

REFERENTENBERICHTE SEITE 6

DAS LUFTSPORT-JAHR IM RÜCKBLICK

DIE FACHREFERENTEN IM BWLV ZIEHEN BILANZ

SEGELKUNSTFLUG SEITE 32/39

KOPFÜBER ZUM ERFOLG

GUTE ERGEBNISSE FÜR BWLV-SEGELKUNSTFLIEGER BEI DEN WORLD GAMES UND DER WM



TITELTHEMA SEITE 36

BWL.V.-PILOTEN SETZEN HÖHENFLUG FORT

FREDDY HEIN IST NEUER EUROPAMEISTER DER 15M-KLASSE; ETLICHE NACHWUCHSFLIEGER
AUS BADEN-WÜRTTEMBERG VERSTÄRKEN KÜNFTIG DIE SEGELFLUG-NATIONALMANNSCHAFT



**Es sind noch Plätze frei:
Aufrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung)**
Fluglehrerfortbildung, gemäß FCL.940.FI sowie LuftPersV §96

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 13. und 14. Oktober 2017, in der Filderhalle in Leinfelden. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.

Das Anmeldeformular finden Sie online unter www.bwlv.de

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Neuordnung der Luftfahrtverwaltung: Positive Erfahrungen

ALLGEMEINES

- 4 BWLV-Mitgliederversammlung 2017
- 5 Vortrag von Karl Senne zur Mitgliederversammlung
- 22 Mitglieder finden und binden (15): Eine besondere Art der Fusion
- 23 Abmahnungen bei Urheberrechtsverletzungen im Internet
- 24 Drohnenverordnung: Online zum Kenntnissnachweis
- 24 Führungs-Akademie des DOSB: Herbstprogramm ist erschienen
- 25 Mitteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart

REFERENTENBERICHTE

- 6 Geschäftsbericht von Eberhard Laur
- 7 Ausbildung von Egon Schmaus
- 9 Segelflug von Walter Eisele
- 10 Motorflug von Walter Nerdinger
- 12 Modellflug von Hans-Dieter Deuschle
- 13 Drohnen von Christian Schulz
- 14 Fallschirmsport von Hans Grösy
- 15 Frauensport von Beate Rein
- 16 Freiballsport von Frank Kruspel
- 17 Luftsportjugend von Oliver Goller
- 18 Natur/Umwelt und Windenergie von Hansjörg Jung
- 20 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit von Volker Rath
- 21 Technik von Steffen Baitinger

LUFTSPORTJUGEND

- 26 Gipfeltreffen der BWLV-Jugend

FREIBALLON

- 26 Volksfestwettfahrt mit Heißluft- und Gasballonen

MODELLFLUG

- 27 Freiflug-Europameisterschaft in Mazedonien
- 27 Freiflug-WM in Ungarn

MOTORFLUG/UL

- 28 59. Südwestdeutscher Rundflug - Wolfgang Lossen Gedächtnisflug

SEGELFLUG

- 31 76. Deutscher Segelfliegerstag in Hagen
- 31 Segelflieger bekommen Großkinsky-Preis
- 32 World Games in Polen
- 34 49. Klippeneck-Wettbewerb
- 35 Bericht eines Teilnehmer-Teams
- 36 Der baden-württembergische Nachwuchs der Segelflug-Nationalmannschaft
- 38 Freddy Hein ist Europameister in der 15m-Klasse
- 39 Segelkunstflug-WM in Torun/Polen

LUFTSPORTLERINNEN

- 41 Sibylle Andresen schafft neue Bestleistungen

REGIONEN

- 41 Region 1: Geburtstagsfeier für ein Flugzeug
- 42 Region 1: Freudenstädter Fliegerin hebt in den Ehebund ab

TECHNIK

- 43 Flugfunk 8,33 kHz: Endlich der Durchbruch!
- 43 Die Technik erinnert

DAEC-NEWS

- 44 Deutschland hat gewählt
- 45 GEZ: Für Vereine wird es günstiger




BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2017
- 46 Noch Plätze frei beim Aufrischungsseminar für Lehrberechtigte

ABSCHIED

- 47 Trauer um Gerhard Allerdisen

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Anspruchsvolle Wetterverhältnisse prägten in diesem Jahr den Klippeneck-Segelflugwettbewerb. Rund 110 Piloten nahmen daran teil. Mit dabei war auch das Nachwuchsgespann Karla Koch und Pascal Kaiser, das mit dem Duo Discus BW1 des SBW-Fördervereins am Start war und hier im Bild zu sehen ist. Lesen Sie einen ausführlichen Bericht zum Klippeneckwettbewerb auf Seite 34.

