegerinnen. Diesen tollen Leistungen gilt mein höchster Respekt.

### Corona und Luftsport

Dann folgte mit großer Härte die Pandemie, die bis heute und vermutlich noch längere Zeit andauernd uns und auch unsere Segelflugwelt durcheinandergebracht hat. Es gab aus meiner

Sicht keine Alternative zu dem auch vom BWLV und DAeC beauftragten Lockdown, den ich mit voller Überzeugung unterstützt habe. Dies war absolut kein politischer Gehorsam, wie es mir teilweise vorgeworfen wurde, sondern schlichtweg die Überzeugung, dass der Lockdown einfach notwendig war. Mehr möchte ich dazu nicht mehr sagen – der BWLV und der DAeC haben ihre Sache hier sehr gut gemacht!

### Wettbewerbe

Der Wettbewerbskalender für 2020 wurde im Herbst 2019 verabschiedet, und es wurde auch die Anmeldeprozedur noch durchgeführt. Aufgrund der Corona-Bedingungen haben wir jedoch frühzeitig Ende April zusammen mit den Ausrichtern entschieden, alle Wettbewerbe für 2020 abzusagen, da die Situation und die mittelfristigen Aussichten für die Ausrichter sehr undurchsichtig waren und keine Chancengleichheit für die Teilnehmer garantiert werden konnte. Auch die von den Gesundheitsämtern der Länder proklamierten Hygienebestimmungen waren schon aus Kostengründen kaum umsetzbar. Im Nachhinein waren die Absagen genau die richtige Entscheidung und abgesehen davon aus meiner Sicht alternativlos.

### Indexliste

Die bestehende Indexliste wird mit dem Ziel überarbeitet, eine Indexliste für eine klassenübergreifende Wertung mit gerechteren Wertungsergebnissen zu entwickeln, die zum Beispiel in regionalen Wettbewerben auch in Baden-Württemberg Anwendung finden. Der erste Prototyp der neuen Indexliste wurde in einer Arbeitsgruppe entwickelt und sollte 2020 auf kleinen Wettbewerben (auch bei uns im Ländle) getestet werden. Corona-bedingt konnte der Test leider nur auf dem Frankensprint im August stattfinden, aber die Ergebnisse waren vielversprechend. Nächstes Jahr werden wir hoffentlich aussagekräftige Ergebnisse haben.

### Regelbuch Segelflug (Teil-SFCL-Lizenzen)

Manche Ausbildungsleiter und Vereinsvorsitzende werden stöhnen, wenn sie die ganzen Dufchführungsverordnungen, Regelwerke, neuen Ausbildungshandbücher, Betriebshandbücher, etc. zum ersten Mal zu Gesicht bekommen. Als Hardware-Copies kommen schließlich zwei komplette Leitzordner zusammen. Aber wir können stolz darauf sein, dass wir nun in deutscher Sprache über ein fundiertes gesammeltes Regelwerk über die gesamte Breite des Segelfluges verfügen können. Kein Fluglehrer von der Ost- oder Westalb ist im Alter noch gezwungen, extra einen Englischkurs an der VHS zu absolvieren, um die ganzen englischen Gesetzestexte zu verstehen bzw. zu begreifen. Viele Protagonisten haben federführend an diesen Werken mitgearbeitet. Mein Dank gilt stellvertretend für alle besonders Harald Ölschläger, Bernd Heuberger und Schorsch Dörder, die ihre großartige Expertise eingebracht haben.

### Entwicklung des Segelflugs

Was mich auch im Funktionärs-Rentnerstand nachdenklich stimmt, ist der Fortbestand unseres geliebten Segelfluges. Nicht nur die Mitgliederzahlen sind ein Indiz für den Rückgang unseres Sports (von 43.000 Segelfliegern 1999 auf rund 26.000 heute). Auch die Monoverbände sind in aller Munde. Enges Management, zentrale Organisation, modernes Leistungsprinzip werden hier als Schlagwörter genannt. Ich bin trotzdem noch der vollen

Überzeugung, dass an unserem förderalen Prinzip für den Segelflug kein Weg vorbeiführt. Wenn ich nur an die Ausbildung und den Service vor Ort denke, bleibt kaum eine vernünftige Alternative. Natürlich klingt es charmant, wenn man dafür plädiert, eine selbständige Segelflugorganisation ins Leben zu rufen – aber das kann und muss aus meiner Sicht nur in enger Kooperation mit den Ländern geschehen.

Die große Weltwirtschaftskrise wird unseren Sport gewaltig beeinflussen. Wenn die Kurzarbeitsphase vorbei ist, werden viele klassische Firmen leider nicht mehr da sein und Arbeitsplätze verloren gehen. Mir graut davor, wenn Vereine mit Austritten konfrontiert werden sollten.

## Flugsicherheit

Es muss unsere Priorität sein, einen Anstieg der Unfallzahlen unbedingt zu vermeiden, auch und gerade nach der langen Zeit, in der der Flugbetrieb geruht hat. Ein wichtiger Schritt hierzu war, dass es uns gelungen ist, dass nach Ende des Lockdowns die Doppelsitzerflüge in Baden-Württemberg schnellstmöglich wieder zugelassen wurden. Nur so ist garantiert, dass hier im Rahmen der Schulung und Überprüfung wichtige Übungsflüge durchgeführt werden können.

Eine weitere Aktion, die ich sehr begrüße, ist die Gründung des Arbeitskreises Flugsicherheit im BWLV. Dieser sollte auch auf Bundesebene mit den zuständigen Ausschüssen bei der Prävention und Aufarbeitung der Unfälle unbedingt zusammenarbeiten, um die Unfälle zu analysieren und Sicherheitsempfehlungen zu erstellen.

## Danksagung

Zum Schluss möchte ich mich nun bei meinen Freunden im Präsidium und im ganzen Vorstand, dem Geschäftsführer und allen Mitarbeitern der Geschäftsstelle und der Außenstellen des BWLV sowie meinen Freundinnen und Freunden des FA Segelfluges für die jahrzehntelange, vertrauensvolle und auch erfolgreiche Zusammenarbeit ganz herzlich bedanken.

Ich werde mir künftig wieder die Zeit nehmen können, in zunehmendem Maß selbst zu fliegen und nicht nur in den Königener Schulmaschinen zu sitzen und mich vermehrt auch um meine Enkelinnen kümmern.

Auf ein Wiedersehen über der Schwäbischen Alb, über den Alpen und sonstwo auf der Welt!

## SEGELKUNSTFLUG

(von Segelkunstflugreferent Wolfgang Kasper)

Schreiben statt Fliegen: Diesem Motto stellte sich unser Chefschiedsrichter, Bundestrainer und „Referent Segelkunstflug im Fachausschuss Ausbildung und Lizenzen“ Schorsch Dörder besonders in den Zeiten des Corona-Lockdowns, um sich intensiv mit der Ausarbeitung der Vorgaben für die neuen Ausbildungslizenzen im Segelkunstflug zu beschäftigen. Der gesamte Segelkunstflugbereich in Sachen Ausbildung, Methodik und Regelwerk wurde der SFCL angepasst und steht nun in neuester Version zum Download bereit. Das Training in Walldürn, die DM in Gera und WM in Polen wurden abgesagt.

## Neue Kunstfluglizenzen

Im April 2020 bekamen die beiden neuen Kunstfluglizenzen ihre Gültigkeit. Neben der Advanced-Lizenz (Kunstflug Fortgeschrittenrechte), die im Wesentlichen der bisherigen Kunstflugberechtigung entspricht, gibt es nun auch eine „kleine“ Basic-Lizenz (Kunstflug Basisrechte). Die Erweiterung der Kunstflugrechte auf TMG kann inzwischen beim Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen unproblematisch und unbürokratisch erfolgen.

Die Basisrechte beschränken sich auf fünf vorgeschriebene Kunstflugmanöver und mindestens drei Stunden theoretischen Unterricht. Eine vorgeschriebene Anzahl an Ausbildungsstunden entfällt, über die Anzahl der Ausbildungsstarts entscheidet der ausbildende FI(S)aerobatic. Neben den Grundmanövern wie Langsamflug bis zum Strömungsabriss, Steilkreise, Rettungsmanöver werden die Kunstflugmanöver 45 Grad Linie auf und ab, positives Trudeln, positiver Loop, Wing-Over und Lazy Eight ausgebildet. Die Bestätigung der Kunstflug-Basisrechte erfolgt durch den FI(S)aerobatic nur im Flugbuch.

Der Kunstflug „Fortgeschrittenrechte“ baut auf den Basics zusätzlich mit den Kunstflugfiguren Chandelle, Turn, Aufschwung, Rolle und Abschwung auf. Auch die Advanced-Lizenz wird nur im Flugbuch dokumentiert. Mit dieser ist man dann berechtigt, an Wettbewerben teilzunehmen.

Während die Kunstflugausbildung für Fortgeschrittenrechte für ca. eine Woche ausgelegt ist, bieten die Basisrechte die Möglichkeit für das Erlangen einer Lizenz für den Fall, dass das Wetter innerhalb einer Woche nicht mitspielt oder für Teilnehmer, die mit dem „richtigen“ Kunstflug Schwierigkeiten haben. Auch für Überlandflieger und Piloten, die weniger am Kunstflug an sich interessiert sind, bieten die Basisrechte auf jeden Fall eine gute Möglichkeit der Fortbildung und Vorbereitung auf mögliche kritische Flugsituationen, zum Beispiel Near Miss beim Thermikkreisen. Inzwischen wurden bereits mehrere Kunstfluglizenzen-Basisrechte ausgestellt. Es wird auch empfohlen, dass jeder Fluglehrer (FI) die Basisrechte Segelkunstflug erlangt.

## Aus- und Weiterbildung 2020

Nachtrag 2019: Wetterbedingt hielt sich die Aus- und Weiterbildung bei den Lehrgängen in Bruchsaal, Blumberg und Hayingen in Grenzen. Insgesamt wurden 13 Kunstflugberechtigungen, sechsmal Bronze, einmal Silber und drei TMG-Berechtigungen erfolgen.

Dieses Jahr wird es bei der Kunstflugwoche in Bruchsal zum ersten Mal eine FI(S)aerobatic-Weiterbildung geben, die von Regierungspräsidium und BWLV genehmigt wurde. Bei erfolgreicher Durchführung wird geplant, diese Weiterbildung in Zukunft auch Nicht-Kunstfluglehrern FI zugänglich zu machen. Die Kunstflugwochen in Blumberg mit anschließendem Doppelsitzer-Wettbewerb und Hayingen sollen wie geplant im Herbst stattfinden (bzw. haben beim Erscheinen des Berichts bereits stattgefunden).

BWLV-Förderung: Die aktiven Kunstflugpiloten in BW und vor allem die Jugendlichen freuen sich, dass im FA Segelflug nun eine definierte Summe an Fördergeldern für das Training festgelegt wurde. Ebenfalls profitieren die Mitglieder des D-Kaders Streckenflug und die A-, B-Trainer, die ausgebildet werden.



## Wettbewerb Segelkunstflug

Jedes Jahr findet Mitte Oktober das sogenannte „Kops-Über-Treffen“ (KÜT) der deutschen Wettbewerbsflieger statt. 2019 waren wir zu Gast in Kell am See in Rheinland-Pfalz, Hunsrück. Bei diesem zweitägigen Treffen wird die vergangene Saison betrachtet, diskutiert und bewertet. Aus den Erfahrungen der Wettbewerbe und Ausbildung wird besprochen, was wo und wie evtl. geändert oder verbessert werden könnte. Zudem werden Empfehlungen und Vorschläge für das CIVA-Komitee (Commission Internationale de Voltige Aérienne) erstellt. Die Piloten der Advanced und Unlimited stimmen ebenfalls über die Figurenvorschläge der einzelnen Länder für das zu erstellende Kür-Programm (free known) für die kommende Saison ab.

## Förderverein Segelkunstflug

Souverän und hoch motiviert hatte Uli Bayersdorfer das Amt des Ersten Vorsitzenden von Schorsch Dörder Anfang 2019 übernommen und sah sich gleich einigen Herausforderungen gegenüber, die für alle etwas überraschend waren. Aufgrund interner Querelen bei dem polnischen Hersteller der SZD59 konnte das bestellte Flugzeug weder hergestellt, geschweige denn geliefert werden. Glücklicherweise wurden die Differenzen in Polen geklärt, so dass der neue Wettbewerbs-Einsitzer Ende Juli 2020 ausgeliefert werden konnte. Die erste ASK21 (Rollmops) wurde aufgrund von „Altersschwäche“ von Schleicher für flugunklar erklärt, das heißt, ein Ersatz musste besorgt werden. Mit Hilfe eines großzügigen, zinslosen Darlehens konnte Anfang 2020 eine neue ASK21 bestellt werden.

Noch bevor der Jahresbericht 2019 im Oktober erschien, mussten die Kunstflieger Abschied von Wilhelm Düerkop alias Salzmann nehmen. Er starb im September 2019. Kein anderer hat je den Kunstflug so intensiv gefördert und sich in allen Belangen eingebracht. Obwohl eigentlich nur eine Beerdigung im kleinen Rahmen vorgesehen war, begleiteten viele Piloten aus ganz Deutschland Salzmann auf seinem letzten Weg.

## MOTORFLUG VON WALTER NERDINGER



### Mitgliederzahlen, Aus- und Fortbildungen, Lizenzen/ Berechtigungen

Wie die bisherige Statistik zeigt, umfasst das Referat Motorflug/UL nach augenblicklichem Zwischenstand mehr als 3.200 Mitglieder (Tendenz steigend). Damit ist der BWLV im DAeC voraussichtlich weiterhin bundesweit der stärkste Motorflugverband. Dies kann sich jedoch noch ändern, da die repräsentative Statistik mit

Zu- und Abgängen erst zum Jahresende erfolgt.

## Aus- und Fortbildungen 2019/2020

An den vom Referat Aus- und Fortbildung durchgeführten zentralen BWLV-Auffrischungslehrgängen zur Lizenzverlängerung nahmen im Oktober 2019 und März 2020 93 FI(A)-, acht CRI- und 20 UL-Fluglehrer teil. Bezüglich Fluglehrenachwuchs sind aktuell 16 PPL(A)- und fünf CRI-Fluglehrer in Ausbildung.

Insgesamt zeigt die BWLV-Erfassung, dass in 88 Vereinen mit Mischflugbetrieb in 46 Vereinen Motorflug und in zehn Vereinen UL-Flug geschult wird. Dabei betreuen (nach Lizenz/Doppelkonzentration) 291 FI(A), 112 CRI- und 209 UL-Fluglehrer aktuell 162 Schüler PPL(A), 135 LAPL(A), sowie 86 UL-Anwärter.

Die Ergebnisse der BWLV-Motorflug (acht Fluglehrer, vier Theorielehrer) zeigen aktuell 44 Flugschüler, wobei 2020 bis August bereits zwölf Schüler ihre Lizenzen erreicht haben.

Durch die ausbildenden Vereine und durch die Motorflugschule wurden im Berichtszeitraum (Stand August) 105 PPL(A), 82 CR- sowie 42 UL-Lizenzen erworben. Weitere erfolgreiche Ausbildungen fanden im Schleppflug und Nachtflug statt. Damit setzte sich die Statistik der vergangenen Jahre erfolgreich fort. Die endgültigen jährlichen Vergleichszahlen dazu liegen jedoch erst 2021 vor.

Ob der in einigen Jahren zu erwartende Fluglehremangel wegen Abgängen aus Altersgründen (ca. 60 Prozent der Fluglehrer sind zwischen 55 und 70 Jahren) allein von den Ehrenamtlichen in den Vereinen aufgefangen werden kann, ist noch fraglich. Schon jetzt klagen einige Vereine über diesbezügliche Probleme. Jedoch ist das Referat Ausbildung seit drei Jahren sehr intensiv dabei, neue Fluglehrer auszubilden, und man kann nur hoffen, dass sich dabei eine gleichmäßige Aufteilung bezüglich der Vereine ergibt.

Die Nachwuchssorgen sind nicht zuletzt auch an den Lizenzkosten für die Fluglehrausbildung zu finden, die sehr hoch und somit für Ehrenamtliche kaum zu stemmen sind. Eine Eingabe des Fachausschusses Motorflug 2018/2019 über den DAeC an das BMVI und weiter an die EASA bezüglich Prüfungsreduzierung des Teils CPL-Wissen an die Anforderungen des nichtgewerblichen Luftverkehrs (Sportflug) ist positiv aufgenommen worden, jedoch sind die Einzelheiten noch in Bearbeitung und nicht veröffentlicht.

An dieser Stelle bedankt sich das Referat bei unseren Vereinen, dem Referat Ausbildung, bei unserer BWLV-Motorflugschule und allen Fluglehrern und Ausbildern recht herzlich für ihre selbstlosen Einsätze, da selbstverständlich neben der Erlangung einer Lizenz oder Lizenzenerweiterung auch eine entsprechend zunehmende Mitgliederzahl im Referat Motorflug registriert werden kann. Nach aktueller Zwischenstatistik ist diese im Motor- sowie Ultraleichtflug bis Termin August 2020 auch weiter angestiegen.

## Corona-Krise und Luftsport

Grundsätzlich ergab sich in den Planungen, Durchführungen und Absagen in der Zeit März (bis August/September) im Bereich der Fortbildungen, Lehrgängen und Wettbewerben eine Zwangspause, verursacht durch die Pandemie und den nachfolgenden Sicherheitsbeschlüssen der Ministerien. Diesen fiel auch das Seminar des Fachausschusses „Rettung aus Schlechtwetter“

im Mai sowie der 62. Südwestdeutsche Rundflug im Juli/August zum Opfer. Die Corona-Krise war für uns Luftsportler also mit massiven Einschränkungen im Vereinsleben und der Ausübung unseres Flugsportes während rund vier Monaten verbunden, zeitweise sogar mit der Schließung des luftsportlichen Flugbetriebs auf Sonderlandeplätzen (§ 4 (1) 5. CorVO).

## **Ultraleichtflug 2019/2020**

Regionalbeirat Nordbaden und UL-Beauftragter BWLV Günther Hausmann führte für zwölf UL-Fluglehreranwärter aus acht BWLV-Vereinen im Oktober 2019 in Hockenheim wieder einen vom DAeC genehmigten dreitägigen Lehrgang (Erweiterung auf UL für bereits lizenzierte Motor- oder Segelfluglehrer) durch. Sein Jahresplan ist sehr umfangreich und begann im Oktober 2019 mit o. a. UL-Fluglehrerlehrgang, setzte sich im November 2019 mit der Teilnahme bei der UL-Prüfer-Standardisierung des DAeC in Bad Sobernheim fort und 2020 weiter in der UL-Fluglehrer-Weiterbildung in Mosbach sowie den Bezirkstagungen und der Ausbildungstagung BWLV. Die weitere Planung betrifft im September die UL-Fluglehrerausbildung in Schwetzingen, im Oktober die Teilnahme an der PPL-Prüferstandardisierung (RP Stuttgart) sowie im November die Jahresversammlung der Bundeskommission UL DAeC in Kassel. An dieser Stelle recht herzlichen Dank für den tollen Einsatz für unseren Sport.

## **Bundesweite Veranstaltungen im Ultraleichtflug**

Wegen der zahlreichen angeordneten Beschränkungen wurde die Deutsche Meisterschaft im UL-Fliegen in Rheine-Eschendorf (EDXE) vom 21. bis 24. Mai abgesagt und auf 2021 verschoben.

## **Problemstellung Lärmmessungen UL 600 Kilogramm**

Die Schwierigkeiten begannen damit, dass es hier um UL geht, die jetzt mit 600 Kilogramm über der für die Verbände LSG-B/DAeC und DULV gültigen Zuständigkeit von 500 Kilogramm liegen. In diesem Bereich liegen auch schon die LSA-Maschinen, die komplett in die Zuständigkeit des LBA fallen. Deshalb dürfen auch nur die vom LBA akzeptierten Lärmmessstellen die Messungen durchführen. Wir können uns glücklich schätzen, dass unsere UL-Verbände für die 600-Kilogramm-UL noch zuständig sind.

Die Lärmmessung nach Kapitel X ist eine Messung der Lärmemission eines LFZ im Steigflug. Hierbei muss das LFZ bei maximalem Gewicht und mit maximaler Drehzahl und Vollgas im Steigflug über einen Messpunkt fliegen, der in einem bestimmten Abstand vom Startort und LFZ entfernt steht. Logischerweise ist also ein 472,5-Kilogramm-UL mit einer bestimmten Motor-Propeller-Kombination über der Messstelle höher und damit leiser, als das gleiche Modell mit 600 Kilogramm. Da auch der Lärmgrenzwert vom maximalen Gewicht abhängig ist, wurde deshalb dieser auch für 600 Kilogramm angehoben. Dass er eingehalten wird, muss aber nachgewiesen werden. Der BWLV sollte mit den süddeutschen Verbänden zumindest die Möglichkeit verfolgen, über den DAeC in eine Messstelle zusätzlich in Süddeutschland zu investieren.

Weiterhin gibt es Bedenken, dass bei den neuen Bauvorschriften für 600 Kilogramm auch die Mindestgeschwindigkeit von 65 auf 83 Stundenkilometer bei vollen Klappen angehoben wurde, was bei eingefahrenen Klappen bedeutet, dass der

Strömungsabriss bereits bei 95 bis 100 Stundenkilometern eintritt. Bisherige UL-Piloten sind es aber gewöhnt, ohne Probleme bis zu 80 Stundenkilometer ohne Klappen fliegen zu können. Das kann fatale Folgen haben, da beim Landeanflug oder in der Platzrunde vielleicht unerwartet bei Nichtbeachtung, bei böigem Wind oder aus Gewohnheit ein Strömungsabriss erfolgen könnte. Eine Differenzschulung von UL-Piloten für 600 Kilogramm ist aber nicht vorgesehen! Man kann nur hoffen, dass dadurch die Unfallzahlen in der Platzrunde nicht mit der Anzahl der zugelassenen 600-Kilogramm-UL ansteigt.

## **Jahresbericht Motorkunstflug 2019/2020**

Auch der Motorkunstflug wurde dieses Jahr von der Corona-Krise nicht verschont. Sämtliche jährlich durch Fachbeirat Markus Lachner geplanten Events sowie das Trainingslager der German Aerobatics konnten nicht durchgeführt werden. Als dann die Einreise nach Sachsen-Anhalt wieder offen war, hat das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht. Es konnten für diese Fortbildung nur drei Teilnehmer am Mittwoch anreisen und am Freitagnachmittag und Samstagmorgen fliegen.

Die großen internationalen Veranstaltungen wie die WM sowie die Europameisterschaft Unlimited wurden abgesagt bzw. auf nächstes Jahr verschoben. Einzig die DM 2020 wurde vom 20. bis 25. Juli in Gera mit 36 Teilnehmern bei schönstem Flugwetter durchgeführt. Der einzige Teilnehmer aus Baden-Württemberg, Denis Stächelin, belegte einen guten fünften Platz. Bleibt zu hoffen, dass nächstes Jahr wieder wie gewohnt mit dem Training begonnen werden kann und die bis dahin eventuell geltenden Corona-Beschränkungen die Meisterschaften in alter Form wieder zulassen.

## **Unfälle und Zwischenfälle 2020 bundesweit (Januar bis August 2020)**

Markant sind bei den Motorflugzeugen nach wie vor die Landeunfälle sowie Unfälle nach technischen Problemen und nachfolgenden Notlagen, bei den Ultraleichten sind es hauptsächlich Probleme in der Phase des Anfangssteigflugs. Als Empfehlung für die Vereine kann gelten, hier weiterhin primäre Übungsschwerpunkte zu setzen.

Auch die einzelnen Monate zeigen bei den Motorflugzeugen bis Mai ein Mittel von vier Unfällen, die nach Lockerungen des Flugbetriebs im Juli bis Mitte August auf sechs (maximal sieben im Juli) ansteigen. Bei den Ultraleichten ergeben sich im Monatsmittel zwei bis drei Unfälle, aber auch hier ein Anstieg mit Schwerpunkt Juli/August (spätere Zahlen noch nicht vorliegend). Dieser Unfallanstieg im Luftsport dürfte insgesamt nach der allgemeinen Wiedezulassung des Flugbetriebs auf das anliegende Übungspotenzial zurückzuführen sein.

## **Luftsport allgemein**

Nach wie vor erfasst das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) weiterhin Verstöße und Gefährdungen durch Einflüge in kontrollierte Lufträume ohne Genehmigung. Hier weise ich einmal mehr auf die Verfolgung dieser Fälle mit Bußgeldern hin. Unter dem Link [https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum\\_Flugverfahren\\_Recht/RechtUndSanktionen/rechtUndSanktionen\\_node.html](https://www.baf.bund.de/DE/Themen/Luftraum_Flugverfahren_Recht/RechtUndSanktionen/rechtUndSanktionen_node.html) findet man die Tatbestände für die Einleitung von Bußgeldverfahren. Doch viel wichtiger dürfte hier die Flugsicherheit eingestuft werden. So gefährden diese gefährlichen

Annäherungen und Verletzungen die Sicherheit dieser reservierten Lufträume – teils aus zu großzügiger Flugplanung, aus Flügen unter Zeitdruck und durch das Verlassen auf bordeigene Warninstrumente mit Vernachlässigung der optischen Beobachtung des umgebenden Luftraums. Empfehlung: Schon bei der Streckenplanung etwas größerer Abstand zu diesen Gebieten. Auch die Prozedur des genehmigten Durchflugs kann durch Übung Routine werden. Es muss nämlich befürchtet werden, dass der Gesetzgeber hier weitere Verschärfungen durchsetzen muss, die durch Einzelne verursacht werden, aber von der Gemeinschaft dann ausgebadet werden müssen.

Herzlichen Dank an alle Helfer, Sponsoren und Gönner! Ein besonderer Dank geht dabei auch an alle Fachbeiräte des Referats, die Mitarbeiter der Geschäftsstelle, das Referat Luftverkehr der Regierungspräsidien für Verständnis und Unterstützung, an die Referenten der Fortbildungen sowie an die Vereine und Fliegerkameraden(-innen) für ihren Sportsgeist.

## MODELLFLUG VON HANS DEUSCHLE



Viele Vorsätze wurden ab März auf einen Schlag zunichte gemacht, die Corona-Pandemie hat bekanntlich alles zum Erliegen gebracht. Es ist noch nicht vorbei, wir werden noch eine Weile damit zu tun haben. Hoffen wir auf ein besseres 2021. Wichtig ist, dass wir alle gesund die Pandemie überstehen und den Spaß an unserem Hobby beibehalten.

Kaum ist das Thema mit dem Fähigkeitsnachweis für die Modellflieger vom Tisch, steht bereits ein neues Gesetz an: EU-Recht DVO 2019/947. Es gibt eine Registrierungspflicht für alle Modellflieger, die ab dem 1. Januar 2021 gilt. Die gute Nachricht: Der BWLV bietet für alle seine bei ihm gemeldeten Modellflieger eine En-bloc-Lösung an, für die den Mitgliedern keine Kosten entstehen. Zum genauen Verfahren ist den Vereinen ein Rundschreiben zugegangen, und auch in dieser adler-Ausgabe wird hierauf hingewiesen. Damit haben wir eine gute Lösung, die den Aufwand für alle Modellflieger minimiert.

Viele Veranstaltungen wie zum Beispiel Wettbewerbe und Schauliegen wurden in diesem Jahr gestrichen. Ich hoffe, dass die Wettbewerbe und Flugveranstaltungen dann 2021 nachgeholt werden können und die Teilnehmerzahlen trotz der Verschiebung stabil bleiben. Dabei ist die Situation nicht ganz einfach: Viele Vereine haben Nachwuchsprobleme. Ohne die Jugend und ohne Wettbewerbe gibt es keine Weiterentwicklung im Modellflug. Leider steigen die Anforderungen an Material und Ausrüstung, während Sponsoren wie Modellflug-Händler weggebrochen sind. Jugendwettbewerbe außer „Der kleine Uhu“ gibt es in Baden-Württemberg kaum noch. Dennoch

erleben wir auch positive Entwicklungen, die zeigen, dass der Modellflug zukunftsfähig ist: Bei den Multikoptern (Klasse F9U) sind die Teilnehmerzahlen gut, und die Jugend ist hierbei ausgezeichnet vertreten.

In diesem Jahr wurde der Fachausschuss Modellflug häufig kontaktiert. Meist ging es dabei um Themen wie zum Beispiel Modellflugplatzgenehmigungen und Versicherungsfragen. Auch mit dem Thema Registrierung haben sich noch nicht alle Modellflieger beschäftigt, hier gibt es offensichtlich noch mehr Klärungsbedarf. Ich bin deshalb auch weiterhin gerne Ansprechpartner für alle Fragen (deuschle@bwlv.de).

Im Fesselflug gab es einen Wechsel im Fachausschuss Modellflug. Wolfgang Gromann war 30 Jahre lang Sachbearbeiter Fesselflug, mit 80 Jahren hat er sich nun von diesem Amt zurückgezogen. Es wurde übernommen von Frank Wadle aus Höfen an der Enz, einem aktiven F2-Piloten (Kunstflug) und Mitglied der Nationalmannschaft.

Generell gilt für den Fachausschuss: Unser Team braucht dringend Verstärkung. Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr den Modellflug in Baden-Württemberg im Fachausschuss Modellflug des BWLV gerne aktiv mitgestalten wollt. Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei meinem Team für die gute Zusammenarbeit recht herzlich bedanken!

Die Modellflugsaison dauert zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Berichts noch an – es gibt deshalb noch einige Wettbewerbe, die hier nicht erwähnt werden können. Über diese wird dann in den folgenden adler-Ausgaben berichtet. Ich möchte aber erwähnen, was bisher schon in Sachen Wettbewerbe und Meisterschaften passiert ist und was im kommenden Jahr ansteht:

Im Freiflug wurden alle Welt- und Europameisterschaften sowie die Weltcup-Wertung von der CIAM abgesagt oder auf 2021 verschoben. Die BuKo Modellflug im DAeC sagte alle Ranglisten-/Qualifikationswettbewerbe ab. So werden auf der Basis der Rangliste 2019 vom BWLV Tabea und Jonas Wiesiolek (FSV Herrenberg) in F1B bei der Junioren-WM in Frankreich 2021 und Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf) in F1B bei der Senioren-WM in Frankreich 2021 dabei sein. Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFJ Spaichingen) werden bei der Saalflug-WM 2021 in Rumänien an den Start gehen. Die meisten internationalen und viele nationale Wettbewerbe fielen aus. Die Deutschen Meisterschaften im Freiflug-Ebene, -Hang und -Saal sind für diesen Herbst geplant.

Ich kann nur über Wettbewerbe berichten, über die ich informiert wurde – sollte ich jemanden vergessen haben, so bitte ich um Nachsicht. Gerne nehme ich Meldungen über Teilnahmen an Meisterschaften und Wettbewerben jederzeit entgegen.

Ich würde mich sehr freuen, wenn ich unsere Modellflieger zahlreich bei der BWLV-Mitgliederversammlung im November begrüßen könnte!

## FREIBALLONSPORT VON FRANK KRUSPEL



Die Planungen für das Jahr 2020 standen klar unter einem Zeichen:

### **Balloon-Rulebook – Umsetzung Part BFCL**

Für den 8. April 2020 war die zweite Stufe der EU-Luftrechtsreform im Rahmen der GA-Roadmap angekündigt. Nach erfolgter Umsetzung der spezifischen Regelungen für den Bereich Operations mit Part BOP und BOP-ADD sollte nun die Anpassung im Bereich Lizenzierung von Part BFCL erfolgen. Wir waren bereits darauf eingestellt, dass es noch viele offene Fragen und Ungereimtheiten bei der nationalen Umsetzung zum Saisonstart geben würde. Nachdem dieses Jahr auch parallel die Einführung des Sailplane-Rulebooks (im Bereich Segelflug erfolgte die Reform von OPS und FCL gleich in einem Schritt) angekündigt war, stellten die luftrechtlichen Änderungen ein zentrales Thema in der Vorbereitung unserer Informations- und Fortbildungsveranstaltungen im Frühjahr dar.

### **Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt...**

Wie jeder leidvoll erfahren musste, lief 2020 aber gar nichts nach Plan. Dass sich die finale Verabschiedung der EU-Verordnung inklusive Veröffentlichung der zugehörigen AMC wieder bis zur letzten Minute hinzieht und in Folge Probleme bei der kurzfristigen Umsetzung verursacht, war ärgerlich aber noch wenig verwunderlich. Völlig unerwartet kam hingegen, dass wir bereits kurz darauf unsere angekündigten Informationsveranstaltungen aufgrund der unsicheren Corona-Lage kurzfristig absagen mussten. Durch den im Anschluss folgenden allgemeinen Lockdown verlief auch die Umstellung zum Stichtag 8. April 2020 relativ ruhig, da im Grunde die gesamte Luftfahrt „gegroundet“ war. Die Frage war fortan nicht mehr: „Welche Änderungen sind zu beachten, um Flüge durchführen zu dürfen?“, sondern „Wann, wie und unter welchen Bedingungen darf man überhaupt noch Flüge durchführen und wie schafft man es, current zu bleiben?“.

### **BWLV im Krisenmanagement-Modus**

Auch der Fokus beim BWLV hat sich dadurch verlagert. Mit Änderung der aktuellen Infektionslage haben sich die Regelungen im Wochentakt überschlagen. Voller Einsatz war gefordert, um einerseits Informationen für die Mitglieder bereitzustellen und Anfragen zu beantworten sowie andererseits die rechtliche Lage mit den völlig überlasteten Stellen in Politik und Verwaltung abzuklären und sich mit anderen Landesverbänden abzustimmen. Der Vereins- und somit vor allem auch der Ausbildungsbetrieb kam im Frühjahr komplett zum Erliegen. Nachdem erste Lockerungen in Sicht waren, galt es, Konzepte für den

Wiederanlauf zu entwickeln und die Berücksichtigung der Anliegen der Allgemeinen Luftfahrt bei der Ausgestaltung neuer Regelungen einzufordern.

### **Ballonfahren mit Kontaktsperre/ Personenbegrenzung schwierig**

Durch die bestehenden Kontaktbeschränkungen beim Wiederanlauf hat es die Sparte Ballon noch härter getroffen. Da ein Ein-Mann-Betrieb bei Ballonen in den meisten Fällen unmöglich ist (Stichwort Mindestlandemasse), eine Fahrt in der Regel immer mit mehreren Gästen aus verschiedenen Haushalten stattfindet, zudem Helfer für den Aufbau benötigt werden und auch alle Beteiligten nach der Landung wieder gemeinsam zum Startplatz zurücktransportiert werden müssen, waren Fahrten trotz der Lockerung in der Praxis lange nicht möglich. Es gab Erleichterungen bezüglich Fristen für Schulungs- und Überprüfungsfahrten sowie für das Medical, allerdings keine Ausnahmen in Bezug auf die Fristen und Mindeststunden für die fortlaufende Flugerfahrung. Glücklicherweise haben sich hierbei sowohl Ballonfahrer untereinander als auch Lehrer und Prüfer solidarisch gezeigt, um sich gegenseitig möglichst schnell wieder „an den Himmel zu bringen“. Leider mussten trotzdem im laufenden Jahr nach und nach fast alle geplanten Luftsportveranstaltungen wie Ballontreffen, Jugendlager oder Wettbewerbe abgesagt werden, da sie entweder aufgrund der rechtlichen Regelungen oder der organisatorischen Hürden nicht mehr oder nur massiv eingeschränkt durchführbar gewesen wären.

### **Start nach langer Pause**

Seit Anfang Juni wurde auch bei den Ballonfahrern nach und nach der Betrieb unter verschärften Hygienebedingungen wieder aufgenommen. Bereits im August wiederum war aber nicht klar, ob nach dem erneuten Anstieg der Infektionszahlen eventuell schon bald wieder mit massiven Einschränkungen zu rechnen sein wird.

Die Lage ist für uns alle nicht erfreulich und jeder möchte verständlicherweise so schnell wie möglich und mit möglichst wenigen Einschränkungen in die Luft. Wichtig ist hierbei, das Thema Flugsicherheit an erster Stelle im Blick zu behalten. Daher gilt an dieser Stelle unser Appell an alle Piloten:

- durch die langen Pausen und wenigen Flugstunden in der aktuellen Saison lieber eine Trainingsfahrt mehr mit Lehrer, anderen Piloten und Vereinskameraden durchführen, bevor fremde Passagiere befördert werden
- wiederholt prüfen, ob alle Voraussetzungen bezüglich Mindeststunden/Fahrten, Fristen zu Checkfahrten, Fahrten mit Lehrer, Medical gegeben sind. Dabei auch beachten, dass die allgemeinen Fristverlängerungen demnächst auslaufen
- darauf achten, dass alle geänderten rechtlichen Grundlagen bekannt sind und berücksichtigt werden
- immer wieder beim Startentscheid ins Bewusstsein rufen, dass dieser rein auf der objektiven Beurteilung der Wetterbedingungen, den vorgegebenen Betriebsgrenzen des Luftfahrzeugs, der festgelegten Sicherheitsgrenzen im Luftfahrtunternehmen/Verein und dem eigenen Trainings- und Gesundheitszustand beruht. Druck durch lange Wartelisten bei Passagieren und eine mögliche schlechte finanzielle Lage im Verein oder Luftfahrtunternehmen dürfen darauf keinen Einfluss haben!

Bleibt gesund und versucht trotz allgemeiner Unsicherheit und Aufregung in diesen Zeiten die Dinge ruhig und besonnen anzugehen, vor allem wenn ihr vorhabt, ins Cockpit bzw. in den Korb einzusteigen. Glück ab – gut Land!

## FALLSCHIRMSPORT VON ROBERT FROESCHLE



Die Saison 2020 begann in jeder Hinsicht turbulent und war von einem hohen Organisationsaufwand sowie vielen Unsicherheiten bezüglich der Corona-Pandemie geprägt. Der eigentliche Saisonstart musste – wie überall – verschoben werden, erste Absagen für Veranstaltungen erfolgten bereits im März/April.

Als sich dann in der zweiten Maihälfte die Lockerungen abzeichneten, die zur Wiederaufnahme des Sprung-

betriebes führten, mussten Hygienekonzepte erstellt, die Sprungplätze auf den veränderten Betriebsablauf eingestellt und schlussendlich der Betrieb wieder aufgenommen werden. Hier zeigte sich die gute Vernetzung der Vereine sowie die Wichtigkeit der Verbandsarbeit, die in der unübersichtlichen Lage einen guten Wegweiser bot.

Aus sportlicher Sicht gibt es leider nicht viel zu berichten, alle größeren nationalen und internationalen Wettbewerbe wie zum Beispiel die Deutsche Meisterschaft in Saarlouis wurden abgesagt oder auf das kommende Jahr verschoben. Auch ein Versuch, den Deutschen Rekord im Großformationsspringen zu überbieten, musste abgesagt werden – er hätte im Oktober in Eloy, Arizona stattfinden sollen.

Dennoch haben es die Vereine geschafft, wieder einen weitgehend „normalen“ Betrieb aufzunehmen. So konnten, nachdem anfänglich nur das sportliche Springen erlaubt war, nachfolgend auch Ausbildungs- und Tandemsprungbetrieb wieder stattfinden.

Wir haben deshalb die Zeit genutzt, um mit einer Artikelserie im adler über den Fallschirmsport zu informieren. Sie soll den Weg vom Fußgänger zum Fallschirmspringer aufzeigen sowie einen Einblick in die zahlreichen Disziplinen geben, die dem Springer offenstehen, nachdem er seine Lizenz erhalten hat. Diese Serie setzen wir auch in den kommenden Ausgaben des adlers mit weiteren Artikeln fort.

Ich wünsche allen eine weiterhin gute, flug- und sprungreiche sowie sichere Restsaison 2020 – mögen die Zeiten für unseren Sport bald wieder besser werden!

## AUSBILDUNG VON HARALD ÖLSCHLÄGER



### DE.BW.ATO.11

Die Zahlen unserer ATO sind schon beeindruckend: In 144 Vereinen werden durch 1.000 Fluglehrer mit 850 Schulflugzeugen knappe 2.000 Flugschüler ausgebildet! Dies wäre ohne das engagierte Arbeiten in den Vereinen und in der Geschäftsstelle des BWLV in diesem Umfang nicht möglich.

Deshalb bedanke ich mich bei allen Vereinsvorsitzenden, den Ausbildungsleitern, den

Fluglehrern und nicht zuletzt bei den Bezirksausbildungsleitern. Mein persönlicher Dank geht an den Referenten für Sport und Ausbildung, Bernd Heuberger, für die sehr gute vertrauensvolle Zusammenarbeit. Aber auch die Mitarbeiter des Regierungspräsidiums in Stuttgart und seiner Außenstelle in Freiburg dürfen nicht vergessen werden. Es ist immer wieder erfreulich, dass selbst in schwierigen Situationen nach pragmatischen Lösungen gesucht wird und diese dann auch umgesetzt werden.

### Betriebshandbuch und Ausbildungshandbuch (BHB und AHB)

Änderungen der gesetzlichen Grundlagen der EU, die Forderungen des Datenschutzes und die Weiterentwicklung der Verbands- und Vereinssoftware waren der Grund, dass wir die BHB und AHB der ATO nicht nur erweitert, sondern komplett überarbeitet und zum Jahresanfang nach der Genehmigung durch die Behörde in Kraft gesetzt haben. Mit der Veröffentlichung der VO(EU)2020/357 und 358 mussten wir diese beiden Handbücher gemäß den neuen Regeln noch ein wenig anpassen. Letztlich haben wir nun zwei Werke, die viele Kritikpunkte der vergangenen Versionen beseitigt haben und die Grundlagen für den sicheren Betrieb der ATO liefern. Alle Handbücher stehen immer aktuell in elektronischer Form im Vereinsflieger zum Download zur Verfügung. Eine Papierversion gibt es nicht mehr!

### Trainingshandbücher (THB)

Mit dem BHB, dem AHB und dem THB haben wir auch die Struktur unserer Handbücher verändert. Dies trifft besonders auf die THB zu. Während im AHB alles geregelt ist, was alle Ausbildungsgänge betrifft, stehen in den THB die Anforderungen der einzelnen Lehrgänge. Bestandteil des THB sind auch die theoretischen und praktischen Ausbildungspläne. Diese Ausbildungspläne sind dann auch im Vereinsflieger hinterlegt und sollen dort zur Dokumentation der laufenden Ausbildungen genutzt werden. Inzwischen sind alle THB auf Grundlage der neuen VO(EU) erstellt, genehmigt und veröffentlicht worden. Für neue Ausbildungen können nur noch die neuen Pläne verwendet werden. Bestehende Ausbildungen können mit den alten Plänen abgeschlossen werden.

## Bezirksausbildungsleiter (BAL)

Im BHB ist die Organisation der ATO beschrieben. Hier haben die BAL eine sehr wichtige Aufgabe. Sie stellen ein unverzichtbares Bindeglied zwischen den Vereinen und der Leitung der ATO dar. Informationen gelangen von der Leitung der ATO über die BAL zu den Vereinen. Umgekehrt stellen die BAL die ersten Ansprechpartner für die Vereine dar, wenn es um Fragen zur Ausbildung geht. Bitte nutzt als Verein diese kompetente Möglichkeit, eure Fragen zur Ausbildung schnell beantwortet zu bekommen.

## VO(EU)2020/357, VO(EU)2020/358 und VO(EU)2020/359

Unter den Arbeitstiteln Rulebook Ballon und Segelflug hat die EASA unter Mithilfe der European Gliding Union (EGU) und den nationalen Verbänden, auch des BWLV, versucht, die Struktur der Verordnungen zu ändern und auch zu vereinfachen. Anstatt immer alles zu einem Thema über alle Bereiche umfassend zu beschreiben, wurde nun alles zusammengefasst und vereinfacht, was den einzelnen Bereich betrifft. So sind die Flugbetriebsregeln für Ballon und Segelflug schon 2019 veröffentlicht worden. Mit den Veröffentlichungen im Bereich Lizenzen zum 8. April 2020 liegt nun indes auch für die Ballonfahrer und die Segelflieger ein übersichtliches Werk vor!

Der Text der Verordnung ist zwar in einer deutschen Übersetzung von der EU-Kommission veröffentlicht worden, die notwendigen AMC und GM aber leider nicht! Außerdem sind die Übersetzungen handwerklich sehr schlecht von der EU-Kommission durchgeführt worden. Um diesen Mangel abzustellen, hat die Bundeskommission Segelflug im DAeC unter Führung des BWLV die Texte in eine verständliche Sprache übersetzt und als Nachschlagewerk auf der Homepage des BWLV veröffentlicht. Hier ist von grundlegender Bedeutung, dass sich die Definitionen von Segelflugzeugen, Motorseglern und Reisemotorseglern verändert haben! Dies muss man unbedingt beachten, damit man die Texte auch richtig verstehen und interpretieren kann.

Im Bereich Segelflug bleibt bei den Lizenzen alles beim bisherigen Bekannten. Neu ist, dass es nur noch einen SPL gibt. Der bisherige LAPL(S) wird automatisch umgeschrieben, ohne dass eine neue Lizenz ausgestellt wird. Die Rechte der Piloten werden nur noch über das „Medical“ geregelt. Neu hinzugekommen ist auch ein Einweisungsflug für Piloten, die Gastflüge durchführen wollen. Die gilt aber nur für Piloten mit neu erworbenen Lizenzen.

Die wesentlichen Änderungen betreffen aber die Fluglehrer. Hier hat sich sehr viel geändert, was die Gültigkeit der Lehrberechtigungen betrifft. In der August-Ausgabe des adlers haben wir eine Zusammenstellung der Fakten veröffentlicht.

Im Bereich Ballon gibt es Änderungen analog zu den Segelfliegern, aber auch hier gibt es erhebliche Änderungen bei den Fluglehrern. Auch neu ist in den Regelungen, dass es wieder möglich ist, eine Ausbildung zum Reisemotorsegler (TMG) im Rahmen der Segelflugglizenz vom Fußgänger zur Berechtigung durchzuführen. Das alte Beiblatt B lässt grüßen. Das dazugehörige THB ist von der ATO erstellt und auch von der Behörde genehmigt worden. Einige Vereine wollen diese Möglichkeit nutzen und haben inzwischen bei der ATO die Erweiterung ihrer Ausbildungsgenehmigung beantragt.

## Qualifizierter FI(S)

Die Änderungen für die Fluglehrer sind schon angesprochen worden. Nach langer und anhaltender Kritik ist die Kompetenzbeurteilung nach der dritten Verlängerung abgeschafft worden! Dies wurde durch einen einfachen Nachweis der Lehrfähigkeit ersetzt. Dieser Nachweis muss bei einem Schulflug vorhanden sein und darf dabei nicht älter als neun Jahre sein. Für die Abnahme dieses Nachweises wurde der „qualifizierte FI(S)“ geboren. Damit hat man auch den Mangel an FIE(S) beheben können. Es war abzusehen, dass die Auswahl und das Abnahmeverfahren bis zum 1. August 2020 nicht vorliegen werden, da auf eine bundeseinheitliche Lösung gewartet wurde. Der 1. August 2020 war deshalb so wichtig, weil Lehrberechtigungen, die nach diesem Termin ablaufen, zur Verlängerung den pädagogischen Nachweis benötigen. Um zu verhindern, dass Lehrberechtigungen verfallen, haben wir in der ATO der Behörde einen Vorschlag für die notwendige Kompetenz der qualifizierten FI(S) und einen Vorschlag für ein Abnahmeverfahren gemacht. Dankenswerterweise hat die Behörde diesem Vorschlag zugestimmt und es vorläufig für die ATO genehmigt. Damit haben wir die Möglichkeit geschaffen, dass kein FI(S) seine Lehrberechtigung verliert.

## Vereinsflieger und LSVPlus

In der Dokumentation der Ausbildung und in der Verwaltung der ATO setzen wir alles auf diese beiden Programme. Hier haben wir ein wirksames Werkzeug, um die Vereins- und die Verbandsverwaltung effektiv zu erledigen. Dabei haben wir auch die Probleme aus dem Datenschutz sehr elegant lösen können. Die Neuerungen aus den genannten VO(EU) sind sehr schnell in einer guten Zusammenarbeit mit den Entwicklern der Programme umgesetzt worden. Die sehr gute Überwachung von Lizenzen und Berechtigungen konnte schnell den gesetzlichen Regelungen angepasst werden. Es bleibt zu hoffen, dass immer mehr Vereine die Vorteile und die Arbeitserleichterungen erkennen und das Programm nutzen.

## Corona-Lockdown

Eine besondere und bisher noch nicht gekannte Herausforderung ergab sich durch diese Pandemie. Durch gesetzliche Vorgaben des Landes Baden-Württemberg mussten wir den Betrieb der ATO Mitte März komplett einstellen, da alle Sportstätten geschlossen wurden! Fast die gesamte Fliegerei kam zum Erliegen! Hier bedanke ich mich bei unserem Geschäftsführer Klaus Hallmayer. Er hat sofort in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden versucht, die Rahmenbedingungen für eine Wiederaufnahme der Fliegerei und insbesondere für die Ausbildung zu definieren. In zahllosen Gesprächen wurden die Leitlinien und die Hygienekonzepte für den Flugbetrieb und die Ausbildung definiert und mit den Behörden abgesprochen. So konnten wir ab Anfang Mai wieder schrittweise mit der Ausbildung beginnen. Hier geht auch mein Dank an die zuständige Behörde für die kooperative Zusammenarbeit! Mit jeder Änderung der gesetzlichen Vorgaben haben wir die Leitlinien und die Hygienekonzepte immer wieder anpassen und abstimmen müssen. In der Ausbildung müssen wir weiterhin mit den Leitlinien und den Hygienekonzepten leben und diese peinlich genau einhalten. Leider haben wir diese Pandemie noch lange nicht überstanden, und es kann auch sein, dass die erreichten Lockerungen wieder zurückgenommen werden könnten. Es liegt an uns allen, dies zu vermeiden.