Foto: Florian Filipp

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

Der adler erscheint in zwölf Ausgaben pro Jahr, stets zum Monatsbeginn, als offizielles Mitgliedsmagazin des BWLV. Redaktionsschluss ist immer der 1. des Vormonats. Der Bezugspreis ist über den Pflichtbezug für Mitglieder des Verbandes in Höhe von 27,60 Euro enthalten. Für Einzelbezieher wird der Bezug zum Preis von 29,40 Euro berechnet. Alle Preise verstehen sich zzgl. Versandkosten im In- und Ausland.

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

NEUORDNUNG DER LUFTFAHRTVERWALTUNG:

POSITIVE ERFAHRUNGEN



**Christian Schulz, BWLV-Präsident
für besondere Aufgaben**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

zum 1. Januar 2017 wurde die baden-württembergische Luftfahrtverwaltung in einem Referat zusammengefasst, dem Referat 46.2 beim Regierungspräsidium (RP) Stuttgart. Verbunden mit dieser Ankündigung entstand in Kreisen der Luftfahrer eine gewisse Befürchtung, dass sich die Qualität der Luftfahrtverwaltung verschlechtern könnte. Zusätzlich gespeist wurde diese durch Nachrichten, dass langjährige, erfahrene und

als kenntnisreich bekannte Verwaltungsmitarbeiter künftig nicht mehr im Luftfahrtbereich arbeiten würden. Diese Befürchtungen haben sich Gott sei Dank nicht bewahrheitet.

Jede Neuerung in Prozessen und Aufgaben muss sich „einschleifen“. Dass das so ist und auch für die Landesluftfahrtverwaltung gilt, wurde von den Beteiligten nicht bestritten. Die Neuordnung der LuftVO zum 7. April 2017 wie auch das meiste rund um die Unbemannten Luftfahrtsysteme (umgangssprachlich: Drohnen) ist Neuland. Vieles ist noch unklar bzw. unregelt und sicher nicht einfach zu bewerten. Vor diesem Hintergrund wäre es daher nur verständlich gewesen, wenn außerhalb der Behörden Schwierigkeiten zu spüren gewesen wären.

Nach den bisherigen Erfahrungen ist jedoch festzustellen, dass im neuen Luftfahrtreferat 46.2 eine sehr gute und kundenorientierte Arbeit geleistet wird. Ein Beispiel dafür sind die von mir und auch von Kollegen bestätigten Bearbeitungszeiten von jeweils nur zehn Kalendertagen für die Verlängerung einer Lehrberechtigung. In der Vergangenheit dauerte das auch schon mal deutlich länger.

Gute Erfahrungen wurden seit dem 1. Januar 2017 auch mit mehreren zu genehmigenden Veranstaltungen gesammelt. Selbst wenn es zu Beginn der Verfahren unterschiedliche Auffassungen auf beiden Seiten gab, wurden diese in offenen Gesprächen und lösungsorientiert besprochen. Besonders bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist die Bereitschaft der Behördenmitarbeiter, sich kundig zu machen, sich mit offenen Fragen zu befassen und dem Antragsteller auf Augenhöhe zu begegnen. Die so entstandenen Genehmigungen sind alle praxisgerecht - zumindest gilt das für die mir bislang vorliegenden.

Dennoch mag es Situationen geben, bei denen die Antragsteller eine andere – weniger positive – Sicht auf die Genehmigungsbehörde haben. Gerade bei der Genehmigung von Luftfahrtver-

anstaltungen ist der Trend zu einheitlichen Regelungen im gesamten Land erkennbar. Das ist zu begrüßen, bedingt aber auch gewisse Neuerungen, auf die wir uns einstellen und einlassen müssen. Dass es hierbei zu unterschiedlichen Auffassungen zwischen beiden Seiten kommen kann und in einem mir bekannten Einzelfall auch gekommen ist, ist wohl unvermeidlich. Doch gerade dann sollten wir bemüht sein, zu vernünftigen Lösungen zu kommen. Vor allem ist eines wichtig: Bitte rechtzeitig alle Anträge einreichen und den Kontakt zur Behörde suchen, sodass beide Seiten gegebenenfalls genügend Zeit haben, um auf Unvorhergesehenes zu reagieren.