## Zentrale Ausbildungslehrgänge

### Ausbildungslehrgang für UL-Fluglehrer

In Hockenheim wurde im Herbst 2019 ein Lehrgang unter Leitung von Günter Hausmann durchgeführt. Hier geht es um die Weiterbildung von FI(A) und FI(S) zu UL-Lehrern. In diesem Jahr ist der Lehrgang auf dem Sonderlandeplatz Herrenteich ausgefallen.

### Ausbildungslehrgang für FI(S)

Der geplante Lehrgang musste leider aufgrund der Pandemie nach dem ersten Theoriewochenende abgebrochen werden. Das zweite Theoriewochenende und der Praxislehrgang mussten auf das nächste Jahr verschoben werden. Da uns die notwendigen Ausbilder fehlen, weil sie nicht mehrfach ihre Freizeit für den Lehrgang aufbringen konnten, haben wir keine Ausschreibung für einen FI(S)-Lehrgang 2021 machen können.

### Ausbildungslehrgang für CRI(A) und FI(A)

Auch hier konnten wir aufgrund der ab März aufkommenden Pandemiesituation unsere zwei geplanten Lehrgänge nicht mehr abschließen. Der Ausbildungslehrgang für Motorfluglehrer FI(A) konnte die Theorie zu zwei Dritteln abschließen. Die geplante Praxis in Aalen-Elchingen ist komplett ausgefallen. Im CRI(A)-Lehrgang fehlt ebenfalls noch die komplette Praxis. Auch diese war auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen geplant. Wegen der Pandemiesituation haben wir beschlossen, die noch offene Theorie und Praxis unserer zwei Lehrgänge auf das Jahr 2021 zu verschieben. Dies ist aus unserer Sicht, zum Schutz der Lehrgangsteilnehmer wie auch des Lehrpersonals, bei den gegebenen Kursgrößen angebracht. Da die Lehrgänge sehr zeitintensiv sind, ist es leider nicht möglich, für das Jahr 2021 neue Lehrgänge auszuschreiben. Somit gibt es erst für das Jahr 2022 neu beginnende FI(A)- und CRI(A)-Lehrgänge.

### Fluglehrerfortbildung (Neu: Auffrischungsschulung)

Die Auffrischungsschulung im Oktober 2019 konnte noch ohne Probleme in Leinfeldern durchgeführt werden. Die Schulung im März fand mit sehr hohen Sicherheitsmaßnahmen und einem sicheren Hygienekonzept statt. Trotz des Ausfalls von einigen Vortragenden wegen der aufkommenden Pandemie konnte die Schulung ohne Ansteckungen abgeschlossen werden. Für die Auffrischungsschulung im Oktober 2020 sind die Ausschreibungen veröffentlicht und die Anmeldung läuft. Ob und wie die Schulungen durchgeführt werden können, kann aus heutiger Sicht noch nicht abschließend beantwortet werden. Wir werden kurzfristig über mögliche Änderungen informieren.

### Personelle Veränderungen in der ATO

Die im vergangenen Jahr angekündigten Veränderungen sind im Laufe dieses Jahres vollzogen worden. Als Bezirksausbildungsleiter in der Region 4B wurde als Nachfolger von Heinz Nagel nun Philipp Nierkamp eingesetzt. Die Fachausbildungsleiter Motorflug und Segelflug sind mit Oliver Bucher und Bernd Heuberger ebenfalls neu besetzt worden. Ich selbst habe im Oktober die Aufgabe des Verbandsausbildungsleiters von Egon Schmaus übernommen. Wir bedanken uns bei den ausscheidenden Personen für ihre jahrelange Tätigkeit für den BWLV!

Für den Rest der Flugsaison wünsche ich uns allen noch viele erfolgreiche Ausbildungsflüge und dass wir alle gesund bleiben!

## TECHNIK VON STEFFEN BAITINGER



2020 ist de facto vorbei. Wenn ich mir im Moment, da ich den Text schreibe, den Kalender anschau, sind es noch fast fünf Monate im Jahr 2020. Es war aber schon so viel los, dass es die restlichen fünf Monate von mir aus nicht mehr braucht.

Besonderes Glück hatten wir dieses Jahr mit unserer Tagung Technik. Bereits 2019 hatten wir beschlossen, die Tagung in den Februar zu legen, um die

Terminsituation zu entzerren. Das hat funktioniert, und außerdem hatten wir noch kurz vor den Corona-Beschränkungen eine entspannte Tagung, bei der in Stuttgart noch niemand an eine Pandemie dachte. Kurz darauf stellten wir beim LBA den Antrag, die Technischen Betriebe in eine CAO umzuwandeln. Dann kam Corona selbst – was uns bekanntlich bis heute stark beschäftigt – und nach Beendigung der strikten Einschränkungen dann wieder LBA-Audits unserer Betriebe. Die beginnende Umstellung der Prüfauftragsverwaltung auf elektronische Verarbeitung ist dann der nächste große Schritt in diesem Jahr. Soweit der kurze Überblick, jetzt der Reihe nach.

### Tagung Technik

Die Tagung Technik 2020 fand in noch sehr entspannter Umgebung und gut besuchter Form statt. Mehr als 200 Teilnehmer ließen sich in Vaihingen, wo uns der Aeroclub Stuttgart erneut die Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt hatte, den neuesten Stand der technischen Informationen vermitteln. Die Themen waren wieder weit gespannt – angefangen beim FES-System, in dessen Details zur Zulassung, Besonderheiten beim Betrieb und der Wartung uns Joachim Krauter von Schempp-Hirth einweihte. Es gab viele Themen, die vor allem unsere Prüfer in Bezug auf Luftfahrtvorschriften interessierten, und viele praktische Hinweise. Auch die neue EASA-VO-2019-1383, in der die CAO, Part-ML und CAMO beschrieben sind, wurde behandelt. Part-ML und CAO beschäftigen uns schon seit dem 24. März 2020, besonders intensiv dann aber ab 2021, wenn das neue Handbuch des Technischen Betriebs für die CAO fertig ist. Werner „Micro“ Scholz klärte uns zu den Grundlagen der neuen EASA-Vorschrift auf.

Im Herbst vergangenen Jahres haben wir auf dem Klippeneck einen Lehrgang für Windenprüfer durchgeführt, womit wir im BWLV wieder für längere Zeit genug Windenprüfer haben sollten. Diesen Herbst führen wir dann zusammen mit Franz Nathrath einen Prüferlehrgang für Rettungsschirme durch.

Anschließend haben wir dann hoffentlich wieder vier zusätzliche Prüfer für Rettungsfallschirme im BWLV. Dies ist besonders wichtig, da es zurzeit mit Franz Nathrath in Calw nur noch einen Fallschirmprüfer im Land gibt – und das ist deutlich zu wenig. Den letzten Fallschirmprüfer haben wir bereits im Jahr 2019 in den Ruhestand verabschiedet. Auch bei den Flugzeugprüfern tut sich etwas: Wir haben mit Max Kollmar in Kirchheim und Silvan Meckelnburg in Grabenstetten zwei neue Prüfer im BWLV-Technischen Betrieb.

Getroffen hat uns die Corona-Thematik doch noch bei unseren Technischen Lehrgängen, allerdings sehr moderat: Lediglich der M1-Lehrgang konnte nicht durchgeführt werden. Er wird im Herbst nachgeholt. Alle anderen Lehrgänge waren wieder gut besucht. Auch der M2-Lehrgang in Ammerbuch musste verschoben werden. Wir suchen einen Referenten für unseren M1(Motorseglerwart)-Lehrgang. Wer uns hierzu Hinweise geben kann, melde sich bitte bei Matthias Birkhold (birkhold@bwlv.de). Und nochmal zur Erinnerung an alle Vereine: Für die **Segelflugausbildung** in der BWLV-ATO dürfen nur Startwinden eingesetzt werden, die **nachgeprüft** sind.

### Änderungen bei den Rechtsvorschriften

Die Umstellung auf Part-ML hat wieder einige Änderungen mit sich gebracht. Unter anderem auch neue Freigabeformulare – allerdings nur für EASA-LFZ, da die Annex-I-LFZ weiterhin nach bisherigem Recht (also Part-M) behandelt werden. Damit haben wir für Annex-I-LFZ die Part-M-Formulare und für EASA-LFZ die Part-ML-Formulare. Wie immer an alle Prüfer und Freigabeberechtigten die Bitte, alle Formulare regelmäßig von der BWLV-Homepage zu laden. Dann hat man immer die jeweils aktuellen Versionen. Freigabeberechtigt sind nicht mehr nur die Prüfer, sondern auch unsere L-Lizenzinhaber, die ihren Technischen Ausweis umschreiben ließen. Die Umstellung auf Part-ML und der Übergang zu einer CAO bedingt wieder die Neuerstellung eines Handbuchs der BWLV-Technischen Betriebe. Bis September 2021 muss dieses nach den Vorgaben der Verordnung spätestens fertig sein. Unser Ziel ist, das neue Handbuch im Frühjahr 2021 zur Genehmigung vorlegen zu können.

Seit 24. März 2020 gelten neue AMP-Regeln (bisher IHP). Der Bundesausschuss Technik im DAeC hat ein neues AMP erstellt. Dieses kann auf der BWLV- oder der DAeC-Seite heruntergeladen werden. Wenn keine Änderungen des bisherigen IHP notwendig sind, muss auch kein neues AMP erstellt werden. Erst, wenn sich etwas ändert, braucht man ein neues AMP. Es gibt hier jetzt wieder die Möglichkeit, ein LFZ ohne IHP zu betreiben, wenn man sich an alle Überholungsfristen des Herstellers hält. Dann gelten die Wartungsunterlagen mit allen Vorgaben, so auch zum Beispiel die Überholung der Kupplung nach vier Jahren. Eine Genehmigung des AMP beim LBA ist nicht mehr möglich. Die Frühjahrstagung des Bundesausschusses Technik des DAeC fand erstmals als Web-Meeting statt. Sie hat nicht weniger lange gedauert als sonst und hat gut funktioniert. Wichtige Themen wurden im Kreis der LV-Referenten und Prüfleiter diskutiert und weitere Schritte besprochen, darunter etwa die weitere Kommunikation mit dem LBA zu rechtlichen Fragestellungen.

**L-Lizenzen:** Alle unsere Prüfer haben ihre Klasse 3-Prüflizenz in eine L-Lizenz nach Part-66 umgewandelt. Viele Warte und Werkstattleiter haben ihre Lizenz ebenfalls bereits umgewandelt. Wie viele es hier sind, wissen wir im Technischen Betrieb

des BWLV nicht, da die Umwandlung direkt mit dem LBA geschieht, meistens, ohne dass wir es erfahren. Die Umwandlung lohnt sich umso mehr, seit das LBA einen neuen Umwandlungsbericht herausgegeben hat und die Werkstattleiter seither nach einer Umwandlung wieder annähernd ihre ursprünglichen Freigaberechte bekommen, die wir aus alten Zeiten kennen. Zur Umwandlung und zur L-Lizenz gibt es ein paar Punkte zu beachten. Der Technische Ausweis muss zum 30. September 2019 gültig gewesen sein, das war der Stichtag. Die Technischen Ausweise können weiterhin umgewandelt werden, allerdings sind die Freigaberechte des Technischen Ausweises seit 1. Oktober 2020 nicht mehr gültig, nur noch L-Lizenzen. Die L-Lizenzen werden vom LBA mit fünf Jahren Gültigkeit ausgestellt. Die Verlängerung der Lizenz erfolgt dann direkt beim LBA und muss von jedem selbst vorgenommen werden, wir können als Technischer Betrieb hier nichts machen. Bitte rechtzeitig an die Verlängerung denken (Beim Flugschein vergesst ihr das Datum ja auch nicht! Tragt das Ablaufdatum in Vereinsflieger.de ein, dann werdet ihr rechtzeitig vor dem Fälligkeitsdatum benachrichtigt). Mittlerweile haben wir auch schon einige Werkstattleiter, die ihre Freigabeberechte mit der neuen L-Lizenz ausgeübt haben. Dazu zur Erinnerung: Alles was unterhalb komplexer Arbeiten ist, kann freigegeben werden – **wenn die entsprechenden Berechtigungen in der L-Lizenz eingetragen** sind. Dies bitte beachten und die Eintragungen in der L-Lizenz kontrollieren (gegebenenfalls beim BWLV nachfragen).

Wir haben seit ca. einem Jahr einen neuen Sachbearbeiter beim LBA, der für unsere Betriebe als Betriebsprüfer zuständig ist. Die Schwerpunkte der Betriebsprüfung durch das LBA haben sich verschoben. Es ist in der Zusammenarbeit des BWLV mit dem LBA deutlich mehr Arbeit aufzuwenden, um die Anforderungen bezüglich der Aufsicht zu erfüllen. Der Schwerpunkt der Betriebsprüfung liegt mittlerweile zu einem großen Teil darin, die Prüfpapiere der Lufttüchtigkeitsprüfungen ausführlich zu überprüfen. Deswegen hier die Bitte an alle Halter und Prüfer, noch mehr Sorgfalt in die Erstellung der Papiere zu legen, als dies ohnehin schon der Fall war. Kurz nach Beendigung der Corona-Einschränkungen hatten wir wieder LBA-Audits in unseren Betriebsstätten des BWLV-Technischen Betriebs, die sehr zufriedenstellend durchgeführt wurden und sehr gut ausgefallen sind. Außerdem waren bereits vor Corona einige Werkstätten durch die LBA-Außenstelle vor der Durchführung komplexer Instandhaltungsmaßnahmen auditiert worden. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Damen und Herren der LBA-Außenstelle für die freundliche und professionelle Zusammenarbeit.

Wir arbeiten an der weiteren Digitalisierung im Technischen Betrieb. Da die Lufttüchtigkeitsprüfungen inklusive AMP-Erstellung, LTA/AD-Übersicht und anderen Dokumenten leicht ein paar Dutzend Seiten füllen können, wollen wir umstellen, so dass die Prüfunterlagen digital an den Technischen Betrieb gesendet werden können. Dazu haben wir eine Kooperation mit dem LV Bayern und dem LV Rheinland-Pfalz. Allerdings sind mit unserem Softwareanbieter Vereinsflieger.de noch einige Details zu klären und zu überarbeiten, bevor es soweit ist. Was wir bereits seit Anfang 2020 umgestellt haben, ist der elektronische Versand von Prüfaufträgen an die Halter und Prüfer. Dies spart Zeit und Kosten.

Soweit die wichtigsten Punkte aus den Jahren 2019/2020. Euch allen ein gutes restliches Jahr 2020, schöne Weihnachten und gute Werkstattarbeit in diesem Winter!



## FRAUENSPORT VON BEATE REIN



Wer mit dem Flugzeug abhebt, beginnt ein kleines Abenteuer. Die Welt aus der Vogelperspektive zu betrachten, erzeugt das Gefühl unermesslicher Freiheit. Was es bedeutet, nicht in die Luft zu dürfen, wurde uns zu Beginn des Jahres besonders bewusst. Corona hatte und hat uns fest im Griff, und so freue ich mich, trotzdem über einige Veranstaltungen aus dem Bereich der Luftsportlerinnen berichten zu können.

### Hexentreffen

Die baden-württembergischen Luftsportlerinnen trafen sich zum jährlichen Hexentreffen erneut auf dem Fluggelände Münsingen/Eisberg. Walter Eisele berichtete über die neuesten Entwicklungen im Bereich Segelflug und dem AMF (Angelika-Machinek-Förderverein für Streckenflug). Der Nachmittag stand ganz im Zeichen der reich bebilderten Präsentation von Stefan Kraus und seiner Reise mit dem Motorflugzeug vom Schwarzwald aus nach Tansania. Es war ein gelungenes Treffen bei dem auch Gespräche unter den Teilnehmerinnen nicht zu kurz kamen.

Das deutschlandweite Hexentreffen fand Ende Januar in Marburg statt. Was vor 45 Jahren im überschaubaren Kreis begann, hat sich zu dem Fliegerinnentreffen schlechthin in Deutschland entwickelt. So nutzten mehr als 100 Teilnehmerinnen die Gelegenheit, die Begeisterung und die Liebe zu Fliegerei zu teilen und zu feiern. Das diesjährige Treffen stand unter dem Motto „Luftsportlerinnen – Verantwortung und Leidenschaft“. Im Anschluss luden der Angelika-Machinek Förderverein für Frauensegelflug (AMF) und der Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF) zu ihren Jahreshauptversammlungen ein.

### Leistungssport

Sportlicher Höhepunkt des Jahres 2020 war sicherlich die Segelflug-WM der Frauen Anfang Januar im australischen Lake Keepit, bei der die deutschen Pilotinnen mit einer Silber- und einer Bronzemedaille nach Hause kamen. Aus Baden-Württemberg hatten Stefanie Mühl, Cornelia Schaich und Katrin Senne (Bronzemedaille in der 18m-Klasse) an der „Hitzeschlacht“ mit Temperaturen jenseits der 40 Grad teilgenommen.

Turnusgemäß sollten in diesem Jahr auch deutsche Segelflug-Meisterschaften der Frauen stattfinden. Geplant waren sie zusammen mit der allgemeinen Qualifikationsmeisterschaft in Brandenburg Anfang Juli. Doch wie so viele Wettbewerbe wurde auch dieser Corona-bedingt gestrichen.

### Trainingslager

Was wäre das für ein Trainingslager geworden! Traumhaftes Wetter in den Bergen im April – genau in der Zeit, in welcher der AMF-Förderverein sein Gebirgstrainingslager für ambitionierte Segelfliegerinnen im slowenischen Bled veranstaltet hätte. Leider musste dieses Trainingslager genauso ausfallen wie das im Juni geplante Lager im schweizerischen Courtelary.

### Sexualisierte Gewalt

Leider ist im Sport – auch im Luftsport – sexualisierte Gewalt ein Thema, vor das man nicht die Augen verschließen darf. Nötig sind in jedem Verein klare Regeln zum Umgang mit Nähe und Distanz zwischen Erwachsenen und Minderjährigen und den Jugendlichen untereinander. Es bedarf natürlich auch eines respektvollen Umgangs mit allen. Es müssen Wege gefunden werden, den wenigen „schwarzen Schafen“ habhaft zu werden und Übergriffe zu vermeiden – wenngleich ich betonen möchte, dass in den Vereinen in den allermeisten Fällen hervorragende und tadellose Arbeit geleistet wird! Umso mehr ist es auch im Interesse der Vereine, dort Hilfe anzubieten, wo der Umgang eben nicht korrekt abläuft. Ein Weg besteht sicherlich in der Benennung eines Ansprechpartners, an den sich Betroffene wenden können, sei es innerhalb des eigenen Vereins oder auch innerhalb des BWLV. Der Verband ist aktuell dabei, eine entsprechende Struktur aufzubauen und hat eigens Ansprechpartner hierfür ausbilden lassen. Ihre Arbeit wurde im September-adler ausführlich vorgestellt.

Was wird 2021 fliegerisch möglich sein? Wir wissen es nicht. Gerade jetzt, unter diesen erschwerten Bedingungen, ist es umso wichtiger, die Leidenschaft für den Luftsport zu bewahren. In diesem Sinne wünsche ich allen für die kommende Saison viel Spaß, viele schöne Flüge, die noch lange in Erinnerung bleiben, und allzeit gute Landungen.

## LUFTSPORTJUGEND VON OLIVER GOLLER



Wie in fast allen Bereichen des BWLV gibt es dieses Jahr leider auch seitens der Luftsportjugend weniger als üblich zu berichten. Nahezu alle geplanten Veranstaltungen und Maßnahmen mussten aufgrund von Corona abgesagt werden. Es hätte ein tolles Jahr 2020 werden können, viele Maßnahmen wurden im Hintergrund im Vorfeld vorbereitet, die Airgames standen bis zuletzt in den Startlöchern, mussten dann aber letztlich doch abgesagt werden.

Der Fachausschuss Jugend hat sich zwar regelmäßig online „getroffen“ und abgesprochen, umzusetzen war davon für die Luftsportjugend jedoch fast nichts. Dennoch war der FA Jugend nicht untätig und hat die veranstaltungsfreie Zeit stattdessen für interne Fortbildungen intensiv genutzt – bereits im Frühjahr und Sommer konnten einige FA-Mitglieder Fortbildungen genießen.

Hier freut mich ganz besonders, dass sich – wie bereits im September-adler 2020 berichtet – die Verbandsarbeit im Hinblick auf sexualisierte Gewalt erheblich professionalisiert hat. Neben zahlreichen Fachvorträgen, die der BWLV inzwischen zum Thema anbietet, haben sich Chris Henninger und Dennis Austel vom Fachausschuss Jugend im BWLV nun von der Württembergischen Sportjugend (WSJ) zu offiziellen Schutzbeauftragten gegen sexualisierte Gewalt ausbilden lassen. „Hinschauen – Abwägen – Handeln“, lautet hier das Motto. Beide stehen künftig als Ansprechpartner für unsere Mitglieder zur Verfügung. Wir hatten zwar in der Vergangenheit schon in dem einen oder anderen Verein bei derartigen Problemen geholfen, mussten hier aber oft auf externe Hilfe zurückgreifen. Deshalb ist es mir hier ein besonderes Anliegen und freut mich besonders, dass wir nun in den eigenen Reihen auf professionelle Hilfe zurückgreifen können. Scheut euch also bitte nicht, uns hier bei Problemen zu kontaktieren.

Zudem freut es uns sehr, dass wir auch in diesem Jahr – wie immer in den Herbstferien – trotz der Pandemie unter strenger Einhaltung der Corona-Hygiene-Maßnahmen – sowohl den Jugendleitergrund- als auch den Jugendleiterfortbildungslehrgang in unserer Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck anbieten können. Für beide Lehrgänge kann Bildungszeit beantragt werden (Näheres dazu gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Verband/Service → bezahlter Bildungsurlaub und unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de)).

Der Grundlehrgang findet von Sonntag, 25. Oktober, bis Donnerstag, 29. Oktober 2020 statt, der Fortbildungslehrgang dauert von Freitag, 30. Oktober, bis Sonntag, 1. November 2020. Weitere Infos zu den Inhalten und Rahmenbedingungen sowie das Anmeldeformular zu den Lehrgängen sind online zu finden unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → Downloads). Fragen beantwortet wie immer unsere Sachbearbeiterin für Aus- und Fortbildung im Fachausschuss Jugend, Tina Gaßmann, gerne auch per E-Mail unter [gassmann@bwlv.de](mailto:gassmann@bwlv.de).

Auch wenn viele offizielle Luftsportjugendmaßnahmen abge sagt werden mussten, so heißt das nicht, dass der Fachausschuss Jugend sich auf der faulen Haut ausgeruht hat. Ganz im Gegenteil: Die freien Kapazitäten wurden neben den genannten Fortbildungen und Qualifizierungen zusätzlich für die Weiterentwicklung zukünftiger Maßnahmen genutzt. Vor allem aber wurde – trotz Corona – kein einziger Verein vernachlässigt, der uns um Hilfe und Unterstützung gebeten hat. Vielleicht sogar gerade wegen Corona gab es doch das eine oder andere Problem unterschiedlichster Art mehr, welches wir gemeinsam angegangen sind, indem wir die jeweiligen Vereine vor Ort aufgesucht haben, die Mitglieder betreut und beraten haben, zur Bewältigung der Probleme beigetragen haben und fast immer für alle zufriedenstellende Lösungen gefunden haben.

Für mich dürfte dies einer meiner letzten Jahresberichte für die BWLV-Luftsportjugend sein. Mit Ende der aktuellen Legislaturperiode im Herbst 2021 werde ich das Amt des Landesjugendleiters und Referenten für Jugendfragen in jüngere Hände über-

geben. Wir arbeiten gerade daran, geeignete Nachfolger zu finden, die bereit sind, sich im Herbst 2021 wählen zu lassen. Ich bin mir sicher, dass sich hierzu jemand im aktuellen Team des Fachausschusses Jugend finden wird, der hier von einer anderen Position nachrücken kann.

Sollte sich jemand der Luftsportjugend berufen fühlen, aktiv Jugendarbeit zu betreiben, die Zukunft aktiv mitzugestalten und etwas für den Verband, vor allem aber die Luftsportjugend tun zu wollen, so darf er sich jederzeit an uns wenden. Wir freuen uns immer über engagierte und motivierte Mitstreiter! Per E-Mail haben wir auch unter [jugend@bwlv.de](mailto:jugend@bwlv.de) immer ein offenes Ohr – für alle Fragen, Anregungen, Kritik, Verbesserungsvorschläge, selbstverständlich aber auch jeden Hilferuf.

Ich bedanke mich vor allem bei den Mitgliedern des Fachausschusses Jugend, bei den vielen ehrenamtlichen Helfern in den Vereinen, beim Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds und der Konsul Niethammer-Stiftung für die Unterstützung der Jugendarbeit im BWLV recht herzlich.

## PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT VON VOLKER RATH



Wenn Krisen ausbrechen, ist die Stunde der Kommunikatoren angebrochen. Das war in den zurückliegenden Monaten im BWLV nicht anders. Im Kern ist praktisch alles, was der Verband tut, mehr oder weniger Kommunikation – Kontakte mit den Mitgliedern, Vereinen, Behörden, Ministerien und Fachinstitutionen. Alles fällt darunter. Und der BWLV hat seinen Job nach meinem Dafürhalten sehr, sehr gut gemacht.

Die scheinbare Stille nach außen soll darüber nicht hinwegtäuschen. Die Pandemie und ihre Folgen für den Luftsport brachten hinter den Kulissen harte Arbeit mit sich. Telefone und E-Mail-Drähte glühten förmlich. Ein Teil der Zeit floss auch in Überzeugungsarbeit an die Adresse von Kritikern aus den eigenen Reihen: Warum sollen wir nicht fliegen dürfen, in der Luft gibt es doch keine Probleme mit Abstandsgeboten? Ich finde, die Frage sollte anders lauten: Wie hätten wir in die Luft gehen können, wenn das komplette Land am Boden liegt? Inklusive aller Vereine aller Sportarten? Hier Sonderrechte auszuhandeln, wäre gar nicht möglich gewesen. Mein Standpunkt: Die Außenwirkung, die der Luftsport mit dem Ausscheren aus der Solidargemeinschaft abgegeben hätte, möchte ich mir gar nicht ausmalen. Abgesehen davon: Wir sind nicht nur in der Luft im Element, sondern auch am Boden. Und wer Corona im eigenen Haus hatte und Angehörige auf der Intensivstation der Klinik hatte, Kontakt nur über das offene Fenster in den Garten, der weiß: Das ist kein Scherz.

Das Referat Presse- und Öffentlichkeitsarbeit war mit dem Krisenmanagement im besten Sinne beschäftigt. So musste stets die aktuellste Gesetzeslage erarbeitet und über verschiedene Kanäle kommuniziert werden, sei es per Rundschreiben, Homepage oder den adler. Dabei reicht es nicht aus, nur die neuesten Verordnungen weiterzuleiten. Sie müssen auf unsere Anforderungen heruntergebrochen und in rechtlich wasserdichte und funktionierende Handlungsempfehlungen gegossen werden. Dazu zählen Hygieneleitfäden. Dies ist tagesaktuell gelungen, bisweilen auch nachts und an Wochenenden. Den hauptamtlichen Mitarbeitern des BWLV gebührt dafür höchster Respekt. All das bedeutete großen Aufwand für eine vergleichsweise kleine Mannschaft und erhebliche Mehrarbeit.

Ein weiterer Kraftakt war es, das Erscheinen des adlers zu sichern – trotz komplett ruhendem Vereins- und Flugbetrieb auf sämtlichen Flugplätzen. Dennoch ist es unserer Redakteurin Simone Bürkle gelungen, mit Hilfe einiger Aufrufe, sehr solidarischer Mitarbeit der Mitglieder und viel Arbeit im Hintergrund kontinuierlich eine Ausgabe zu stemmen – lediglich einmal mit minimal reduziertem, ansonsten vollem Umfang. Es wird für weite Teile des Jahres so bleiben, denn viele Themen sind ja ersatzlos weggebrochen, etwa Flugplatzfeste oder Fluglager.

Aber es gab auch ein Leben vor Corona: Die technische Komplett-Aktualisierung der Verbands-Homepage ist erledigt. Diverse Datenschutz-Verordnungen machten das genauso erforderlich wie Vorgaben der Server-Betreiber. Ansonsten wäre ein Weiterbetrieb der Seite möglicherweise untersagt worden. Diese Aktualisierung hat sozusagen „geräuschlos“ im Hintergrund stattgefunden – auch dies ein Kraftakt im Verborgenen, der nach außen nicht sichtbar gewesen ist. So soll es sein.

Ein weiteres wichtiges Projekt war, dass die BWLV-Historie sozusagen einen neuen, geordneten Rahmen bekommen hat: Das Institut für Sportgeschichte in Stuttgart, das dem Landesarchiv Baden-Württemberg angehört, hat viel Material aus der mehr als 90-jährigen Verbandsgeschichte in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle gesichtet und letztlich übernommen. Diese Materialien, zu denen neben Unterlagen auch Filmrollen, Plaketten, Sammelalben und vieles mehr gehören, werden derzeit katalogisiert und fachgerecht eingelagert – eine gute Sache, denn dadurch bleiben die Informationen über den Luftsport in Baden-Württemberg für die Nachwelt erhalten.

Andere Pläne wie Seminare wurden über den Haufen geschmissen. Das lässt sich aber nachholen. Erfreulich ist auch, was viele Vereine in Sachen Öffentlichkeitsarbeit auf die Beine gestellt haben. Kaum waren die ersten Lockerungen da und ein Flugbetrieb wieder möglich, gingen die ersten Pressemitteilungen raus. Wir leben noch, es geht wieder los. Reife Leistung, Hut ab. Auch hier wird 2020 natürlich ein Rumpffahr bleiben. Das ist nicht tragisch.

Übrigens: Ein Spin-off des BWLV-Films ist unlängst fertig geworden. Damit gibt es neben dem „großen“ Image-Film, den wir im vergangenen Jahr per Stick an alle Vereine verteilt haben, nun auch eine „kleine“, ca. 50 Sekunden lange Version für die sozialen Medien und für die Vereins-Homepages, die die Vereine nutzen können, um die Schönheit des Luftsports sehr kurz und prägnant zu zeigen. Der BWLV ist also auch im audiovisuellen Bereich weiter aktiv. Neues Jahr, neues Glück!

## FLUGSICHERHEIT/ BESONDERE AUFGABEN VON CHRISTIAN SCHULZ



Der wesentliche Inhalt meiner Arbeit im Berichtszeitraum war der Arbeitskreis Flugsicherheit. Dabei ging es im Wesentlichen darum,

- für eine Mitarbeit in diesem Kreis geeignete Personen anzusprechen,
- sie für den Arbeitskreis zu gewinnen,
- Zusammenkünfte der Arbeitskreismitglieder zu organisieren,
- auf den Arbeitskreis und seine Angebote an und Leistungen für die Vereine aufmerksam zu machen.

Dies alles geschah in stetiger Zusammenarbeit mit den restlichen Mitgliedern des Arbeitskreises sowie mit deren Unterstützung.

Der im Sommer des vergangenen Jahres etablierte Arbeitskreis Flugsicherheit möchte mit seiner Arbeit – wie bereits an anderer Stelle dargestellt – dazu beitragen, die Sicherheit im Luftsport und der Freizeitluftfahrt zu erhöhen. Dazu verfolgt der Arbeitskreis einen Ansatz, der ursprünglich aus der gewerblichen Luftfahrt kommt: Eine gewisse Abkehr von der „Statischen Unfallvermeidung“ und stattdessen die Konzentration auf Konzepte der „Dynamischen Unfallvermeidung“ wie zum Beispiel Thread and Error Management (TEM, Vorbereitung auf und Umgang mit Risiken und Fehlern), Crew Resource Management (CRM, Umgang und Zusammenarbeit in Gruppen) und Just Culture – ein Konzept unter anderem zur (anonymen) Meldung von Fehlern und sicherheitsrelevanten Vorkommnissen sowie zur Einführung einer Organisation, die aus den Fehlern lernt. Einzelheiten hierzu sind unter anderem dem Flyer „Safety First“ zu entnehmen, der mit dem September-adler den BWLV-Mitgliedern zugeht.

In den ersten Zusammenkünften des Arbeitskreises wurden die Ideen entwickelt, wie diese Konzepte für die Vereine des BWLV angepasst und mit welchen Mitteln sie umgesetzt werden können. Den Auftakt hierfür bildete Anfang November 2019 ein Workshop für die Vereine, in dem unter dem Motto „Wo drückt die Vereine der Schuh?“ deren Ideen und Anregungen zur Verbesserung der Sicherheit beim Fliegen gesammelt wurden. Darauf basierend hat der Arbeitskreis sich dann noch vor den Corona-Beschränkungen im März 2020 an einem Samstag und Sonntag auf dem Klippeneck zu einem Workshop getroffen. In diesem wurden die Ziele und die zu ihrem Erreichen geplanten Wege abgestimmt.

Im Juni-adler 2020 wurde der Arbeitskreis dann öffentlich vorgestellt. In jener adler-Ausgabe erschien auch eine Mitteilung zur Flugsicherheit. Die nächste darauffolgende Veröffentlichung des Arbeitskreises ist der Flyer zur Flugsicherheit, der inzwischen

den BWLV-Mitgliedern zuzug. In diesem Papier werden verschiedene Verfahren und Vorkehrungen skizziert, mit denen in den Vereinen eine Sicherheitskultur geschaffen werden kann. Daneben ist der Arbeitskreis gerne bereit, dass entweder Mitglieder des Arbeitskreises oder vom Arbeitskreis vermittelte Fachleute für Veranstaltungen wie Vorträge, Workshops, Audits o. ä. in die Vereine kommen, um diesen die Mittel der Dynamischen Flugsicherheit vorzustellen bzw. sie darin zu schulen.

Die offizielle Verankerung des Arbeitskreises erfolgte nach einer Präsentation des Arbeitskreises im Juli 2020 vor dem Präsidenten und den Vizepräsidenten sowie Mitarbeitern der Geschäftsstelle des BWLV. Bei diesem Treffen stellte der Arbeitskreis seine Arbeit, seine Ziele und die nach seiner Ansicht dafür notwendigen Mittel vor.

Dieser Bericht wird im August 2020 geschrieben. Zu diesem Zeitpunkt laufen in einem BWLV-Mitgliedsverein bereits erste Aktivitäten zur Umsetzung des Sicherheitskonzeptes Just Culture. Daneben wird intensiv daran gearbeitet, den Arbeitskreis und die Ergebnisse seiner Arbeit über die Homepage des BWLV publik zu machen.

Nicht zuletzt möchte ich mich als Leiter des Arbeitskreises auch auf diesem Wege bei den Mitgliedern des Arbeitskreises ganz ausdrücklich für ihre tolle freiwillige und ehrenamtliche Mitarbeit und Unterstützung bedanken. Ausdrücklich eingeschlossen in diesen Dank sind auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BWLV-Geschäftsstelle sowie der Vorstand des BWLV, die alle immer unkompliziert für uns da sind und uns helfen und unterstützen!

## NATUR, UMWELT UND WINDENERGIE VON HANSJÖRG JUNG



Nach wie vor ist meine Tätigkeit ausschließlich durch die Windkraftplanungen geprägt, wo Vorranggebietsplanungen und Baugenehmigungen die Belange des Luftsports und des Modellflugs tangieren. An zahlreichen Flugplätzen im Land wurden in unterschiedlichen Planungsstadien die Absichten der Planungsträger analysiert und in Zusammenarbeit mit den Flugplatzbetreibern Stellungnahmen erarbeitet und an die Vorhabensträger und die Genehmigungsbe-

hörden herangetragen. Die Bemühungen um die generelle Neuordnung der Abstandsregelung der Windkraftanlagen zu Flugplätzen wird in Zusammenarbeit mit den deutschen Luftfahrtverbänden DAeC/AOPA/IDRF vorangetrieben.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Luftfahrthindernissen, wie zum Beispiel hohen Bauwerken, bilden Windenergieanlagen

durch die Drehung des Rotors in alle Richtungen einen dynamischen Wirkzylinder. Bis heute wurden leider die sich für den Luftverkehr ergebenden Risiken nicht systematisch aufgearbeitet und durch geeignete Abstandsregelungen unter anderem zu Flugplätzen beseitigt.

### Zubau in Baden-Württemberg

Der Ausbau der Windkraft ist fast zum Erliegen gekommen. Im ersten Halbjahr 2020 wurden vier Windräder hinzugebaut. In den drei Ausschreibungsrunden 2020 in Höhe von 2026 Megawatt stehen bezuschlagte Windenergieprojekte mit einer Kapazität von 1.138 Megawatt gegenüber, wobei auf Baden-Württemberg nur 39 Megawatt entfallen. Mehr als 1.150 Bürgerinitiativen zeigen bundesweit den zunehmenden Unmut der Bürgerschaft. Generell ist festzustellen, dass sich die Windkraft-Diskussionen mehr und mehr von der politischen Ebene hin zur Rechtsprechung verlagern.

### Rechtsprechung: Keine Platzrundenänderung wegen Windkraft

Ein Urteil des Verwaltungsgerichts Koblenz vom 30. April 2020 (AZ 4 K 1139/19.KO) ist möglicherweise richtungweisend. Ein Unternehmen der Windenergiebranche hat keinen Anspruch darauf, dass die Platzrunde eines Flugplatzes geändert wird, damit es auf nahe gelegenen Grundstücken Windenergieanlagen errichten kann. Die klagende GmbH beabsichtigt den Bau dreier Windenergieanlagen. Einen entsprechenden Antrag lehnte die zuständige Behörde unter anderem mit der Begründung ab, es fehle an der erforderlichen Zustimmung nach dem Luftverkehrsgesetz. Die Zustimmung war wegen einer entgegenstehenden Platzrundenführung auf einem nahe gelegenen Flugplatz versagt worden. Die Klägerin nahm dies zum Anlass, einen Antrag auf Anpassung der Platzrunde zu stellen. Nachdem auch dieser abgelehnt worden war, erhob sie Klage: Das Gebot der Rücksichtnahme erfordere eine Anpassung der Platzrunde schon wegen der erheblichen Bedeutung des Ausbaus der erneuerbaren Energie, so die Begründung. Das VG Koblenz wies die Klage ab: Die Klägerin habe von vornherein keinen Anspruch auf Festlegung einer bestimmten Platzrunde. Eine Platzrunde werde ausschließlich zur Abwehr von Gefahren für den Luftverkehr festgelegt. Die Belange Dritter, wie hier der Klägerin, seien zwar möglicherweise bei erstmaliger Festlegung der Platzrunde zu berücksichtigen. Einen Anspruch auf Änderung einer bestandskräftigen Platzrunde habe ein Dritter dagegen nicht. Durch die bereits 2005 festgelegte Platzrunde werde auch nicht rechtswidrig in Nutzungsrechte der Klägerin eingegriffen. Denn das betroffene Baugrundstück sei von vornherein durch die Platzrunde vorbelastet gewesen. Im Übrigen werde die Platzrunde seit Jahren unfallfrei und sicher geflogen, sodass auch unter diesem Aspekt kein Anlass für eine Änderung bestehe.

### Windkrafte rlass

Der Windkrafte rlass der Landesregierung aus dem Jahr 2012 wurde durch ein Online-Portal ersetzt. Hinweise zu Abstandsregelungen zu Flugplätzen suchen die Flugplatzbetreiber dort vergeblich. Ebenso fehlt der Denkmalschutz. Es entsteht Rechts- und Planungsunsicherheit.

### Neuer Windatlas in Baden-Württemberg

Der drei Tage nach der Europawahl vorgelegte Windatlas löst den alten Windatlas aus dem Jahre 2012 ab. Der alte Windatlas

verärgerte sogar die Investoren. Presseberichten zufolge lagen die Windprognosen des alten Atlas um bis zu 35 Prozent zu hoch, die Planungsträger und Investoren blieben auf ihren Kosten sitzen. Entscheidendes Kriterium ist jetzt nicht mehr die mittlere Windgeschwindigkeit in Nabenhöhe in Meter pro Sekunde (m/s), sondern eine „mittlere Windleistungsdichte“ in Watt pro Quadratmeter Rotorkreisfläche (W/m<sup>2</sup>). Im „Endbericht Windatlas BW 2019“ werden im Kapitel 2.3 ff. die Vorgehensweise zur Datenermittlung und die Methodik der Modellierung beschrieben. Jedoch ist eine vollständige Nachvollziehbarkeit und somit eine Validierung der Studie für Dritte nicht möglich. Das baden-württembergische Umweltministerium definiert abschließend als Empfehlung für die behördliche Entscheidung, ab dem ein Standort als ausreichend windhöflich angesehen wird, einen Wert der mittleren gekappten Windleistungsdichte von 215 W/m<sup>2</sup>.

### Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung

Mit dem am 30. November 2018 beschlossenen Energiesammelgesetz werden Windparkbetreiber verpflichtet, bis zum 1. Juli 2021 ihre Windparks mit einer bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung auszustatten. Damit werden die roten Befeuerungssysteme nachts in Zukunft nur noch dann rot blinken, wenn sich ein Luftfahrzeug im Umfeld des Windparks aufhält. Die Bundesregierung sieht darin einen entscheidenden Schritt zur Akzeptanzverbesserung der Windkraft durch die betroffenen Anwohner. Die zur Umsetzung erforderliche Verwaltungsvorschrift (AVV-Richtlinie) ist erst am 24. April 2020 nach 17-monatiger Auseinandersetzung veröffentlicht worden. Mit der vorliegenden neuen Regelung werden wesentliche Grundlagen zur Nutzung einer weiteren, nach heutiger Einschätzung kostengünstigeren Transponder-Technologie für die Nachtkennzeichnung geschaffen. Das baden-württembergische Verkehrsministerium hat auf die nicht ausreichende Personalausstattung der Luftfahrtbehörden hinsichtlich der Zulassung vor Ort hingewiesen. Für die Bearbeitung der Transponderlösung der 725 Windkraftanlagen werden 1,5 Arbeitstage pro Windenergieanlage benötigt – das bedeutet, es können pro Jahr nur etwa 150 Fälle bearbeitet werden.

### Flugplatz Walldürn (Antrag auf Vorbescheid)

Die Planungen befinden sich nunmehr im sechsten Jahr: Projekt im Gebiet „Kornberg/Dreimärker“: Antrag auf Erlangung „Vorbescheid“ für sechs WKA. Der Verein und der Flugplatzbetreiber sowie die Bürgerinitiative gehen seit langem mit anwaltlicher Unterstützung gegen das Projekt vor. Gemäß Stellungnahme der Luftfahrtbehörde vom 7. Juli 2017 ist das Vorhaben aus luftrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig. Erstmals wurden von einem Ingenieurbüro strömungstechnische filmische Stellungnahmen erarbeitet, demzufolge ein dort startendes Motorflugzeug (zum Beispiel eine Cessna) beim Einflug in einen WEA-Nachlauf die Mindestfluggeschwindigkeit unterschreitet und damit eine konkrete Unfallgefahr darstellt. Obwohl der Regionalverband zwischenzeitlich diesen Planungsraum aus artenschutzrechtlichen und flugbetrieblichen Gründen gestrichen hat, setzt der Vorhabensträger unbeirrt seine Planungen fort.

### Albstadt-Degerfeld (Planungsgebiet Winterlingen)

Das Landratsamt hat vier von ursprünglich sieben WKA 2016 genehmigt. Dem Projekt sind zwei Bürgerinitiativen entgegengetreten. Gegen die immissionsschutzrechtliche Teilgenehmigung sind Gerichts- und Widerspruchsverfahren anhängig. Aufgrund der 4.000 Einwendungen wurde der Erörterungstermin mehrfach verschoben. Legt man den neuen Windatlas dem Vorhaben zugrunde, so rechnet sich das Projekt nicht.

Abschließend stellt der BWLV fest, dass der Verband keine Rechtsberatung in Windkraftplanungsverfahren für die Vereine durchführen wird. Die Einschaltung einer Rechtsanwaltskanzlei ist die Voraussetzung für eine qualifizierte Durchsetzung der luftsportlichen Interessen. Abgesehen davon können betroffene Vereine sich aber jederzeit an den Verband wenden, wenn sie Hilfe und Unterstützung bei der Wahrung ihrer Interessen brauchen ([jung@bwlv.de](mailto:jung@bwlv.de)). Diese leisten wir in der Sache gerne.

## ALLGEMEINES

### ANGEBOTE FÜR VEREINE

## FÜHRUNGS-AKADEMIE DES DOSB STARTET WIEDER MIT PRÄSENZVERANSTALTUNGEN

Die Führungs-Akademie (FA) des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) ist zurück aus Kurzarbeit, Homeoffice und Urlaub und startet ab sofort wieder mit ihren Präsenzveranstaltungen. Dazu und zur täglichen Arbeit im FA-Team wurde ein umfassendes Hygienekonzept entwickelt.

Um Führungskräfte und ehrenamtliche Mitarbeiter auf komplexe Arbeitsfelder vorzubereiten, bietet die Führungs-Akademie ein abwechslungsreiches Weiterbildungsprogramm an. Dabei vermitteln erfahrene Experten Management-Know-how in Form von praxisorientierten Qualifizierungsmaßnahmen oder individuellen Beratungen. Themen sind unter anderem Qualitätsmanagement, Finanzen und EU-Sportförderung.

Die FA ist die zentrale Einrichtung im DOSB. Mit der Vermittlung von Managementkenntnissen, der Beratung ihrer Mitgliedsorganisationen und der Förderung des bundesweiten Austauschs zu relevanten Themen der Sportentwicklung stärkt die FA die Professionalität im organisierten Sport.

Weitere Informationen zum Seminarangebot und den Anmeldebedingungen sind unter [www.fuehrungs-akademie.de/weiterbildung](http://www.fuehrungs-akademie.de/weiterbildung) veröffentlicht.

Text: DAeC

BAU DER BOEING 747 SOLL EINGESTELLT WERDEN

# BELIEBTES FLUGZEUGMUSTER WIRD ZUM MUSEUMSSTÜCK



Seit 17 Jahren steht die Boeing 747 im Technik Museum Speyer. Ihr Flügel ist begehbar, und die Besucher können über eine schnelle Riesenrutsche hinunterfahren

Erst im vergangenen Jahr wurde ein halbes Jahrhundert Boeing 747 gefeiert: Am 9. Februar 1969 fiel der Startschuss zur Erfolgsgeschichte, als der Prototyp des Jumbos erstmals abhob und damit neue Maßstäbe setzte. Zu diesem Zeitpunkt war die Maschine das größte Düsenflugzeug der Welt und prägte in den nachfolgenden Jahren die Laufbahn der Verkehrsflugzeuge. Auch wenn mit dem Airbus A380 der Jumbo in seiner Rolle als größte Passagiermaschine abgelöst wurde, an der Faszination für die Boeing 747 änderte sich nichts. Nun, ein Jahr später, verkündet Boeing, dass 2022 die Produktion des Jumbo Jets auslaufen soll.

Fans der 747 können im Technik Museum Speyer jedoch auch weiterhin einen Jumbo besichtigen und auf einer seiner Tragflächen spazieren gehen. Große und „treibstofffressende“ Flugzeuge sind heute nicht mehr rentabel und zeitgemäß, kein Wunder also, dass der Bedarf danach sinkt. Nach dem Aus des Airbus A380 soll nun in zwei Jahren die Ära Boeing 747 enden. Die Fluggesellschaften setzen

immer mehr auf kleinere und sparsamere Maschinen, und auch die Corona-Pandemie trägt sicher zur jüngsten Entscheidung bei, denn Boeing verbucht deutlich höhere Verluste als erwartet.

## 2003 kam einer der Jumbos nach Speyer

Doch auch wenn dieses besondere Flugzeug nach über 50 Jahren nicht mehr gebaut und irgendwann auch nicht mehr im Einsatz sein wird – im Technik Museum Speyer bleibt dieser Meilenstein weiter bestehen. Seit 2003 zeigt die Freizeiteinrichtung in ca. 20 Meter Höhe eine Boeing 747 der Lufthansa. Der Transport des Giganten war bis dahin eine der größten Herausforderungen für das Museumsteam. Die spektakuläre Aktion erfolgte zu Lande, zu Wasser und in der Luft, denn die Maschine konnte, bedingt durch ihre Größe, nicht in einem Stück nach Speyer gebracht werden. Die Techniker des Museums verbrachten seinerzeit Monate damit, das Flugzeug auseinander- und wieder zusammenzubauen – eine knifflige Ange-

legenheit, denn solch ein Projekt war für die Beteiligten neu und Erfahrungswerte von Experten gab es nur begrenzt.

Die erste Etappe von Frankfurt zum Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden konnte damals noch fliegend zurückgelegt werden. Beim nächsten Schritt wurden die „kleineren“ Einzelteile wie die Tragflächen per Tieflader nach Speyer gebracht. Das größte Problem jedoch stellte der Transport des 70 Meter langen Rumpfes dar. Ein Straßentransport war ausgeschlossen, doch zum Glück gibt es in Speyer den Rhein. Auf einem speziellen Ponton gelangte der Rumpf zum Naturhafen Speyer – ein Anblick, der auch heute noch vielen gut in Erinnerung geblieben ist, denn wann sieht man schon mal einen halben Jumbo Jet auf dem Wasser? Im Naturhafen angekommen, ging es dann auf dem Landweg zur nur noch fünf Kilometer entfernten neuen Heimat. Tausende Interessierte begleiteten den letzten Weg des Flugzeugs, der nach zwei Stunden erfolgreich endete.

## Beliebt bei den Besuchern

Die Boeing 747 zählt zu den Hauptattraktionen des Technik Museums Speyer. Der Blick aus luftiger Höhe vom begehbaren Flügel wie auch der schnelle Abstieg über die Riesenrutsche stehen bei den Besuchern hoch im Kurs und begeistern jährlich Tausende.