Schon in der Vergangenheit gab es Besuche und Vorträge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landesluftfahrtverwaltung bei Veranstaltungen des BWLV. Bei den Luftsportlern kam das immer ausnahmslos gut an. Ins positive Bild der „neuen“ Luftfahrtverwaltung passt, dass Gundula Peringer und Heike Ziegler sowohl bei der Bezirkstagung als auch beim Ballönertag des BWLV aufgetreten sind - und dies, obwohl (oder gerade weil?) beide noch relativ neu im Amt waren.

Gehindert hat sie weder, dass die Veranstaltungen samstags stattfanden, noch dass innerhalb der Verwaltung zu dem Zeitpunkt noch jede Menge unklar war und sie darum nicht alle Fragen auf die Schnelle abschließend beantworten konnten. Dennoch haben sie den Kontakt zu ihren „Kunden“ gesucht und sich den Fragen der Anwesenden gestellt – ein überaus honoriges Vorgehen, wie ich finde.

Nicht vergessen werden darf auch der Internetauftritt der Luftfahrtbehörde unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Seiten/default.aspx>. Wertvolle und wichtige Informationen wie FAQ, Formblätter und nicht zuletzt die Ansprechpartner mit ihrer Telefondurchwahl sind dort zu finden. Begrüßt wird auch, dass Funktionsadressen für den E-Mail-Kontakt geschaffen wurden.

In Summe ist daher dem neuen Referat 46.2 ein ausdrückliches Kompliment zu machen. Zu erkennen ist der Paradigmenwechsel, den Luftsportler/Luftfahrer als Kunden zu sehen, seine Anliegen ernst zu nehmen und sich ihm zu öffnen. Sicher wird es auch in Zukunft Situationen geben, in denen das RP und sein Kunde unterschiedliche Auffassungen haben, wo mal etwas schief läuft oder Dinge etwas länger brauchen. Aber wo gearbeitet wird, geschehen auch Fehler. In Summe ist das Referat 46.2 auf einem guten Weg, für den es ausdrücklich zu loben ist!

Ihr



BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2017

SONNTAG, 5. NOVEMBER 2017, FILDERHALLE LEINFELDEN-ECHTERDINGEN,
BEGINN: 10 UHR

TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Vortrag von Karl Senne: „Weltrekorde über Wüsten - Abenteuer ohne GPS“
4. Ansprache und Bericht des Präsidenten
5. Entgegennahme des Geschäftsberichtes mit Jugend- und Sportberichten (adler-Veröffentlichung Ausgabe Oktober 2017)
6. Rechnungsabschluss 2016
7. Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2016 mit Bericht der Rechnungsprüfer
8. Entlastung des Präsidiums
9. Haushaltsplan 2018
10. Genehmigung des Haushaltsplanes 2018
11. Wahl der Rechnungsprüfer
12. Anträge von Mitgliedern und des Präsidiums
13. Verleihung der „Klaus-Holighaus-Medaille“ und Ehrungen
14. Verschiedenes, Mitgliederversammlung 2017

Anschließend: Stehimbiss im Foyer

ANFAHRTSKIZZE FILDERHALLE



Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes spätestens am 23. Oktober 2017 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.

Eberhard Laur

Eberhard Laur,
BWLV-Präsident

WICHTIGES ZU DEN STIMMSCHEINEN

Information für unsere Vereine:

Bitte bringen Sie zwingend die vollständig ausgefüllten Stimm Scheine (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 Ersatzstimm Scheine ausgestellt bzw. gefertigt werden.

Information für unsere Einzelmitglieder:

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

VORTRAG VON KARL SENNE ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

ÜBER WELTREKORDE UND ABENTEUER



Prominenter Moderator trifft auf Segelflieger-Legende: Bei der diesjährigen DM in Stendal war Karl Senne (2.v.r.) vor Ort und traf sich mit BWLV-Präsident Eberhard Laur (3.v.r.) sowie dem mehr als 50-maligen Weltrekordhalter Hans-Werner Grosse (l.) und dessen Ehefrau Karin Grosse (r.)