Alle Infos zu den Technik Museen in Speyer und Sinsheim gibt es unter [www.technik-museum.de](http://www.technik-museum.de)



2002 wurde der Rumpfs einer Boeing 747 auf dem Rhein nach Speyer transportiert. Tausende Schaulustige verfolgten die Aktion vom Ufer aus

Text und Fotos: Technik Museum Speyer

ZWISCHENSTOPP AM FLUGHAFEN KARLSRUHE/BADEN-BADEN (FKB)

## ELEKTROFLUGZEUG AUF REKORDJAGD

**Am 31. August hat der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) besonderen Besuch bekommen: Um 16.10 Uhr machte das Elektroflugzeug des Projekts „Von den Alpen bis an die Nordsee“ auf seinem Rekordflug Zwischenstopp in FKB.**

Mit einer Pipistrel Velis Electro wurde der Rekordflug Ende August/Anfang September absolviert. Er führte von Schänis (Schweiz) bis nach Norderney. Auf der etwa 800 Kilometer langen Strecke wurden fünf Weltrekorde aufgestellt, darunter für den geringsten Energieverbrauch und die längste elektrisch geflogene Strecke in bestimmten Zeitfenstern. Dem Team aus Piloten, Bodencrew, Technikern

und Zukunftsforschern war es darum gegangen zu beweisen, dass elektrisches Fliegen genauso machbar und effektiv ist wie herkömmliches Fliegen und dabei wesentlich umweltschonender sowie emissionsfrei funktioniert.

In Karlsruhe/Baden-Baden luden Pilot Marco Buholzer sowie Co-Pilot und Zukunftsforscher Morell Westermann mit einem Spezial-Ladegerät unter Unterstützung ihrer Bodencrew und der Luftaufsicht des FKB die elektrische Pipistrel Velis innerhalb von nur einer Stunde wieder für den Weiterflug auf.

Um 17.20 Uhr rollte das Elektroflugzeug dann fast lautlos und ohne Co2-Emissionen

zur Startbahn, von wo es um 17.25 Uhr mit kaum hörbarem Fluggeräusch abhob. Das Ziel war Bad Dürkheim, wo der erste Nachtstopp eingelegt wurde. Am 2. September erreichte das Flugzeug schließlich sein Ziel Norderney, und der Rekordflug war gelungen.



Weitere Informationen zum Weltrekordflug gibt es unter <https://elektro-weltrekordflug.eu/route>.

Text: PM/red.  
Foto: FKB



Bei einer Landung am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden wurde die Pipistrel Velis Electro des Rekordprojekts „Von den Alpen bis an die Nordsee“ aufgeladen

OFFIZIELLES PROGRAMM VORGESTELLT

## AUCH DER LUFTSPORT IST BEI DEN WORLD GAMES 2022 VERTRETEN

Zwei Jahre vor der Eröffnung der World Games in Birmingham/USA, wurde Anfang Juli das offizielle Programm zu Disziplinen und Veranstaltungen veröffentlicht. Es umfasst 30 Sportarten, 54 Disziplinen und 207 Medaillenwertungen. Die meisten Sportarten waren bereits 2017 bei den Spielen in Breslau/Polen, vertreten.

Neue Disziplinen bei den World Games 2022 sind Drohnenrennen (Luftsport), Kanumarathon (Kanu), Breakdance (Tanzsport), Parkour (Turnen), Faustball für Frauen und Lacrosse für Männer. Lacrosse für Frauen feierte bereits 2017 bei den Spielen in Breslau seine Premiere. Nach einer langen Pause wieder dabei sind Softball und Racquetball. Das

Canopy-Piloting der Fallschirmspringer ist schon länger WG-Sportdisziplin.

Alles Details zu Sportarten und Disziplinen findet man unter [www.theworldgames.org](http://www.theworldgames.org).

Text: DAeC

## 50. LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSLIEGEN

# JUFLIE MIT HINDERNISSEN



Außenlandung einer Ka 8 in der Clubklasse

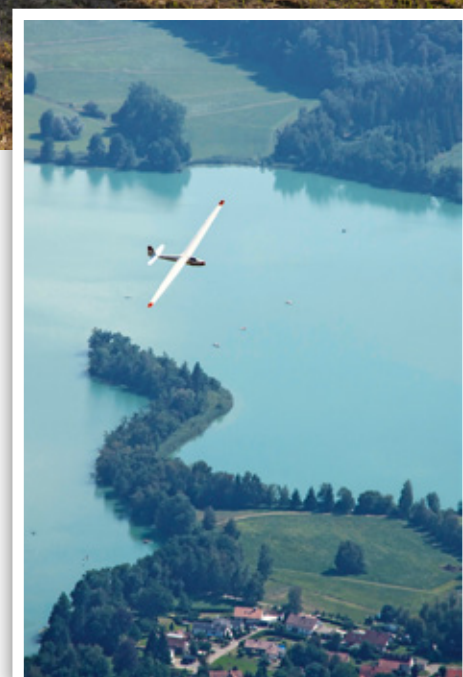
**Trotz dieser ungewöhnlichen Zeiten – man kann also fast sagen: wider Erwarten – kamen am 7. August insgesamt 27 Piloten mit 19 Flugzeugen aus allen Himmelsrichtungen in Leibertingen an. Sie waren zum 50. Jugendvergleichsfliegen angereist.**

Schon am ersten Abend waren die Anpassungen an die aktuelle Lage spürbar: ein Corona-Briefing. Im Gegensatz zu den vorherigen Jahren hatte jeder Verein seine eigene Bierbank für Frühstück, Briefing und Abendessen, Abstand musste gehalten werden und selbstverständlich galt eine Maskenpflicht.

In der ersten Nacht war der Himmel so sternklar, dass einige Teilnehmer sogar unter freiem Himmel übernachteten – was tut man nicht alles, um am ersten Wertungstag perfekt ausgeschlafen zu sein.

### Größte Aufgabe am ersten Wertungstag

Der erste Wertungstag verlangte den jungen Piloten viel ab: mit 312 Kilometern in der Standardklasse und 252 Kilometer in der Clubklasse wurden gleich die größten Aufgaben ausgeschrieben. An jenem sonnigen, wolkenlosen Samstag



Während des Jugendvergleichsfliegens entstanden schöne Air-to-Air-Aufnahmen



Ein Team des SWR-Fernsehens begleitete das Jugendvergleichsfliegen – natürlich immer im vorgeschriebenen Abstand

wurde das Vergleichsfliegen von einem dreiköpfigen Team des SWR begleitet, das Filmmaterial für einen Beitrag über das JuFlie sammelte. Im Vordergrund standen Interviews und Aufnahmen von Starts sowie Bilder des alltäglichen Flugplatzgeschehens. Trotz der für viele ungewohnten Blauthermik konnte ein Großteil des Feldes die Aufgabe erfolgreich meistern.

Mit den Erfahrungen des Vortages durfte das Feld sonntags wieder bei Blauthermik los, nur waren die Strecken dieses Mal etwas kleiner. Erneut hatte die Standardklasse die Wende am Farrenberg, also einmal von der Schwäbischen Alb herunter und wieder rauf, was nicht jedermanns Sache war. Bemerkenswerterweise gab



es an diesem Tag in der Clubklasse gleich zwei Tagessieger mit identischem Schnitt, doch auch ein paar Außenlandungen waren leider nicht vermeidbar.

### **Erfolgreiche fotografische „Flugzeugjagd“**

Montags gab es dann endlich ein paar Wölkchen. Die Strecken waren zwar kürzer als die vom Vortag, aber zur Abwechslung ging es mehr in Richtung Süden, der Schwarzwald wurde ganz ausgelassen. Durch einen sehr spontanen Einfall und mit ein bisschen Organisationstalent konnte einer der teilnehmenden Wettbewerbspiloten eines Duos an diesem Tag gemeinsam mit einem Piloten der FG Leibertingen auf fotografische „Flugzeugjagd“ gehen: Mithilfe von Glidertracker, Motorsegler und Funk lokalisierten sie die Teilnehmer im Flug und es entstanden viele tolle Air-to-air-Aufnahmen (danke an Sascha an dieser Stelle!).

Morgens noch hoch motiviert wurde auch am darauffolgenden Tag, dem vierten Wettbewerbstag, aufgebaut. Die Strecken waren ausgeschrieben, das Feld stand startbereit im Grid, kurz gesagt, es konnte losgehen – hätte sich da nicht in Platznähe eine Gewitterzelle entwickelt, die einen gültigen vierten Wertungstag unmöglich machte. Wenn man schon nicht fliegen kann, kann man allerdings die Gegend erkunden, zum Beispiel mit einer „Wanderung“ zum in der Nähe gelegenen Windrad und diversen Spielen.

### **Außenlandungen in reizvoller Umgebung des Donautals**

Da der Mittwoch voraussichtlich der letzte fliegbare Tag werden sollte, wurde ein



Das Starterfeld in Leibertingen

letztes Mal versucht, eine gültige Wertung zu erfliegen – was auch mehr oder weniger gelang: Obwohl kein einziger Pilot die geforderte Aufgabe erfüllen konnte, kam ein zusätzlicher Wertungstag zustande. Während einige Teilnehmer die Aufgabe vorzeitig abbrachen und es noch nach Leibertingen zurückschafften, landete mehr als die Hälfte außen. Grund hierfür waren die Gewitterbildung im Schwarzwald und eine riesige Abschirmung auf der Schwäbischen Alb. Aber auch Außenlandungen können durchaus reizvoll sein: So gibt es zum Beispiel einige geeignete Wiesen im Donautal, inklusive Abkühlung im Fluss.

Die beiden letzten Tage waren sehr regnerisch und wurden dementsprechend neutralisiert. Anstatt im Flugzeug zu sitzen, entspannten sich die Teilnehmer in der Therme, waren im Spaßbad oder betätigten sich sportlich beim Bouldern. Zudem wurde ein Kinoabend veranstaltet.

### **Niklas Harder und Felix Wolf gewinnen das JuFlie**

Nach einer Woche JuFlie ergab sich folgendes Ergebnis am Abschlussabend: In der Clubklasse erflog Niklas Harder mit einer LS 1f (FSV Radolfzell) den Gesamtsieg, gefolgt von Timo Mayr (Ka 6CR, SFG Tannheim) auf Platz zwei und dem Pilotenduo Renate Litzelmann und Francois Ferenschütz (DG 100, Akaflieg Hannover) auf dem dritten Platz.

In der Standardklasse holte Felix Wolf mit einer DG 300 (Breisgauverein für Segelflug) den Gesamtsieg, gefolgt von Florian Grieb (DG 400, SFG Backnang) und Daniel Krohmer (Discus 2, FLG Dettingen unter Teck) auf dem zweiten und dritten Platz.

### **Gemütlicher Ausklang**

Nach Glückwünschen und Dankesreden des ersten Vorsitzenden der FG Leibertingen Lothar Bix und des BWLV-Landesjugendleiters Oliver Goller, der unter anderem eine Verdopplung der Bezuschussung des Leibertinger Jugendvergleichsfliegens verkündete, klang der Abend bei Speis und Trank aus.

Vielen herzlichen Dank an alle, die das JuFlie unter diesen Bedingungen ermöglichten und es wie jedes Jahr zu einem entspannten, lehrreichen und schönen Erlebnis machten. Viele von uns freuen sich schon, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.



Die Teilnehmer durften sternenklare Nächte erleben

Text: Sebastian Gogesch, Cara Brujmann  
Fotos: Sebastian Gogesch

BSG STUTTGART BEIM ITALIAN INTERNATIONAL BALLOON GRAND PRIX IN UMBRIEN

## WER ETWAS WILL, FINDET WEGE ...



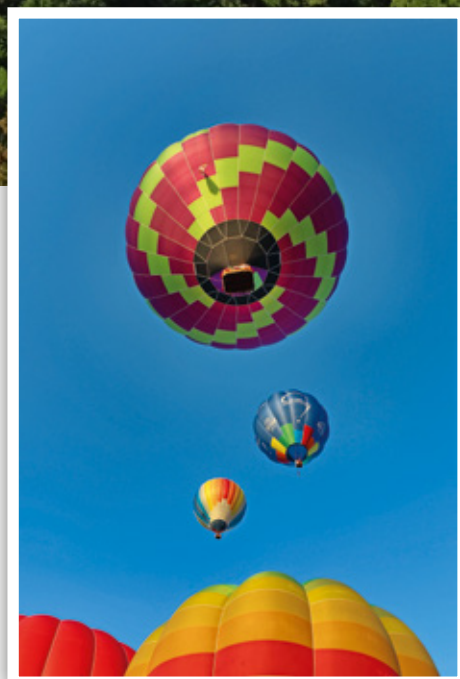
Die malerische Stadt Todi fungierte als herrliche Kulisse für das Ballontreffen

2020 ist vieles anders. Ballonveranstaltungen waren diesen Sommer spärlich gesät, doch einige fanden statt. So machte sich eine junge Truppe der Ballonsportgruppe Stuttgart mit ca. 25 weiteren Ballonteamen auf den weiten Weg nach Italien, um Ende Juli zwei Wochen lang gemeinsam Ballon zu fahren und das sprichwörtliche „Dolce vita“ zu genießen. Nachfolgend berichten Susanna Obieglo und Matthias Schlegel über die Veranstaltung.

Eins können wir vorwegnehmen: Es war wunderschön! Als eine Art Kontrapunkt

zu der Weinregion mit der berühmten Sagrantino-Rebe hatten wir unseren Stuttgarter-Hofbräu-Ballon im Gepäck. Ob wir während der zwei Wochen unter südlicher Sonne mehr Bier oder mehr Wein getrunken haben, lässt sich im Nachhinein allerdings nicht mehr feststellen. Klar ist aber, und das war uns schon von anderen Teams aus den Jahren davor bekannt: Die Veranstaltung in Todi ist ideal, um Ballon-Urlaub und Entspannung zu kombinieren.

Nahezu jeden Morgen konnten wir in die Lüfte über dem umbrischen Hügelland abheben. Bei unseren insgesamt elf



Die Ballone gaben ein farbenfrohes Bild ab



Start am Parco Acquarossa

Fahrten waren auch einige Wettbewerbsfahrten dabei, die allesamt viel Geduld erforderten – vor allem in der ersten Woche hatten wir selbst in der Höhe so wenig Wind, dass es immer spannend blieb, ob überhaupt jemand die Distanz zum Zielkreuz überwinden würde. Dennoch konnten die Ballonteamer bei drei Fahrten das Kreuz aus nächster Nähe betrachten und durch variable Winde meist sogar mehrfach versuchen, ihre Marker so nahe wie möglich am Ziel zu platzieren. Auch deswegen hatten wir bei jeder dieser Fahrten mehr als viel Spaß!

Allein die fast 20 Stunden in der Luft, in denen wir die Landschaft von oben genießen konnten, waren jeden Meter der über 1.000 Kilometer langen Anreise wert. Die restlichen Stunden nutzten wir, um die von oben gesichteten Trauben zu



Tony Jay beim Zielkreuz



Louise Knechtel und Tommie Witteveen über der typisch umbrischen Landschaft

probieren oder die kleinen historischen Altstädte mit einem guten italienischen Eis in der Hand zu erkunden. Durch die vielen Einladungen zu kleinen sozialen Zusammenkünften im Rahmen der Veranstaltung oder der einen oder anderen spontan organisierten Pool-Party kam auch der Austausch mit den anderen Teams auf keinen Fall zu kurz.

Zusammenfassend blicken wir alle auf zwei wirklich tolle Wochen zurück, und wir sind uns einig, dass es sicher nicht das letzte Mal war, dass die BSG Stuttgart in Todi dabei war.

Wir bedanken uns herzlich bei Organisator Ralph Shaw und seinem Team für die schöne Zeit und besonders für seinen unerschütterlichen Glauben an die Veranstaltung. Wer etwas wirklich will, der findet eben Wege.

Text und Fotos: Susanna Obieglo und Matthias Schlegel



Die Ballone waren immer wieder ein beliebtes Fotomotiv

## FALLSCHIRM

### SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV

# MEHR ALS NUR ADRENALIN (5)

**Im fünften Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport geht es um eine Disziplin abseits des freien Falles: Das Canopy-Piloting.**

Canopy-Piloting ist eine Disziplin, bei der der Fokus allein auf der Landung am Schirm liegt. Nach dem Absprung aus geringer Höhe (ca. 1.500 Meter) wird der Schirm sofort geöffnet und die Landung vorbereitet. Durch eine oder mehrere steile Kurven wird der Schirm stark

beschleunigt, dabei können sehr hohe Geschwindigkeiten von bis zu 180 Stundenkilometer erreicht werden!

Nach dem Ausleveln des Schirms muss dann ein Parcours über einem künstlich angelegten Wassergraben (Pond) durchfliegen werden, an dessen Beginn ein zehn Meter breites und 1,5 Meter hohes Eingangstor mit einer Lichtschranke installiert ist. Gewertet werden die Geschwindigkeit, die geflogene Distanz

parallel zum Boden und die Präzision der Landung.

In der **Speed-Wertung** durchfliegt der Pilot nach dem Passieren des Eingangstores den 70 Meter langen und zehn Meter breiten Parcours in einer 75-Grad-Kurve, eine zweite Lichtschranke am Ende misst die Zeit. Der Weltrekord liegt bei 2,019 Sekunden, das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124 Stundenkilometern.

In der **Distanz-Wertung** wird, ähnlich wie beim Weitsprung, die geflogene Distanz über Grund nach Auslösen der Lichtschranke gemessen. Vor oder im Eingangstor muss das Wasser des Ponds einmal berührt werden, danach muss auf den ersten 50 Metern ein Teil des Körpers innerhalb des 1,5 Meter hohen Parcours bleiben, dann wird wieder etwas Höhe gewonnen, um die Distanz zu maximieren und im zehn Meter breiten Kurs so weit wie möglich zu fliegen. Der Weltrekord liegt bei 175,99 Metern, der Deutsche Rekord bei 165,98 Metern.

In der **Präzisions-Wertung** sammelt der Pilot Punkte beim Durchqueren der Tore und gleichzeitiger Wasserberührung. Es gibt vier Tore. Wird durch alle eine Linie mit dem Fuß im Wasser gezogen und an Land in der zwei mal zwei Meter großen Endzone gelandet, erhält der Pilot 100 Punkte. Jedes fehlende Tor oder das Verfehlen der Endzone geben Punktabzug.

Das Hauptmerkmal des Canopy-Piloting ist, die absolute Kontrolle über den Schirm



Ein Springer über dem Pond

bei extremen Geschwindigkeiten über Grund zu behalten. Die verwendeten Schirme sind sehr klein und besitzen ein aggressives Schnellflug-Profil, die Fläche des Schirms liegt umgerechnet bei ca. fünf bis sechs Quadratmetern. Zum Vergleich:

ein durchschnittlicher Sportschirm liegt dagegen bei etwa 14 Quadratmetern.

**i** Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter [froeschle@bwlv.de](mailto:froeschle@bwlv.de) mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen.

Text: Robert Froeschle,  
Referent für Fallschirmsport im BWLV  
Fotos: Wolfgang Lienbacher



Landung in der Endzone

– Anzeige –

## ORATEX® FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42 ZUGELASSEN

- Die ORATEX® Bespannung im LANITZ AVIATION Design Change ist jetzt in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.
- Die Umrüstung verbessert nachgewiesen die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Die Flügel werden drehstif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 Modelle können in unserem neuen Comco ITB auf 540 / 560 kg aufgelastet werden.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX® Bespannung.
- Schenken Sie ihrem Flugzeug ein neues Leben!

WEITERE INFORMATIONEN: [www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html)



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



WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM

[www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)



# #Digital Fly-In

Das virtuelle Live-Event mit  
Vorträgen, Interviews und  
Diskussionsrunden.



Experten von Eisenschmidt, DFS, Luftsportverbänden sowie PilotInnen präsentieren Themen zu Flugvorbereitung, Sicherheit, Ausbildung und Pilotenalltag. Zuschauer können sich mit Fragen und Kommentaren direkt beteiligen.

**Live auf YouTube. Samstag, 17. Oktober 2020, 10 - 17:45 Uhr.**



R. Eisenschmidt GmbH · Flugplatz 1 · 63329 Egelsbach  
[info@eisenschmidt.aero](mailto:info@eisenschmidt.aero) · +49 6103/20 596-0



WICHTIGE NEUERUNG:

# REGISTRIERUNG FÜR MODELLFLUGTREIBENDE PILOTEN

**Verpflichtende Registrierung nach DVO (EU) 2019/947 ab 1. Januar 2021 für alle modellflugtreibenden Piloten – BWLV ermöglicht in Kooperation mit der DAeC-Bundeskommision Modellflug eine „en-bloc-Registrierung“ beim Luftfahrtbundesamt**

Das neue EU-Recht für den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen (im Konkreten die EU-Drohnen-Verordnung, DVO (EU) 2019/947) sieht eine umfassende Registrierungspflicht vor. Danach müssen sich alle Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen ab dem 1. Januar 2021 (Fristverlängerung aufgrund der Corona-Pandemie) registrieren. Modellflieger, die **Flugmodelle mit einer Startmasse von mehr als 250 Gramm** betreiben, fallen unter diese Registrierungspflicht.

Erfordernis und Umfang der Registrierung sind in Artikel 14 der DVO (EU) 2019/947 verankert. In Deutschland wird diese Notwendigkeit der Registrierung durch das Innenministerium bzw. das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) umgesetzt.

Modellflugpiloten können sich **selbst** (einzeln) über das Online-Registrierungstool des LBA **registrieren**. Wie dieses Tool genau aussehen wird, ist derzeit leider noch nicht bekannt. Ebenfalls noch nicht bekannt sind Antworten auf Fragen zur Registrierungsdauer bzw. -gültigkeit, zur Aktualisierung etc. und ebenso sind die Gebühren für Einzelregistrierungen noch nicht beziffert.

Die DVO bietet aber auch die Möglichkeit einer „en-bloc-Registrierung“. Die DAeC-Bundeskommision Modellflug wird diese Option nutzen und bietet daher allen modellflugtreibenden Personen im DAeC in Zusammenarbeit mit den Luftsport-Landesverbänden eine **gebührenfreie Registrierungsmöglichkeit** an (die Kosten tragen DAeC bzw. BWLV).

Die DAeC-Bundeskommision Modellflug wird neben der „en-bloc-Registrierung“ beim Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) die Erteilung einer besonderen Betriebsgenehmigung beantragen, damit im Verbandsrahmen

des DAeC und aller ihm angeschlossenen Mitgliedsverbände und Luftsportvereine Modellflug wie bisher bekannt weiter durchgeführt werden kann.

## Für die „en-bloc-Registrierung“ gilt:

1. Ausnahmslos alle modellflugtreibenden Personen müssen sich, wenn sie unbemannte Flugsysteme mit mehr als 250 Gramm betreiben, gemäß der oben genannten Durchführungsverordnung (DVO), auch „Drohnenverordnung“ genannt, beim Luftfahrtbundesamt registrieren.

Anderenfalls ist man für die Ausübung des Modellflugs europaweit „gegründet“.

## 2. Keine Registrierung bedeutet: kein Modellflug!

**3. Der BWLV übernimmt für seine Mitglieder (Haupt- oder Nebensparte Modellflug) die Registrierung über eine „en-bloc-Meldung“, die über die DAeC-Bundeskommision Modellflug beim Luftfahrtbundesamt erfolgt.**

4. Dem Mitglied entstehen bei dieser En-bloc-Registrierung keine Kosten.

5. Es können jedoch nur diejenigen BWLV-Mitglieder in die En-bloc-Registrierung integriert werden, für die alle erforderlichen Daten in der Mitgliederverwaltung des BWLV vorliegen. Das sind:

- **Name,**
- **Vorname,**
- **Geburtsdatum,**
- **Anschrift,**
- **E-Mail-Adresse und eine**
- **Telefonnummer (Festnetz od. mobil)**

Die ebenfalls erforderliche Versicherungsnummer der Flugmodellhalter-Haftpflichtversicherung ergänzt der BWLV (diese besteht ja für alle beim BWLV gemeldeten Mitglieder mit Haupt- oder Nebensparte Modellflug kraft Mitgliedschaft, im Beitrag inkludiert).

**Deshalb unbedingt bitte die Vollständigkeit und Korrektheit der oben aufgeführten Daten prüfen, bzw. durch Ihren Verein prüfen lassen.**

6. Jedes gemeldete BWLV-Mitglied hat bezüglich der Datenweitergabe zur Registrierung durch den BWLV ein Widerspruchsrecht (bei Widerspruch ist das betreffende Mitglied ggf. persönlich gehalten/verpflichtet, sich beim LBA zu registrieren und die hierbei anfallenden Kosten dafür zu tragen).

Der **Widerspruch ist bitte bis spätestens 5. Oktober 2020** dem BWLV weiterzuleiten. Das Formular zum Widerspruch kann über die E-Mail-Adresse [info@bwlvl.de](mailto:info@bwlvl.de) angefordert werden.

## Zusammenfassend die Vorteile der „en-bloc-Registrierung“ durch den BWLV/DAeC:

- kein zusätzlicher Aufwand durch Mitglieder erforderlich – außer die ggf. erforderliche Vervollständigung des eigenen Datensatzes
- keine Registrierungsgebühren
- Sicherheit, dass Modellflugbetrieb legal durchgeführt werden kann
- Gültigkeit der Haftpflichtversicherung über den BWLV mit 5 Mio. € Deckungssumme bleibt uneingeschränkt bestehen
- Datenweitergabe an DAeC-Bundeskommision Modellflug erfolgt ausschließlich für die Registrierung.

**Sollten Sie als modellsporttreibendes Mitglied von den neuen Regelungen betroffen sein, wenden Sie sich bitte an Ihren Verein bzw. Vereinsvorsitzenden. Alle relevanten Informationen und Details zum Verfahren und zur genauen technischen Umsetzung liegen den Vereinen bereits vor – sie wurden am 11. September per Rundschreiben an alle Vereine geschickt. Die Vereine erledigen die Umsetzung der Maßnahme gegenüber dem BWLV.**

Sollten Sie darüber hinaus Fragen haben, die sich nicht im Verein klären lassen, stehen Ihnen Martin Bayer und Klaus M. Hallmayer zur Verfügung:

Martin Bayer, Tel. 0711/22762-21;

[bayer@bwlvl.de](mailto:bayer@bwlvl.de)

Klaus M. Hallmayer, Tel. 0711/22762-20;

[hallmayer@bwlvl.de](mailto:hallmayer@bwlvl.de)

Text: BWLV

## 42. SAALFLUG-WETTBEWERB

# FG SCHORNDORF LÄDT ZUR SAALFLUG-LANDESMEISTERSCHAFT

Am **Sonntag, 22. November**, veranstaltet die Fliegergruppe Schorndorf ihren 42. Saalflug-Wettbewerb – die baden-württembergische Saalflug-Meisterschaft in den Klassen F1M-L und TH30. Geflogen werden außerdem F1M, Mini-Stick und Kondensator. Der Wettbewerb beginnt um 11 Uhr (Training ab 9 Uhr) in der sechs Meter hohen Brühlhalle in Schorndorfer Stadtteil Schornbach: von Schorndorf in Richtung Winnenden, in Schornbach am Ortsende links. In den Pausen sind Saalflug-Demonstration und -Erklärungen für die Zuschauer geplant. Nähere Auskünfte bei Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, Telefon 07181/45818, E-Mail: BeSchwende@t-online.de, www.Modellflug-Schorndorf.de.



Text und Foto:  
Bernhard Schwendemann

Beim Saalflug gilt es, filigrane Modelle optimal in die Luft zu bringen

## MODELLFLUGGESCHICHTE BIS 1944

# NÄCHSTER BAND DER DREITEILIGEN BROSCHÜREN-REIHE IST ERSCHIENEN

Die zweite von drei Broschüren zur Geschichte des Modellfluges ist erschienen. Es handelt sich um Band 1 (Modellflug bis 1944), der – so wie auch die anderen Bände – vom Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe vertrieben wird und

für 3 Euro an der Museumskasse gekauft werden kann.

Die Broschüre wird auf Anfrage auch zum Preis von 5 Euro verschickt – hierin sind dann die Kosten für Porto und Versand enthalten. Wer Band 2 (der zuerst erschie-

nen war) noch nicht hat, kann auch beide Teile der Broschüren-Reihe für zusammen 8 Euro bestellen. Dies kann per E-Mail unter [kontakt@segelflugmuseum.de](mailto:kontakt@segelflugmuseum.de) erfolgen.

Text und Foto: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/red.



Um die frühe Zeit des Modellflugs geht es im aktuellen Band der Broschüre des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug

# BEI GROSSER HITZE WURDEN DIE NEUEN FREIFLUGMEISTER ERMITTELT

**Mitte August starteten die Freiflieger mit dem ersten größeren Wettbewerb der Saison. In Freienhufen (BB) ging es um die Meistertitel bei den Jugendlichen (bis 14 Jahre) und den Junioren (bis 18 Jahre). Parallel dazu flogen die Senioren um den Matthias-Hirschel-Pokal. Vier Baden-Württemberger waren am Start.**

In der Seglerklasse F1A konnte sich Leon Rink (HE) gegen Fabian Rump (Blaubeuren, BW) im Stechen durchsetzen. In der Gummimotorklasse F1B war Jonas Wiesiolek (Herrenberg, BW) der Beste. Er war auch Mitglied des siegreichen Juniorenteams. Auf den zweiten Platz kamen Jonas und Niklas Adametz (Rossfeld Metzingen, BW) sowie Fabian Rump. Bei den F1A-Jugendlichen war Carlos Lammersmann-Gonzalo (NW) der Beste. Die kleine Seglerklasse F1H-J gewann Levin Selke (SN). Bester „Kleiner Uhu“-Pilot war Adrian Dreise (BB). Das beste Jugendteam mit Leon und Lars Rink sowie Leonard Donner kam aus Hessen.

Einfach war diese Meisterschaft nicht. Die große Hitze war eine Belastung für die jungen Sportler, und der umlaufende Wind machte auf dem relativ kleinen Gelände einen mehrfachen Wechsel der Startstellen erforderlich. So hatte auch der DAeC-Wettbewerbsleiter Michael Jäckel keine leichte Aufgabe.

Normalerweise ist die Juniorenmeisterschaft ein Teil der Qualifikation für die Nationalmannschaft. Da aber dieses Jahr von der FAI alle Welt- und Europameisterschaften abgesagt worden waren, bleibt die Nationalmannschaft von 2020 für die Junioren-WM 2021 bestehen.



Die vollständige Ergebnisliste gibt es hier: [www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020/](http://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020/)

Text: Bernhard Schwendemann  
Foto: DAeC



**Vier baden-württembergische Modellflugpiloten waren bei der DJMM in Freienhufen erfolgreich**

## EU-RECHT FÜR MODELLFLIEGER

# ERFREULICHER ZWISCHENSTAND

**Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hatte bereits im vergangenen Jahr den Vorschlag „Standardisierte Regeln für Flugmodelle“ (StRfF) beim Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Hinblick auf die Implementierung des neuen EU-Rechts für Unmanned Aircraft Vehicle (UAV) eingebracht. Inzwischen sind die Vorüberlegungen mit Blick auf die Belange des Modellflugs vom BMVI weitgehend abgeschlossen. Die ersten inoffiziellen Signale von Seiten des Ministeriums stimmen optimistisch.**

Die beiden Verbände DMFV und die Bundeskommission Modellflug im DAeC sind dazu mit ihren jeweiligen Standpunkten intensiv angehört worden. Die offizielle Verbandsanhörung steht aber noch aus. Wie schon im ersten Termin vom BMVI im April 2018 angedeutet worden war,

gelangten die Vorüberlegungen zu dem Ergebnis, dass die Verbände den Modellflugbetrieb beschreiben müssen, was die Bundeskommission Modellflug genau mit ebenjener StRfF bereits vollzogen hat. Diese Beschreibung könnte daher als Grundlage für die Betriebsgenehmigung nach Art. 16 DVO (EU) 2019/947 dienen („16er-Betriebserlaubnis“). Das entspräche dem Verfahren nach lit. b) des zweiten Absatzes des vorgenannten Artikels der DVO und damit den Anregungen der Bundeskommission Modellflug im DAeC.

### „16er-Betriebserlaubnis“ über LBA und Landesluftverkehrsbehörden

Zuständige Behörde für die Erteilung dieser neuartigen „16er-Betriebserlaubnis“ – also der Erlaubnis für das Fliegen „im Rahmen von Vereinen und Vereinigungen“ – wird mit hoher Wahrscheinlich-

keit das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig sein.

Neben dem LBA (als zuständige Behörde für die „16er-Betriebserlaubnis“) werden wahrscheinlich auch die Landesluftverkehrsbehörden weiterhin für die Erteilung von „Aufstiegserlaubnissen“ betraut bleiben. Hier wird angestrebt, die eingespielten, aktuell geltenden Verfahren möglichst beizubehalten. Wie bisher würde somit beispielsweise der Betrieb von Flugmodellen mit einer Startmasse über fünf Kilogramm oder in einem geringeren Abstand von 1,5 Kilometern zu Flugplätzen oder – bei Antrieb mit Verbrennungsmotor oder Turbine – Wohngebieten einer „Aufstiegserlaubnis“ neben der „16er-Betriebserlaubnis“ bedürfen. Regeln zum „inneren“ Flugbetrieb würden jedoch in der Regel nicht Gegenstand der Aufstiegserlaubnis sein, da diese schon in der „16er-Betriebserlaubnis“ abgebildet sind.



## Lokale Aufstiegserlaubnis und Geländeausweisung

Das Erfordernis einer parallelen, quasi „lokalen Aufstiegserlaubnis“, deckt sich mit dem in den StRfF beschriebenen Verfahren der Ausweisung von bestimmten Modellfluggeländen, nämlich wenn dort der bisher als „erlaubnisbedürftig“ bezeichnete Modellflug stattfinden soll. Zwar hätte insoweit die Bundeskommission Modellflug im DAeC eine Zehn-Kilogramm-Grenze für zutreffender gehalten. Dem folgen die Vorüberlegungen des BMVI allerdings nicht. Die Bundeskommission Modellflug wird dieses Ziel gleichwohl weiterverfolgen.

Der DAeC bzw. die Bundeskommission Modellflug haben auch keine Signale empfangen, dass die vorgeschlagene, DAeC-interne Vorprüfung zur „Geländeausweisung“ mit den neuen Verfahren nicht zu vereinbaren sei. Der große Vorteil für alle DAeC-Vereine ist dabei, dass sich die Vereine zukünftig nur noch an die Bundeskommission Modellflug im DAeC für eine lokale „Aufstiegserlaubnis“ zu wenden brauchen, und der DAeC bzw. die Bundeskommission Modellflug sodann in seiner Funktion als „Operator“ der Betriebserlaubnis nach Art. 16 DVO (EU) 2019/947 diese ergänzende „Aufstiegserlaubnis“ für seinen lokalen Mitgliedsverein einholt.

Die StRfF sehen eine verbandsinterne Vorprüfung der „Geländeausweisung“

vor, die jedoch nur wirksam wird, wenn die örtlich zuständige Luftverkehrsbehörde dieser „Ausweisung“ zustimmt. Sachlich und inhaltlich ist die Erteilung dieser Zustimmung nicht von der Erteilung der jetzt vom BMVI vorgestellten lokalen „Aufstiegserlaubnis“ unterscheidbar.

## Lösungsmöglichkeit für „Mischvereine“ und Gastpiloten

Zwischenzeitlich zeichnet sich auch eine Lösungsmöglichkeit für sogenannte „Mischvereine“ und Gastpiloten ab.

Unter „Mischvereinen“ sind Modellflugvereine zu verstehen, die sowohl DMFV- als auch DAeC-zugehörige Vereinsmitglieder haben. Soweit ein solcher „Mischverein“ im DAeC oder einem seiner Luftsportverbände Mitglied ist, kann der gesamte Modellflugbetrieb auf dem Vereinsgelände oder bei Wettbewerben bzw. sonstigen Modellflugveranstaltungen nach den StRfF durchgeführt werden. Mit anderen Worten: DMFV-Mitglieder können – sofern sie Mitglied in einem DAeC-Luftsportverein sind – in diesem DAeC-Verein weiterhin unproblematisch ihren Flugsport ausüben. Ein Verbandswechsel ist nicht nötig.

Für Gastpiloten, die nicht Mitglied in einem lokalen DAeC-Luftsportverein und nicht Mitglied des DAeC oder seiner angeschlossenen Luftsportverbände sind, existiert eine Regelung, die ihnen die Möglichkeit bietet, auf einem unter den

Regeln der StRfF betriebenen Modellfluggelände ihren Flugsport auszuüben.

Die StRfF beinhalten ebenfalls Regelungen für ausländische Piloten auch außerhalb ausgewiesener Modellfluggelände und für Veranstaltungen, die außerhalb ausgewiesener Gelände stattfinden.

## Turbulente Zeit

In einer turbulenten Zeit, in der der Luftraum durch neu hinzukommende Nutzer mit immensen wirtschaftlichen Interessen immer begehrt wird, ist dieser weitere Meilenstein auf dem langen Weg des Überganges in das neue EU-Luftrecht für die Modellflieger ein sehr guter Zwischenerfolg, wonach ein gutes Endergebnis erwartet werden darf. Ein „Weiter-wie-immer“ wird unserer Auffassung nach dem grundlegend neu geordneten Rechtsrahmen und der neuen Nutzungsinteressen im untersten Luftraum nicht gerecht. Die StRfF stellen nach Meinung der Bundeskommission Modellflug mit all ihren Sport- und Fachausschüssen in den verschiedenen Modellflugklassen ein handfestes und zukunftsorientiertes Konzept dar, mit dem der Modellflug weiterhin gut praktikabel und sicher in Deutschland etabliert bleibt.

Text: RA Christian Walther, Vorsitzender des Fachausschusses Recht und Vorstandsmitglied der Bundeskommission Modellflug im DAeC

## NACHWUCHSWETTBEWERB „DER KLEINE UHU“ DEN MODELLFLUG KENNENLERNEN

Die Fliegergruppe Schorndorf veranstaltet den Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ auf dem Schorndorfer Modellfluggelände auf der Au. Geflogen wird am **Samstag, 17. Oktober**, ab 13.30 Uhr. Gleichzeitig mit dem Jugendwettbewerb wird auch ein Senioren-Uhu-Wettbewerb für alle ausgetragen, die vor dem 1. Januar 2004 geboren sind. Nähere Informationen unter [www.uhucup.de](http://www.uhucup.de) und [www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de).



Text und Foto:  
Bernhard Schwendemann

Beim Uhu-Wettbewerb in Schorndorf sind vor allem junge Piloten gefragt, aber auch ein Senioren-Wettbewerb wird ausgetragen

# MODELLFLIEGER SIND ZUR MITHILFE AUFGERUFEN



Um die Interessen des Modellflugs gegenüber der Politik sichtbar zu machen, sollten Modellflieger Beispiele für das Zusammenspiel ihres Sports mit Natur und Umwelt anbringen

Mit der „Drohnenverordnung“ von 2016 kamen auch Einschränkungen für den Modellflug, die im Umwelt- und Naturschutz begründet sind. Diese Einschränkungen haben sich als weit einschneidender entwickelt, als zu erwarten war. Denn der Modellflug ist – insbesondere durch die Regelung, dass in Gebieten des Naturschutzes ein generelles Flugverbot bestimmt worden ist – in den Fokus der Naturschutzbehörden und -verbände gerückt. Inzwischen führt dies sogar in Einzelfällen zu Flugverboten, wo überhaupt keine Naturschutzinteressen berührt werden – Tendenz stark steigend.

Dem DAeC ist es gelungen, im sogenannten UAV-Beirat des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) diese Problematik zu thematisieren. Diese Flugverbote können nämlich auch den professionellen UAV-Betrieb „unangenehm“ einschränken. Somit bestehen hier mit der Drohnen-Industrie gleichgelagerte Interessen, was es zu nutzen gilt. Der Modellflieger und Jurist Christian Walther, Vorsitzender des Fachausschusses Recht in der Bundeskommission Modellflug, ist insoweit im UAV-Beirat aktiv. Neben zentralen juristischen Fragestellungen ist es zu veranlassen, anhand von praktischen

Beispielen das aktuelle und tatsächliche Zusammenspiel von Modellflug mit Natur und Umwelt zu veranschaulichen.

Falls Modellflieger aus ihrem Umfeld dazu ein oder sogar mehrere Beispiele einbringen möchten, finden sie unter [www.modellflugimdaec.de](http://www.modellflugimdaec.de) ein entsprechendes Online-Formular. Es gilt: je breiter die Tatsachengrundlage, desto besser. Die Bundeskommission Modellflug im DAeC freut sich über alle Beiträge.

Text und Foto: Bundeskommission Modellflug im DAeC

## MOTORFLUG/UL

### DM MOTORKUNSTFLUG

# AUSRICHTER GESUCHT

Seit mehr als 25 Jahren ist German Aerobatics der verlängerte Arm der Bundeskommission Motorflug im DAeC, wenn es um die Belange des Kunstfluges geht. Die starke Interessengemeinschaft bietet nicht nur Trainingslager für Wettbewerbsinteressierte an, sie wickelt vornehmlich die Deutsche Meisterschaft ab und betreut die Nationalmannschaft.

Die DM im Motorkunstflug wird im Jahresrhythmus durchgeführt und dient neben der Ermittlung der jeweils besten Piloten des Jahres in den vier Kunstflugkategorien und des Deutschen Meisters auch der Qualifikation für die Nationalmannschaft. Für die Durchführung dieses bedeutenden Wettbewerbes im kommenden Jahr wird ein Austragungsort gesucht.



In der zweiten Junihälfte 2021 soll die Deutsche Meisterschaft im Motorkunstflug ausgerichtet werden. Hierfür wird noch ein geeigneter Verein mit passendem Flugplatz gesucht

## Die Eckdaten:

- Durchführungszeitraum: zweite Junihälfte 2021
- Flugintensität: Gesucht ist ein Flugplatz, dessen Umfeld Kunstflugaktivitäten über einen Zeitraum von sechs Tagen (Montag bis Samstag) zulässt. Voraussichtlich 40 Teilnehmer werden jeweils vier Wertungsflüge absolvieren, die Piloten der Kategorie Unlimited fliegen zusätzlich ein Freestyle-Programm.
- Infrastruktur: Ein Restaurationsbetrieb oder eine vom Verein betriebene vergleichbare Einrichtung ist wichtig, da sich insgesamt etwa 60 Personen

eine Woche lang auf dem Flugplatz aufhalten werden. Ein Bereich für eine kleine Zeltstadt soll vorhanden sein und das Campieren am Platz durch geeignete sanitäre Einrichtungen erleichtert werden.

- Benötigter Luftraum (Kunstflugbox): Die Kunstflugbox (Box) ist ein Würfel mit einer Kantenlänge von einem Kilometer, sie soll unmittelbar am Flugplatz liegen. Am Boden wird sie mit großen Tüchern markiert (Ecken, Mitte, Mitten der Kanten), deren Ablageorte natürlich erreichbar sein sollen.
- Nebenbedingungen: Die Schiedsrichter beobachten die Wertungsflüge

vorzugsweise mit der Sonne im Rücken, also von südlich der Box.

- Unterbringung der Flugzeuge: Für etwa 20 Kunstflugzeuge sollte Hallenplatz zur Verfügung stehen.
- Alle Eckdaten bedürfen einer Detailabstimmung, die genehmigungsrechtliche Betreuung übernimmt German Aerobatics. Für Detailabstimmungen und weitere Informationen: Jürgen Leukefeld, German Aerobatics, Aerobatics@welfen-netz.com, Mobil: +49 173 2042703, Büro: +49 531 23540-54.

Text und Foto: DAeC

## FLUGPLATZ EDTM

# NACHTFLUG-SPEZIAL IN MENGEN

Wie schon in den vergangenen Jahren bietet die Flugplatz Mengen-Hohentengen GmbH in Kooperation mit der Fliegergruppe Mengen zur Inübhaltung des VFR-Nachtfluges Abendtermine im Herbst/Winter 2020/2021 an.

Es ist geplant, an folgenden Terminen sogenannte Nachtflug-Specials durchzuführen:

### Oktober 2020

Freitag, 16. Oktober  
(Mittwoch, 21. Oktober)

### November 2020

Freitag, 20. November  
(Mittwoch, 25. November)

### Dezember 2020

Freitag, 18. Dezember  
(Mittwoch, 23. Dezember)

### Januar 2021

Freitag, 15. Januar  
(Mittwoch, 20. Januar)

### Februar 2021

Freitag, 12. Februar  
(Mittwoch, 17. Februar)

### März 2021

Freitag, 19. März (Mittwoch, 24. März)

In Klammern stehen die Ersatztermine.

Der Flugbetrieb findet bei genügender Teilnehmerzahl bis maximal 20 Uhr (Localtime) statt. Die Durchführung ist nur möglich bei VMC und bei genügender Teilnehmerzahl sowie ohne winterliche Beeinträchtigung. Situationsabhängig kann die Durchführung verkürzt oder gestrichen werden, dafür wird um Verständnis gebeten.

Bitte Anmeldung per E-Mail oder telefonisch am Vortag bis 12 Uhr beim Tower. Bei Anmeldung wird gebeten um **Angabe des Rufzeichens, Name des Piloten und voraussichtliche Start-/Landezeit sowie Telefonnummer/E-Mail-Adresse.**

Bei unsicherer Durchführbarkeit – je nach Wetter – wird bis zirka 14 Uhr des Durchführungstages entschieden, ob geflogen werden kann oder nicht. Je zusammenhängenden Flugbewegungen wird nur einmal pauschal ein auf 5 Euro ermäßigtes Befeuersentgelt berechnet. Bei Zwischenstopp oder Zwischenlandung auf einem anderen Flugplatz, Pause, Pilotenwechsel, usw. wird ein erneutes ermäßigtes Befeuersentgelt berechnet. **Es entfallen das reguläre Befeuersentgelt sowie die PPR-Gebühr.**

Weitere Informationen gibt es unter [www.regio-airport-mengen.de](http://www.regio-airport-mengen.de)

Die Anbieter freuen sich schon jetzt auf eine rege Beteiligung.

Text: Benjamin Katz,  
Fliegergruppe Mengen

– Anzeige –

## FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

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

### UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086  
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw

[fallschirmservice-nathrath.de](http://fallschirmservice-nathrath.de)

# INFOS ZU PRÜFERN KLASSE 5 FÜR UL

**Im Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des DAeC sind immer wieder die Prüfer der Klasse 5 für Ultraleichtflugzeuge ein Thema. Nachfolgend beschreibt Frank Einführer vom LSG-B die aktuelle Situation.**

Viele Anfragen und Bewerbungen zum Erwerb der Prüferlaubnis Klasse 5 erreichen uns seit einiger Zeit und wir können uns wahrscheinlich nicht mehr lange erwehren. Wollen wir auch nicht. 2016 und 2017 haben wir zwei qualifizierte und erfolgreiche Lehrgänge in Braunschweig durchgeführt.

Eine erste Frage, die sich uns stellt: Brauchen wir noch mehr Prüfer? Wir haben im DAeC drei Prüferinnen und 235 Prüfer plus 92 Prüfer des DULV, die gleichzeitig auch im DAeC aktiv sind. Bei zirka 2.000 Jahresnachprüfungen kommen somit im Schnitt sechs Prüfungen im Jahr auf jeden einzelnen Prüfer.

Wir möchten natürlich schon den Erwerb der Prüferlaubnis ermöglichen. Es gibt bestimmt Luftsportvereine, die Bedarf an Prüfern haben und junge Menschen, die sich beruflich weiterentwickeln möchten. Und kleiner scheint die Branche wirklich nicht zu werden. Betriebe erwei-

tern ihre Angebote um die nunmehr noch komplexeren Ultraleichten.

Kompaktlehrgänge wie in der Vergangenheit möchte das Luftsportgeräte-Büro aus organisatorischen Gründen nicht mehr durchführen. Der zusätzliche und aktuelle Aufwand ist nicht mehr so nebenbei zu erledigen. Daher ist das Luftsportgeräte-Büro an die Bundeskommission Technik im DAeC herangetreten.

Wir sehen eine gute Möglichkeit in der dezentralen Ausbildung an mehreren Stellen in den Landesverbänden mit abschließender theoretischer und praktischer Prüfung im Luftsportgeräte-Büro in Braunschweig. Ich denke, wir werden nächstes Jahr damit starten. Den finanziellen und zeitlichen Aufwand sollten die Bewerber nicht unterschätzen und entsprechend vorsorgen.

Die Prüferlaubnis berechtigt zu Jahresnachprüfungen in den eingetragenen Gerätearten und Bauweisen. Ebenso kann die Berechtigung zur Prüfung der Avionik erworben werden. Das Equipment zu Prüfung von Funk und Transponder kann man gegen einen Gebührenanteil beim Luftsportgeräte-Büro ausleihen. Mit einer weiteren speziellen Ausbildung und Genehmigung kann man auch Erstprüfungen (Stückprüfung) an neu hergestellten UL vornehmen. Das Mindestalter zur Erlangung der Erlaubnis beträgt 21 Jahre. Die technische Prüferlaubnis muss alle fünf Jahre mit einem Tätigkeits- und Fortbildungsnachweis verlängert werden.

**Die fachliche Voraussetzung für den Prüfer Klasse 5: Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf, Techniker-, Fach- oder Hochschule in einem für die Prüfertätigkeit förderlichen Fachgebiet und eine berufliche Tätigkeit im Bereich der Instandhaltung von UL oder gleichwertige nichtberufstätige Tätigkeit. LuftPersV §§ 104 ff.**

## Prüfungsräte für Ultraleichtfliegen

Die Prüfberechtigung in der „fliegerischen Abteilung“ ist nicht mehr befristet. Die laufende Anerkennung als Prüfer hängt vom Tätig- und Verfügbarkeit sein ab. Mitglieder des Prüfungsrates im DAeC sind eine begrenzte Anzahl von qualifiziert

ausgewählten und vom Luftsportgeräte-Büro geschulten Fluglehrerinnen und Fluglehrern, die in einer Liste auf der DAeC-Internetseite geführt werden. Sie nehmen Prüfungen für den Ersterwerb und Befähigungsüberprüfungen für die Erneuerung oder Aktivierung bestehender UL-Lizenzen ab.

Neue Mitglieder nehmen wir grundsätzlich nur bei Bedarf in den Prüfungsrat auf. Das hängt zum größten Teil davon ab, inwieweit nicht mehr so aktive oder ältere Prüfungsräte den Platz für neue überlassen und sie gegebenenfalls auch einarbeiten.

Eine zweite Frage, die sich dabei stellt: Wäre es sinnvoll, eine Altersgrenze für die Prüftätigkeit zu benennen?

Bei einer Festlegung wäre eine längerfristige Bedarfsplanung für das Nachrücken von neuen Bewerbern möglich. Zudem könnte auch der Prüfer sich rechtzeitig darauf einstellen, wann spätestens der Prüferurlaub eintritt und er rechtzeitig sein Wissen und vor allem Erfahrungen an seinen Nachfolger weitergibt. Bisher liegt die Entscheidung in der Regel beim Prüfer selbst, zumindest, solange er die gültige Lehrberechtigung hat. Des Weiteren macht die Flugschule selbst den Vorschlag, welcher Prüfungsrat seinen Flugschülern die Prüfung abnimmt. Bei anstehenden Befähigungsüberprüfungen kann der Lizenzinhaber auch selbständig aus der Liste der Prüfungsräte wählen und den Termin persönlich vereinbaren.

Prüfungsräte und Prüfer Klasse 5 haben eine Haftpflichtversicherung beim Luftsportgeräte-Büro, sofern sie keine eigene oder eine über den Landesverband abgeschlossen haben. Ausgeschlossen sind jedoch Schäden am geflogenen oder geprüften Luftfahrzeug. Diese sollten über den Halter des UL versichert werden.

**Interessenten für die Prüftätigkeit im DAeC in der Ultraleichtfliegerei, egal ob fliegerisch oder technisch, richten bitte einen aussagekräftigen Lebenslauf mit Bild an: [Lehrgang@daec.de](mailto:Lehrgang@daec.de).**

Text: Frank Einführer, LSG-B

– Anzeige –



**Bose A20**  
Aviation Headset

**FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF**  
City Airport 68163 Mannheim  
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

STRECKENFLUGWOCHE MIT SPASSFAKTOR IN HAYINGEN

# THEORIE UND PRAXIS IN LOCKERER ATMOSPHÄRE



F-Schlepp mit der ASK 13

Entstanden war die Idee auf dem Flugplatz Hayingen zwischen Udo Markert und Uli Schwenk: Da wegen der Corona-Beschränkungen viele Fluglager nicht stattfinden konnten und können, war die Überlegung, dass Piloten die Freude am Fliegen wieder erleben sollen. Also wurde vom 9. bis 15. August in Hayingen eine Streckenflugwoche für Old- und Youngtimer-Segelflugzeuge mit Uli Schwenk organisiert – natürlich unter den geltenden Hygiene- und Abstandsregelungen. Die Veranstaltung kam bei den Piloten sehr gut an. Nachfolgend ein Bericht von Barbara Kaiser und Günter Rossol.

## Sonntag, 1. Flugtag:

Beim Eröffnungsbriefing am 9. August pünktlich um 13 Uhr wurden wir sehr herzlich von Udo und Uli begrüßt. Nach einer kurzen Einweisung in den Hayinger Flugbetrieb gab uns Uli die Aufgabe, sauber zu kreisen und die Thermik zu zentrieren. Schnell bauten wir die Flugzeuge auf. Spatz, Ka 2b, ASK 13, Ka 6E, ASW 15, Club-Libelle, Kestrel, LS 3 und Discus wurden von der Hayinger C 42 an den Himmel gezogen. Trotz des späten Abfluges und sehr vereinzelt Cumulanten flogen die meisten Piloten mit Uli

und Copilot in der ASK 13 immerhin bis Ulm und zurück. Beim Debriefing berichteten alle von ihren persönlichen Highlights.

## Montag, 2. Flugtag:

Nach einem gemeinsamen Frühstück bekamen wir von Uli die Aufgabe, bei der herrschenden Blauthermik die Auslöser von Aufwinden zu finden. Direkt nach dem Ausklinken fanden fast alle über einem Bauernhof mit großer Solaranlage auf dem Dach den ersten Bart des Tages. Ein Großteil der Gruppe flog zusammen mit Uli, der eine unplanmäßige Zwischenlandung in Münsingen einlegte, nach einem erneuten F-Schlepp Richtung Laichingen weiter. Andere flogen über den Steinbruch am Plettenberg weiter zum Klippeneck, das Donautal entlang bis Leipheim und über den Farrenberg zurück nach Hayingen. Im Blauen erwiesen sich auch Windkraftanlagen, Schotterflächen und Industrieanlagen als gute Thermikauslöser. Am Dienstag konnte wegen der drohenden Gewittergefahr leider nicht geflogen werden.

## Mittwoch, 3. Flugtag:

Uli gab uns das Motto „Fühlen“: Wir sollten den Ton des E-Varios auf lautlos drehen und auf unsere Sinne achten.



Am letzten Flugtag erwarteten die Piloten beeindruckende Wolkenstraßen mit weithin sichtbaren Regenschauern, die aber gut zu umfliegen waren

Spüren wir die Thermik? Welche Fläche hebt sich? Schaffen wir es, die Thermik zu zentrieren? Finden wir die tragende Linie? Bei Blauthermik und Gewitterneigung im Schwarzwald flog Uli mit einigen Piloten Richtung Albstadt. Unser Wetterfrosch Hans Braun, der mit seiner Glasflügel 304 natürlich auch immer unterwegs war, flog an diesem Tag bis Freudenstadt und genoss die Aussicht auf die beeindruckenden Wolkentürme. Bis auf eine Zwischenlandung auf dem Eisberg schafften es alle zurück nach Hayingen.



Auf Abstand, aber dennoch mit viel Spaß: Die Streckenflugwoche mit Uli Schwenk in Hayingen

Am Donnerstag konnten wir wegen des Regens und der tiefen Bewölkung leider nicht Überland fliegen. Wir widmeten uns stattdessen den zwölf Geboten von Wolf Hirth, die auch in der heutigen Zeit ihre absolute Berechtigung haben. Jeden Vormittag nutzte Uli die Zeit vor Beginn der Thermik zu Flügen mit seinem Flugschüler Jannik, der tatsächlich am Dienstag seine A-Prüfung schaffte. Am Donnerstagnachmittag führten die beiden dann eine Außenlandeübung auf der Wiese des befreundeten Landwirtes Charly Brunner durch. Dessen Frau Traudel lud die gesamte Rückholmannschaft zu Kaffee und Kuchen ein.

#### Freitag, 4. Flugtag:

Den Freitag nutzten wir zum Typenfliegen und zu Trudeleinweisungen auf dem Hayingener Perkoz. Frederik, der einzige mitgereiste Rückholer, erlebte am Nachmittag noch das Abenteuer, mit Uli in der ETA fliegen zu dürfen.

#### Samstag, 5. Flugtag

Der DWD sagte für den Samstag schlechte Steigwerte voraus. Hans machte uns aber Hoffnungen, da ein Hochdruckrücken über dem Alpenhauptkamm läge. Uli definierte als Motto dieses Tages, auf Sonne, Schatten und Windrichtung zu achten, also Meteorologe aus dem Cockpit zu sein. Nach einigen Schulstarts bei niedriger Basis starteten wir gegen 11.30 Uhr. Es hatten sich schöne Wolkenstraßen mit Basis um 1.600 Meter ausgebildet. Wir folgten den Energielinien auf der Sonnenseite der Wolken. Es bildeten sich einige Regenschleier, die aber leicht zu umfliegen waren. Es zeigten sich zum Teil unterschiedliche Basishöhen im Oberland, auf der Alb und im Schwarzwald. Wir flogen Richtung Neuhausen ob Eck, machten einen Abstecher Richtung Bodensee und flogen über Blumberg, Klippeneck und Albstadt zurück nach Hayingen. Beeindruckend war, wie viele Bussarde und Milane sich knapp unter der Basis tummelten. Trotz der zunächst deprimierenden

Wettervorhersage hatte sich dieser letzte Tag am Ende als der beste von allen erwiesen. Dies machte sich auch in der OLC-Tageswertung für Baden-Württemberg bemerkbar: Jannik und Uli belegten mit der ASK 13 den fünften Platz.

#### Eine lehr- und erlebnisreiche Woche

Wir Piloten und Pilotinnen aus Baden, Bayern, Württemberg und NRW bedanken uns ganz herzlich bei unserem unermüdbaren Startleiter Jürgen Schick, F-Schlepper Werner Kugler, Wetterfrosch Hans Braun, den Rückholern und allen Helfern vom LSV Hayingen. Ganz besonders wollen wir uns natürlich bei Udo Markert und Uli Schwenk bedanken, die uns diese tolle Woche ermöglicht haben. Das Ziel, unsere Begeisterung zu wecken, wurde voll erreicht. Hoffentlich treffen wir uns nächstes Jahr wieder in Hayingen.

Text: Barbara Kaiser, Günter Rossol  
Fotos: Teilnehmer

## SEGELFLUG-BUNDESLIGA

# ERFOLGREICHER ABSCHLUSS FÜR BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE PILOTEN

**In einer Corona-bedingt verkürzten Variante über 13 Runden wurde in diesem Jahr die Segelflug-Bundesliga des OLC ausgetragen, bei der auch einige baden-württembergische Vereine erfolgreich waren.**

Mit 185 Punkten wurde der LSV Rinteln (NI) Deutscher Meister der Bundesliga. Den Vizemeistertitel errang die Fliegergruppe Wolf Hirth (BW, 155 Punkte). Bis

Runde zehn waren die Kirchheimer die engsten Verfolger von Rinteln gewesen. Platz drei sicherte sich knapp dahinter der FSC Odenwald-Walldürn (BW, 153 Punkte) – die Odenwälder hatten in den letzten vier Runden einen furiosen Endspurt hingelegt.

In der Zweiten Bundesliga standen die Piloten der FLG Blaubeuren mit 173 Punkten am Ende ganz oben auf dem Trepp-

chen. Sie hatten seit der Hälfte der Saison die Tabellenspitze erobert und diese Führung auch nicht mehr abgegeben. Platz zwei und drei belegten die Fliegerkameraden aus Hofgeismar (HE, 169 Punkte) und Bad Wörishofen (BY, 144 Punkte).

Gewinner der 463 Teams umfassenden Qualiliga war der SFV Mannheim (BW), der eine durchgehende Konstanz in seiner Leistung zeigte. Am Ende setzten sich die Mannheimer mit 443 Punkten gegen die punktgleichen Vereine FSV Mössingen (BW, 413 Punkte) und FSV Neustadt/Weinstraße (RP, 413 Punkte) durch.

In der U25-Liga waren keine Baden-Württemberger unter den Besten vertreten. Die Reihenfolge hier: Platz eins FSG Hamelburg (BY, 591 Punkte), Platz zwei FG Oerlinghausen (NRW, 577 Punkte), Platz drei SFZ Königsdorf (BY, 502 Punkte).



In einer verkürzten Saison gab es etliche gute Ergebnisse für die Piloten aus dem Land

Text: red.  
Foto: Lothar Schwark

IM FLUG ENTDECKT

## EIN MUSTER IM KORNFELD

Sicherlich nicht von Aliens, sondern von Menschen gemacht, aber dennoch von oben sehr hübsch anzusehen: Dieses beeindruckende, perfekt symmetrische Muster in einem Getreidefeld hat Mario Sels bei einem Flug von Jesenwang nach Ohlstadt in Bayern entdeckt. Sels' Begleiter im Cockpit, Andreas Gabauer, fing die Impression fotografisch ein, sodass nun auch die adler-Leser sich an diesem besonderen Motiv freuen können.

Text: red  
Foto: Andreas Gabauer



REKORDFLUG IM FÖRDERFLUGZEUG

## 1.163 KILOMETER MIT DEM BW2

Möglich wurde der besondere Flug durch den SBW-Förderverein, der den BW2 zur Verfügung gestellt hatte

**Wie in der September-Ausgabe des adlers berichtet, hatten Matthias Arnold und Christian Polizzano kürzlich die Möglichkeit, das Förderflugzeug BW2 des SBW-Fördervereins über mehrere Wochen intensiv zu nutzen. Das Ergebnis waren beeindruckende Flüge – darunter auch ein Rekordflug über 1.163 Kilometer, den Matthias Arnold im Folgenden beschreibt.**

Christian Polizzano und ich bekamen im Juni/Juli drei Wochen lang die tolle Möglichkeit, das Förderflugzeug BW2 des Fördervereins für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg nutzen zu dürfen. Durch die gemeinsame

Nutzung konnten wir das Flugzeug an nahezu jedem fliegbaren Tag ausgiebig fliegen und bei verschiedensten Wetterlagen Erfahrungen sammeln.

Der beste Tag dieser Zeit sollte der 7. Juli werden. Schon um kurz nach neun wurde das Seil straff gezogen, und es ging los. Bereits kurz nach dem Abheben war leider klar, dass die Woken im vorderen Odenwald zwar super aussahen, aber mit einer Basis von rund 900 Meter MSL keinen sicheren Flug durch den Odenwald erlauben würden. Die Option auszuklinken, zu landen und eine Stunde später den zweiten Anlauf zu versuchen, wurde schnell gegen die Option eines

hohen Schleppts über die Wolken verworfen. Der Plan war nun, ausreichend Höhe im Schlepp zu erreichen, um im sicheren Gleitwinkel auf Walldürn die ersten Kilometer weit über den Wolken zu machen. Das Wetter würde sich sicher schnell genug aufbauen, um im Platzbereich von Walldürn auf einen Basissprung zu warten. Diese Entscheidung war im Nachhinein betrachtet absolut richtig!

**Beste Linien konnten genutzt werden**

Der östliche Odenwald bot bereits eine Basis von über 1.400 Meter und für die immer noch frühe Uhrzeit tolle Steigwerte.

Angetrieben durch den leichten Westwind ging es von dort an problemlos an Niederstetten und Ansbach vorbei nach Regensburg. Durch die netten Lotsen auf den beiden Militärflugplätzen konnten die besten Linien durch beide Lufträume genutzt werden. Bereits um viertel vor 12 standen 250 Kilometer auf der Uhr.

Entlang der Donau ging es nun zur Schwäbischen Alb. Die Bedingungen dort waren leider nicht mehr so toll, da die Thermik eine deutliche Warmluftcharakteristik bekam. Obwohl der Wind hier auf zehn Stundenkilometer abnahm, bestand dennoch eine deutliche Reihungstendenz. Ohne diese wäre die Schnittgeschwindigkeit sicherlich stark nach unten gegangen, denn nur wenige Wolken boten ausreichend starke Bärte zum Einkreisen. Bis zum Klippeneck ging es dadurch sehr vernünftig und ohne Tiefpunkt voran.

### Wende um 16 Uhr bei 750 Kilometern

Nun galt es, die zweite große Entscheidung des Tages zu treffen: Zurück nach Regensburg oder den schwächer entwickelten Bereich zwischen Alb und Schwarzwald kreuzen, um dann über den Schwarzwald nach Norden zu fliegen? Da es erst 14 Uhr war und das aktuelle Sat-Bild deutliche Breitlauftendenzen im Bereich um Würzburg zeigte, war klar, dass ein Abbiegen nach Norden langfristig ein Auflaufen auf einen schlechteren



Auf seinem Rekordflug hatte Matthias Arnold atemberaubende Aussichten

Wetterbereich zur Folge hätte. Im Wissen, dass die Schwäbische Alb gut im Geradeausflug ging, entschied ich mich für letztere Option. Problemlos ging es bis kurz vor Regensburg zurück, die Schnittgeschwindigkeit stieg sogar noch weiter, wodurch ich um 16 Uhr mit 750 Kilometern wenden konnte.

Der folgende Rückweg nach Weinheim war etwas mühsam, da keine Reihungen mehr zu finden waren, der Westwind wieder leicht zunahm und nur jede etwa zehnte Wolke gutes Steigen bot. Im Odenwald schien dem Wetter dann schon die Puste auszugehen. Trotz toller Optik zogen die Wolken einfach nicht mehr richtig.

### Entspanntes Abgleiten in den Sonnenuntergang

Den Plan, so weit nach Westen zu fliegen, um die 1000 Kilometer voll zu machen

und dann nach Weinheim zurückzukehren, cancelte ich, als mir Sybille mit dem Quintus einen schönen Bart bei Grünstadt zeigte, der mich zurück an die Basis und damit zurück ins Rennen brachte. Wie so oft baute es im Westen am Abend nochmal richtig toll auf!

Vorsichtig nutzte ich jedes Steigen, um ganz oben an den Wolken zu bleiben. Inzwischen zeigte der Rechner schon mehr als 1000 Kilometer an, während es zum Hunsrück hin weiter gut aussah. Bei Kilometer 1040 drehte ich zurück auf Weinheim, um die 1.100 Kilometer voll machen zu können. Das Rheintal bot nochmal schwaches Steigen bis zur Basis, die inzwischen auch hier über 2.000 Meter lag. Entspannt konnte ich nun die Höhe in den Sonnenuntergang hinein abgleiten.

Am Ende war dies der größte Flug aus Weinheim, den ich bisher durchführen konnte. Das hätte ich mir nach dem Start nicht vorstellen können, und wieder einmal wurde mir gezeigt: Man muss es einfach optimistisch probieren, um mit solchen Ergebnissen belohnt zu werden.

Insgesamt konnten Chris und ich im Discus 2b gut 80 Stunden in der Luft verbringen und möchten uns nochmal ausdrücklich beim SBW dafür bedanken. Das Konzept des SBW bietet tolle Möglichkeiten, um im Wettbewerb oder beim dezentralen Überlandflug optimal ausgerüstete Geräte nutzen zu können. All dies ist für den Nutzer über einen vergleichsweise minimalen Kostenpunkt möglich, was insbesondere der Förderung von jungen Scheininhabern Möglichkeiten bietet, die man selten findet – danke dafür!



Zunächst hatte nichts darauf hingedeutet, dass der Tag für einen so weiten Flug geeignet sein könnte

Text: Matthias Arnold/red.  
Fotos: Matthias Arnold



HEXENTREFFEN 2021

# LUFTSPORTLERINNEN ZU GAST IM SAUERLAND

Zum 47. Mal soll es im Januar 2021 ein Hexentreffen geben – seit 1975 gibt es diese Treffen von Luftsportlerinnen ohne Unterbrechungen. Geplant ist das Treffen von Freitag bis Sonntag, 29. bis 31. Januar, in Meschede.

Dieses Mal ist aber alles etwas besonders: Zunächst einmal ist noch nicht klar, ob das Treffen überhaupt stattfinden kann und ob es in der üblichen Größe stattfinden darf. Der Grund dafür dürfte allen klar sein. Die Ausrichterinnen setzen alles daran, dass das Treffen Wirklichkeit wird.

Die Organisation übernehmen sechs Luftsportlerinnen aus verschiedenen Vereinen des Sauerlandes bzw. der angrenzenden Nachbarschaft: aus Meschede, Oeventrop, Bergneustadt auf dem Dümpel und Soest.

Ein großer Teil des Programms steht bereits fest: Wellenfliegen im Sauerland, die Geschichte der Hexentreffen, Darstellung einer fliegenden Bundespolizistin, Modellflug, Gleitschirmflug in Meschede, Astronautinnen auf dem Weg ins All, historische Anekdoten aus dem Sauerland, Antonovfliegen mit einer Kardiologin, usw.



Mehr gibt es online unter [www.hexentreffen2021.de](http://www.hexentreffen2021.de). Dort sind später auch alle Informationen zur Anmeldung zu finden. Zudem können Interessierte direkt per E-Mail anfragen über [hexentreffen2021@gmail.com](mailto:hexentreffen2021@gmail.com)

Text und Grafik: Katharina Milke, Flugsportgemeinschaft Soest/red.

## REGIONEN

Region 3 – Ostalb-Donau

# 6.200 KILOMETER IM SEGELFLUGLAGER ERFLOGEN

In diesem besonderen Jahr waren die Eutinger Segelflieger erneut beim Segelfluglager des FSV Laichingen, das vom 7. bis 15. August stattfand. Sechs Flugschüler, drei Scheininhaber sowie ein Fluglehrer der beiden Eutinger Vereine, FSG Hanns Klemm Böblingen-Calw und FSV Rottenburg Horb Eutingen, erlebten eine lehrreiche und entspannte Woche auf dem Flugplatz in Laichingen.

„Der hervorragend organisierte Flugbetrieb hat uns wirklich begeistert,“ berichtet Ute Junger, welche die Teilnahme der Eutinger Segelfluglager in Laichingen mit initiiert hatte. „Das reichte von einer kompetenten Flugleitung und engagier-

ten Fluglehrern über souveräne Windenschlepps und F-Schlepps bis zu der Tatsache, dass alle Teilnehmer aus beiden Vereinen mit anpackten und aufmerksam waren, wo immer es etwas zu tun gab,“ erläutert die aktive Segel- und Ultraleichtpilotin aus Eutingen.

In den ersten Tagen gab es bestes Segelflugwetter und die Tage, an denen die Sonne lange schien, wurden gut genutzt. Einmal wurde für ein Sunrise-Fliegen schon vor Sonnenaufgang geweckt. Maxim Lazerus, 17 Jahre alter Flugschüler: „In ruhigen Morgenstunden übten



Auch ein Sunrise-Fliegen stand auf dem Programm



### Eutinger Segelflieger beim Segelfluglager des FSV Laichingen

wir Starts und Landungen. Sobald die Thermik gegen Mittag einsetzte, starteten die erfahreneren Piloten zu schönen Streckenflügen und nahmen im Duo Discus auch Flugschüler mit. Dabei habe ich ganz neue Gebiete von oben erlebt und viel Neues zu Überlandflügen gelernt," berichtet der stellvertretende Jugendleiter, der auf dem Lager mit seinen ersten 100 Kilometern Alleinflug einen weiteren Schritt im Streckenflug gemacht hat.



Der nachtflugtaugliche, LED-beleuchtete Twin Star des Eutinger Modellflugpiloten Michael Dieterle kam auch zum Einsatz

### Modellflug-Challenge

„Die Laichinger fliegen auf hohem Niveau,“ bescheinigt Elmar Voigt, der seit zwei Jahren Segelflug-Pilot ist. „Es war für uns sehr motivierend, von ihrer Erfahrung zu lernen. Man bekommt gezeigt, wie man in möglichst kurzer Zeit eine lange Strecke zurücklegen kann, und unsere Taktik und Strategie beim Segelflug wurden geschärft.“

Die abendliche Modellflug-Challenge war ein besonderes Erlebnis. „Bis in die Nacht haben die jugendlichen und erwachsenen Modellflugpiloten unter uns eine Flugshow geflogen, mit Flugzeug-Schlepps, leichten Seglern, Hubschraubern, Drohnen und Kunstflugmaschinen. Beim Limbo steuerten sie die Modelle unter gespannten Seilen hindurch. Der nachtflugtaugliche, LED-beleuchtete Twin Star war dann im Dunkeln ein echter Hingucker,“ sagt der Eutinger Modellflugpilot Michael Dieterle, der mit seinem kleinen Segler im Modell-F-Schlepp flog und auch beim Modellflug-Limbo dabei war.

### Viel Platz in der Halle

Eine erstaunliche Erfahrung war das abendliche Einhalten der Flugzeuge. „Es war einfach unglaublich, wie viele Flugzeuge die Laichinger Segelflughalle schlucken konnte. Selbst für einen Großteil der Eutinger Flugzeuge fand der Laichinger Hallenmeister ausreichend

Platz, sodass wir unseren Duo Discus, den Puchacz, die Ka 6 und die LS 4 nicht Abend für Abend abbauen mussten, sondern bequem in die Halle schieben konnten,“ erläutert Ute Junger.

Wegen der Corona-Situation konnte diesmal nicht in den Räumen des Vereinsheims übernachtet werden. Die pragmatische Lösung: „Dafür durften wir uns mit unseren Zelten und ausreichend Abstand zueinander hinter den Hallen gemütlich einrichten,“ erläutert Elmar Voigt. „Allerdings mussten wir feststellen, dass die Nächte auf der Alb doch etwas kühler sind als in Eutingen, sodass Abend für Abend eine kleine Karawane mit Isomatten in die Flugzeughalle wanderte, um dort einen wärmeren Schlafplatz zu finden, natürlich mit ausreichend Abstand zueinander.“

### Sehr gutes Miteinander

Für das leibliche Wohl sei bestens gesorgt worden. Es gab ein gemeinsames Frühstück auf der Terrasse des Vereinsheims, das reihum durch die Teilnehmer organisiert wurde, und ein Abendessen vom Feinsten, das im Hotel Neckartal in Köngen abgeholt wurde.

„Aus beiden Vereinen packten alle mit an, wo immer es etwas zu tun gab. Wir konnten viele Starts, Landungen, Flug-

stunden und Streckenkilometer sammeln, durften neue Flugzeugmuster erfiegen, haben nette Menschen kennengelernt und viel voneinander gelernt, und wir hatten eine Menge Spaß miteinander. Unser herzlicher Dank geht an den FSV Laichingen und an Jürgen Bauermeister für die Einladung und die gute Organisation des Fluglagers. Und natürlich an unsere Fluglehrer, die sich die Zeit für uns genommen haben, Peter Hermann war sogar die ganze Woche über dabei. Ich freue mich schon auf ein Segelfluglager 2021,“ zieht Ute Junger ihr Fazit.

### Das Fluglager in Zahlen:

- 43 Teilnehmer (davon zehn Eutinger Vereinsmitglieder)
- 434 Flüge insgesamt (davon 173 Flüge von Eutingern)
- 292 Stunden Flugzeit insgesamt (davon 104 Stunden von Eutingern)
- 6.200 km im OLC gemeldete Streckenkilometer
- Zwei erste Alleinflüge
- Viele Mustereinweisungen auf Ka 6, Ka 8, LS 4 und Discus
- Vier Trudel-Einweisungen auf dem Doppelsitzer Puchacz

Text: Claudius Banani  
Fotos: Ute Junger

# PRAKTISCHE ÜBUNGEN AM FEUERLÖSCHER

Der Markgräfler Luftsportverein in Müllheim hat kürzlich eine praktische Einweisung in die Handhabung von Feuerlöschern bekommen. Roland Drescher, aktiver Pilot bei der SFG Reisingen im Hochschwarzwald und langjähriger Fliegerfreund des Müllheimer Vorsitzenden Arno Breitenfeld, war zur Jahresinspektion der Feuerlöschers an einem Samstag auf dem Müllheimer Segelfluggelände zu Gast.

Der Verein nutzte die Gelegenheit, um sich vor Beginn des Flugbetriebs von Roland zeigen zu lassen, welche Feuerlöschertypen auf dem Flugplatz vorhanden sind und wie man sie im Bedarfsfall korrekt und effektiv einsetzen kann. Dies war hochinteressant, wichtig und sehr sinnvoll.

Roland Drescher, langjähriger Servicetechniker der Minimax Mobile Services, kommt alle zwei Jahre nach Müllheim, um die Feuerlöschers in der Halle, im Clubheim, in der Werkstatt, in den Garagen und natürlich im Feuerwehrfahrzeug zu prüfen, gegebene



**Safety first: Roland Drescher hat den Müllheimer Fliegern gezeigt, was es bei der Bedienung von Feuerlöschern zu beachten gilt**

nenfalls instandzusetzen oder zu erneuern. Dafür ist der Verein sehr dankbar und die Mitglieder freuen sich jedes Mal, wenn Roland mit dem roten Minimax-Servicefahrzeug auf den Flugplatz kommt.

Die Unterweisung fand natürlich unter Einhaltung der vorgegebenen Hygiene-

maßnahmen statt: Abstandsregeln, Desinfizieren der Armaturen nach Nutzung oder das Tragen von Einmalhandschuhen der Teilnehmer bei der praktischen Übung waren Pflicht.

**Text und Foto:  
Arno Breitenfeld**

## 14 TAGE GUTE LAUNE IM FLIEGERLAGER

**In diesem besonderen Jahr mit Corona-bedingten Einschränkungen und Regeln konnten die Segelflieger des LSV Bückeberg-Weinberg in Porta-Westfalica trotz der geltenden Auflagen ein erfolgreiches, abwechslungsreiches sowie harmonisches Segelfluglager in Blumberg/Schwarzwald in der Nähe zur Schweiz durchführen.**

Schon im Frühjahr hatte sich der Verein aus Nordrhein-Westfalen entschieden,

für sein Sommerlager nach Süddeutschland zu reisen, jedoch kam die Planung durch den Ausbruch des Covid-19-Virus ins Wanken, und für die jugendlichen Flugschüler wie auch die erwachsenen Scheininhaber war nicht klar, ob sie überhaupt fahren dürften. Dank der Lockerungen entspannte sich die Situation jedoch rechtzeitig, und die Fahrt wurde unter besonderen Abstands- und Hygieneregeln möglich.

Die gemeinsame Zeit vor Ort zeigte, dass die Wahl für jedermann die weite Fahrt aus Bückeberg wert war. Da der Blumberger Flugplatz in der Nähe des Bodensees und des Schwarzwaldes auf den Ausläufern der Schwäbischen Alb liegt, kam neben dem Segelfliegen auch die aktive Freizeitgestaltung wie etwa das Wandern in der Wutachschlucht nicht zu kurz. Der Verein aus Bückeberg freute sich sehr darüber, dass er endlich wieder etwas für das Gemeinschaftsgefühl zwischen seinen Mitgliedern organisieren konnte, denn dies war in den Vormonaten zu kurz gekommen.

### **Sogar mehr Teilnehmer am Fliegerlager als üblich**

Der Erste Vorsitzende des LSV Bückeberg-Weinberg, Philipp Brombach (38), konstatierte, dass sich trotz der Coronalage mehr Vereinsmitglieder als üblich für das Sommerlager begeistern konnten sowie neben den Fliegern selbst auch zahlreiche Familienmitglieder mitkamen und die Zeit in der schönen Gegend genießen konnten.



**In der reizvollen Gegend um den Flugplatz in Blumberg waren neben dem Fliegen viele Freizeitaktivitäten möglich**

Das sei eine sehr positive Entwicklung im Verein, so Brombach. Demnach versuche der Verein schon lange, den LSV Bücke- burg mit angepassten Mitgliedschaften familiengerechter zu machen. Das Reise- ziel solle auch in Zukunft so ausgesucht werden, dass nicht nur Flieger von einer guten thermischen Lage profitieren, son- dern dass es überdies ein attraktives Frei- zeitangebot für Familienangehörige gebe.

### Erfolgreiche Schulungsflüge

Die gute Stimmung rührte sicher auch von den erfolgreichen Schulungsflügen her. Insgesamt konnten mit Hilfe der Fluglehrer Moritz Waitzmann, Friedrich- Wilhelm Kranz, Sönke Bahlo sowie Philipp Brombach vier A-Prüfungen, weitere Aus- bildungsabschnitte sowie vier Muster- umschulungen und eine abgeschlossene Flugzeugschlepp-Ausbildung absolviert werden. Durch das sommerliche Wetter konnte der Verein am Ende des Sommer- lagers rund 500 Flüge mit ca. 362 Flug-



Einige junge Bückeburger Segelflieger konnten ihre ersten Alleinflüge absolvieren

stunden verzeichnen. Für den Leistungsflug standen dem LSV Bückeburg-Weinberg dieses Jahr nicht nur seine eigenen mit- gebrachten sieben Flugzeuge zur Verfü- gung, sondern auch das Förderflugzeug (LVN) des Luftsportverbandes Nieder- sachsen sowie ein Discus 2c FES direkt vom Hersteller Schempp-Hirth. Rund

13.000 Streckenkilometer wurden von Blumberg aus erflogen.

Für den LSV Bückeburg-Weinberg steht fest, dass es nicht das letzte Sommer- lager in Blumberg war!

Text und Fotos: Rica Wegner

## BWLV-MITTEILUNGEN

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



# BWLV-FLUGLEHRER- FORTBILDUNGSVERANSTALTUNGEN

Freitag und Samstag, 16. und 17. Oktober 2020, Filderhalle Leinfelden, Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen

Die für den Herbst 2020 geplanten Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte des BWLV finden, vorbehaltlich der bis dahin geltenden Corona-Bedingungen, statt. Die Form des kombinierten Lehrgangs zielt darauf ab, dass Fluglehrer mit unterschiedlichen Lehrberechtigungen daran teilnehmen können. Je nach Kategorie der Lehrberechtigung wird im zeitlichen Umfang unterschieden (Tabelle). Am Samstag besteht die Möglichkeit, je nach den jeweils fachspezifischen Bedürfnissen, zwischen parallel angebotenen Vorträgen zu wählen.

### Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt über das Online-Vereinsverwaltungsprogramm Vereinsflieger.de (VF). Im persönlichen Bereich des VF unter „Mein Profil“ findet sich (ganz unten links) das Thema „Seminarangebote“. Dort das gewünschte Angebot wählen. Tipp: Auf das blaue Feld „Bezeichnung“ klicken, die Seminar- nummer des Angebotes (oder Teile daraus, zum Beispiel 0018) eingeben, o. k. drücken (oder Enter-Taste). Beim gewünschten Angebot auf das Augensymbol klicken. **Dringende Bitte: Alle Optionsfelder vollständig ausfüllen.**

### Anmeldung für Teilnehmer ohne Zugriff auf das Programm Vereinsflieger.de:

Auf der Homepage des BWLV ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) gibt es unter Aus- und Weiterbildung → Fluglehrerfortbildung → Auffrischungs- seminar für Lehrberechtigte ein editierbares Anmeldefor- mular sowie ein SEPA-Lastschriftmandat. Beide vollständig ausgefüll- ten und unterschriebenen Dokumente sind dann bitte als Scan per E-Mail an **Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de)** zu senden.

### Weitere Informationen:

Die in der Tabelle angebotenen Seminare richten sich an Inhaber unterschiedlicher Lehrberechtigungen. Das Seminar AUS-0018 zum Beispiel an Inhaber einer FI(A)-Lehrberechtigung. Das Seminar AUS-0021 gibt Inhabern einer CRI-Berechtigung die Möglichkeit, den Nachweis für den theoretischen Teil für die Verlängerung/Erneuerung einer CRI-Berechtigung zu erbringen. Achtung: Der praktische Teil für die Verlängerung/Erneuerung einer CRI-Berechtigung ist hiermit nicht erfüllt. Das Seminar AUS-0032 richtet sich an Inhaber einer Lehrberechtigung

Segelflug FI(S). **Neu:** Eintägige Veranstaltung. Das Seminar AUS-0020 richtet sich an Fluglehrer für Luftsportgeräte (UL). AUS-0018 schließt alle weiteren Veranstaltungen kostenneutral mit ein. AUS-0032 schließt AUS-0020 kostenneutral mit ein und umgekehrt.

\* Preis für BWLV-Mitglied,  
\*\* Preis für Teilnehmer ohne BWLV-Mitgliedschaft  
Am Ende der Veranstaltung erfolgt die Ausgabe der Teilnahmebescheinigung.

Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (FCL.940.FI)	<b>AUS-0018</b>	16./17.10.20	70*/140 Euro **
Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (FCL.940.CRI)	<b>AUS-0021</b>	16.10.20	45*/90 Euro **
Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte (SFCL.360)	<b>AUS-0032</b>	17.10.20	55*/110 Euro **
Fortbildungslehrgang für Fluglehrer (§96 LuftPersV)	<b>AUS-0020</b>	17.10.20	55*/110 Euro **

Für diese Veranstaltung kann Bildungszeit (BzG BW) gewährt werden. Bei Vorliegen der Voraussetzungen muss der Antrag spätestens acht Wochen vor dem Seminar beim Arbeitgeber gestellt werden. Genaueres dazu unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Unser Verband → Bezahlter „Bildungsurlaub“ sowie unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de).

Ansprechpartner für alle Fragen rund um die Fluglehrerfortbildung: Bernd Heuberger, [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de), Telefon 0711 22762-22.

Text: Bernd Heuberger  
Foto: BWLV-Archiv

**Bitte beachten: Alle Termine finden unter Vorbehalt statt. Einige könnten bereits abgesagt worden sein oder noch abgesagt werden. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe war angesichts der Corona-Situation nicht klar, wie sich die Dinge weiterentwickeln. Bitte fragen Sie im Zweifelsfall direkt beim jeweils angegebenen Info-Kontakt an, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet!**

## BWLV-TERMINSERVICE 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.10.20	04.10.20	LS	Sicherheitstraining für Pilotinnen – Info: <a href="http://www.pilotinnen.de">www.pilotinnen.de</a>	Diepholz
03.10.20		FB	Herbstwettfahrt BSG Stuttgart – Info: <a href="http://www.ballonsportgruppe-stuttgart.de">www.ballonsportgruppe-stuttgart.de</a>	Stuttgart, Bad-Cannstatt
03.10.20		MD	F1-Wettbewerb 2. LMM – Info: <a href="http://fsv-herrenberg.de">fsv-herrenberg.de</a> – abgesagt	Ammerbuch/Herrenberg
06.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
09.10.20	11.10.20	LJ	Herbsttagung DAeC-Jugend – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.de">www.luftsportjugend.de</a>	Brandenburg
09.10.20	12.10.20	LJ	SG-38-Fliegen – Info: <a href="mailto:walz@bwlv.de">walz@bwlv.de</a>	N.N.
10.10.20		MD	Herbstwettbewerb F1, 3. LMM – Info: <a href="http://www.lsv-rossfeld.de">www.lsv-rossfeld.de</a>	Osterhofen
14.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
16.10.20	17.10.20	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: <a href="mailto:heuberger@bwlv.de">heuberger@bwlv.de</a>	Filderhalle Leinfelden
16.10.20		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: <a href="http://www.regio-airport-mengen.de">www.regio-airport-mengen.de</a>	Flugplatz Mengen (EDTM)
17.10.20		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
17.10.20	18.10.20	MD	Deutsche Meisterschaft Hangflug F1 – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Hesselberg/BY
17.10.20		MD	Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“, 13.30 Uhr – Infos: <a href="http://www.modellflug-schorndorf.de">www.modellflug-schorndorf.de</a>	Schorndorf
18.10.20		MD	Saalfly-Training FG Schorndorf – Info: <a href="mailto:guenther.platz@gmx.de">guenther.platz@gmx.de</a>	Schorndorf
22.10.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
24.10.20		A	Prüferstandardisierungslehrgang/Auffrischungsseminar – Info: <a href="mailto:lizenziierung-luftverkehr@rps.bwl.de">lizenziierung-luftverkehr@rps.bwl.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
25.10.20		A	BWLV-Lehrfähigkeitsnachweis für Lehrberechtigte Hornberg – Info: <a href="mailto:Lo100D2027@gmx.de">Lo100D2027@gmx.de</a>	Flugplatz Hornberg
25.10.20	29.10.20	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: <a href="mailto:gassmann@bwlv.de">gassmann@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
26.10.20	31.10.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.20	01.11.20	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: <a href="mailto:gassmann@bwlv.de">gassmann@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.20		A	BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte Hornberg – Info: <a href="mailto:Lo100D2027@gmx.de">Lo100D2027@gmx.de</a>	Flugplatz Hornberg
31.10.20		SF	79. Deutscher Segelfliegertag – Info: <a href="https://segelfliegertag-2020.de">https://segelfliegertag-2020.de</a> – abgesagt	Rastatt
03.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
07.11.20		A	Pilotentag der DFS – Info: <a href="http://www.dfs.de">www.dfs.de</a> – abgesagt	Langen b. Frankfurt/Main
08.11.20		MD	Saalfly-Training FG Schorndorf – Info: <a href="mailto:guenther.platz@gmx.de">guenther.platz@gmx.de</a>	Schorndorf
09.11.20	14.11.20	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
11.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
14.11.20		LS	Come together der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) – Info: <a href="http://www.pilotinnen.de">www.pilotinnen.de</a>	Münster
14.11.20		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
14.11.20	15.11.20	MD	Süddeutsche Meisterschaft Saalfly – Info: <a href="mailto:eder-h@arcor.de">eder-h@arcor.de</a>	Ingolstadt/BY
17.11.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
20.11.20		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: <a href="http://www.regio-airport-mengen.de">www.regio-airport-mengen.de</a>	Flugplatz Mengen (EDTM)
22.11.20		MD	BW-Saalfly-Meisterschaft – Info: <a href="http://www.modellflug-schorndorf.de">www.modellflug-schorndorf.de</a>	Schorndorf
23.11.20	28.11.20	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
04.12.20	06.12.20	LJ	BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: <a href="mailto:koch@bwlv.de">koch@bwlv.de</a>	Schuttertal
05.12.20		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
09.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto: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](http://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!



BITTE BEACHTEN:

## KORREKTUR UND TERMINVERSCHIEBUNG

Wegen einer Terminänderung aus organisatorischen Gründen und eines Fehlers in der Datumsangabe in der Ausschreibung im September-adler gibt es hier nochmals die Ausschreibungen für die beiden folgenden Lehrgänge.

## BWLV-AUFFRISCHUNGSSCHULUNG FÜR LEHRBERECHTIGTE

AUFFRISCHUNGSSCHULUNG GEMÄSS SFCL.360 FI(S) (A) (1) (I)

**Samstag, 31. Oktober 2020, von 9.30 bis 18 Uhr**  
**Ort: Hornberg, Hangar 2**

Mitglieder 55 Euro, für Nichtmitglieder 110 Euro. **Anmeldung über Vereinsflieger.de unter (AUS-0034)**

Der Lehrgang umfasst sechs Stunden Theorie gemäß AMC 1 SFCL.360 FI(S) (a) (1) (i). Die Lehrgangsgebühr beträgt für BWLV-

**Infos: Helmut Müller, Telefon 07171 75273, E-Mail: Lo100D2027@gmx.de**

## BWLV-LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS FÜR LEHRBERECHTIGTE

LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS GEMÄSS SFCL.360 FI(S) (A) (2)

**Sonntag, 25. Oktober 2020, von 9 bis 16 Uhr**  
**Ort: Hornberg**

Der Lehrgang umfasst für jeden Teilnehmer einen individuellen Lehrfähigkeitsnachweis vor einem durch die ATO des BWLV beauftragten qualifizierten FI(S).

Sind für den erfolgreichen Nachweis der Lehrfähigkeit mehr als ein F-Schlepp erforderlich, so werden die zusätzlichen F-Schlepps gesondert nach Aufwand berechnet. Für Fluglehrer ohne F-Schlepp-Berechtigung stehen Windenstart oder optional ein TMG zur Verfügung. In diesem Fall werden individuelle Einzelvereinbarungen getroffen.

Die Lehrgangsgebühr beträgt für BWLV-Mitglieder 110 Euro, für Nichtmitglieder 220 Euro. Die Lehrgangsgebühr beinhaltet den individuellen Lehrfähigkeitsnachweis, einen F-Schlepp in einem Doppelsitzer, die Prüfungsgebühr sowie die Bestätigung der Lehrfähigkeit, die neun Jahre gültig ist.

Bei ungeeignetem Wetter am 25. Oktober 2020 findet der Lehrgang am Sonntag, 1. November, statt.

**Anmeldung über Helmut Müller, E-Mail: Lo100D2027@gmx.de**

## FLUGSICHERHEIT

ONLINE-VARIANTE WIRD ERWOGEN

## PILOTENTAG DER DFS ABGESAGT

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat ihren diesjährigen Pilotentag für VFR-Flieger Corona-bedingt abgesagt. Ursprünglich hätte die Veranstaltung am **Samstag, 7. November**, in Langen bei Frankfurt stattfinden sollen. Stattdessen prüft die DFS laut eigenen Angaben derzeit allerdings verschiedene Varianten, wie der Pilotentag an besagtem Tag vielleicht dennoch online

durchgeführt werden kann. Näheres dazu soll zeitnah veröffentlicht werden. Bei Fragen können sich Interessierte per E-Mail unter [pilotentag@dfs.de](mailto:pilotentag@dfs.de) an die Organisatoren wenden.

Text: red.

MITTEILUNG DES REGIERUNGSPRÄSIDIUMS STUTT GART

# PRÜFER-STANDARDISIERUNGSLEHRGANG/ PRÜFER-AUFFRISCHUNGSSEMINAR NACH VO(EU) NR. 1178/2011 UND VO(EU)2020/358

Das Regierungspräsidium Stuttgart führt am

**Samstag, 24. Oktober 2020**

ein Prüfer-Auffrischungsseminar (FCL.1025(b)(2)) und einen Standardisierungslehrgang SFCL.430 durch. Der Prüfer-Standardisierungslehrgang bzw. das Auffrischungsseminar richten sich an bereits anerkannte Prüfer.

Seminarort: **Regierungspräsidium Stuttgart**

**Ruppmannstr. 21**

**70565 Stuttgart**

**Raum E 0.20**

Beginn: 10 Uhr, Ende: ca. 15:30 Uhr

Seminarkosten: Keine; Reisekosten werden nicht übernommen

Seminarunterlagen: Werden zur Verfügung gestellt

Teilnahmebestätigung: Zum Ende des Seminars

**Aus organisatorischen Gründen bitten wir per E-Mail bis Donnerstag, 15. Oktober 2020, um Anmeldung (Lizenzierung-Luftverkehr@rps.bwl.de).**

Weitere und aktuelle Informationen (zum Beispiel für Inhaber mehrerer Prüferberechtigungen) erhalten Sie unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Seiten/default.aspx>

Text: Sybille Veigel, RP Stuttgart

## ABSCHIED

# LSV WEINHEIM TRAUERT UM JOACHIM METZ

Völlig unerwartet und für uns alle noch unfassbar wurde unser Fluglehrer, Fliegerkamerad und Freund Joachim Metz aus dem Leben gerissen – einem Leben, aus dem die Fliegerei nicht wegzudenken war. Bereits 1977 absolvierte Joachim „Schnösel“ mit 15 Jahren seinen ersten Schulstart auf dem Weinheimer Segelflugplatz, um sich knapp ein Jahr später freizufliegen. 1980 hielt er den ersehnten Luftfahrerschein in den Händen. 1986 kaufte sich Joachim zusammen mit zwei weiteren Fliegerkameraden einen Astir CS, mit dem er 1990 sein erstes 530-Kilometer-FAI-Dreieck flog – damals noch mit gerußtem Barograph und Fotodokumentation der Wendepunkte mit der Flächenspitze im Bild.

Ein weiterer wichtiger Schritt in Joachims Fliegerleben war der Fluglehrer-Lehrgang auf dem Hornberg im November 1988, wo er seinen Prüfer bei seinem Lehrvortrag verblüffte, indem er die Erde mit Äquator und Erdachse anhand eines Hamburgers am Spieß bildhaft erklärte.

Seit 1990 hat Joachim unzähligen Flugschülern das Fliegen beigebracht und

dabei seine Begeisterung für den Flugsport weitergegeben. Noch kurz vor seinem Tod hat er zusammen mit seinem Freund Dieter Obert das Sommerlager des LSV Weinheim zusammen mit der Fliegergruppe Wolfenbüttel hoch motiviert als Fluglehrer begleitet. Ein besonderes Highlight war für ihn sicher der Freiflug seiner Tochter Paula, die er teilweise selbst ausgebildet hatte.

Seinen großen Traum erfüllte Joachim sich mit einer eigenen LS3-17, die er hegte und pflegte und mit größter Begeisterung schwabbelte, bis die Oberfläche glänzte wie ein Spiegel.

Neben seiner Begeisterung für Segelflug war Joachim auch Motorsegler- und Motorfluglehrer. Mit dem Motorsegler startete er zusammen mit seinem Freund Karl zu größeren Touren durch Europa.

Ein Leben für die Fliegerei ging viel zu früh zu Ende. Joachim wird uns allen sehr fehlen.

Text: Nicole Allendorf-Ostwald

Foto: LSV Weinheim



Joachim Metz war als Fluglehrer und Fliegerkamerad in Weinheim sehr geschätzt

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

Referat:	Ansprechpartner	Telefon-Nr.	E-Mail-Adresse
		0711 22762- 0	
Geschäftsführung	Klaus Michael Hallmayer	- 0	hallmayer@bwlv.de
Haushalt/Finanzen	Martin Bayer	-21	bayer@bwlv.de
Ausbildung/Flugsicherheit/Sport	Bernd Heuberger	-22	heuberger@bwlv.de
Redaktion „der adler“/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Sport/Wettbewerbe	Simone Bürkle	-23	buerkle@bwlv.de
Mitgliederverwaltung	Petra März	-24	maerz@bwlv.de
Sekretariat/Verwaltung	Martina Dobrinkat	-26	dobrinkat@bwlv.de
Luftfahrttechnischer-/EASA-Betrieb	Matthias Birkhold	-30	birkhold@bwlv.de

### TOP-TERMINE IM SEPTEMBER 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

(B) AUFFRISCHUNGSSEMINAR F. LEHRBERECHTIGTE  
16. – 17.10.20 Filderhalle Leinfelden  
[www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

NACHWUCHSWETTBEWERB „DER KLEINE UHU“  
17.10.20 Schorndorf  
[www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de)

PRÜFERSTANDARDISIERUNGSLEHRG./AUFFRISCHUNG  
24.10.20 RP Stuttgart  
Lizenzierung-Luftverkehr@rps.bwlv.de

BWLVL-LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS F. LEHRBERECHTIGTE  
25.10.20 Flugplatz Hornberg  
Lo100D2027@gmx.de

(B) BWLV-JUGENDLEITER-GRUNDLEHRGANG  
25. – 29.10.20 Bildungsstätte Klippeneck  
gassmann@bwlv.de