In diesem Jahr ist es dem BWLV gelungen, den bekannten Fernsehjournalisten und Piloten Karl Senne für einen Vortrag bei der Mitgliederversammlung zu gewinnen.

Senne dürfte vielen Zuschauern als langjähriger Moderator des „Aktuellen Sportstudios“ in Erinnerung sein, bei dem er insgesamt mehr als 150 Mal vor dem Mikro stand. Seine erfolgreiche Karriere und seine Begeisterung für den Sport – insbesondere den Luftsport – reicht indessen viel länger zurück: Seit 1957 war er im TV zu sehen, nach dem Studium zunächst in Köln beim WDR, dem er bis 1962 treu blieb. Dort brachte er 1961 erste Berichte über das Segelfliegen. 1965 war er bei seiner ersten Segelflug-WM in South Cerny/England dabei, 1968 folgte die WM in Lezsko/Polen, die er ausgiebig begleitete. Erstmals berichtete er hierbei abseits vom Sport auch

über Land und Leute – damals ein Novum in Deutschland.

Auch als Flieger ist Karl Senne sehr erfahren. In Polen lernte er durch Vermittlung von Jakob Laur den Fluglehrer Heinz Schmitt kennen und machte bei ihm in acht Wochen die PPL(A). Senne verfügt inzwischen über mehr als 3.000 Flugstunden auf allen Kontinenten. Seit 1978 betreibt er zudem auch Segelflug. Bei der WM in Chateauroux lernte er Erwin Müller kennen. Mit ihm zusammen unternahm Senne dann Rekordversuche in Bitterwasser/Namibia und Alice Springs/Australien.

Im ZDF, wo er bis 1995 aktiv war, berichtete Senne von zahlreichen internationalen und nationalen Meisterschaften. Zudem zeichnete er sich insbesondere als profunder Kenner und Kommentator in der Leichtathletik, im Handball und in der Formel 1 aus. Er war Redaktionsleiter Sportinformation, zuständig für die Sendungen „Sportreportage“, „Aktuelles Sportstudio“ und „Telemotor“. Danach war er bis zu seiner Pensionierung Sportchef.

Die Begeisterung fürs Fliegen ist in Karl Sennes Familie weit verbreitet: Der prominente Fernsehjournalist ist der Schwiegervater der Weltmeisterin und BWLV-Pilotin Katrin Senne. Auch sein Sohn Stefan Senne fliegt regelmäßig bei hochrangigen Wettbewerben mit.

Über seinen Vortrag zum Thema „Weltrekorde über Wüsten - Abenteuer ohne GPS“ schreibt Karl Senne Folgendes: „Reinhold Messner, der große Bergsteiger, hat mir einmal gesagt, seine wichtigsten Entscheidungen seien

die gewesen, umzukehren - auch kurz vor dem Ziel. Das galt auch für unsere Weltrekordversuche mit Erwin Müller und Walter Binder über den Wüsten von Namibia und Australien. In den Zeiten vor dem GPS war die präzise Navigation nach meistens total veralteten Karten eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Erfolg. Dazu natürlich die mühsame Logistik. Das war besonders in Australien wichtig, obwohl Hans Werner Grosse schon großartige Pionierarbeit geleistet hatte.

Vom Finden eines Schleppflugzeuges samt Piloten bis hin zur Startgenehmigung mussten wir von vorn anfangen. Die ersten Jahre durften wir nicht auf den Hauptflughafen Alice, sondern starteten vom Feldflugplatz Bond Springs, dennoch immer mit Flugplan. Davon werde ich erzählen und Fotos zeigen, auch von den raren Karten, den nur schwer zu findenden Wendepunkten und dem Leben im Wüstensand ohne Strom und Wasser, aber mit Schlangen und Skorpionen.“

Der BWLV freut sich sehr, in Karl Senne einen Redner für die Mitgliederversammlung gefunden zu haben, der sich im Luftsport über viele Jahre sowohl als Berichterstatter wie auch als Flieger einen sehr guten Ruf erworben hat. Zweifellos wird sein Vortrag eine spannende Seite der Fliegerei beleuchten – seien Sie dabei und lassen Sie sich mitnehmen auf ein Abenteuer über der Wüste!

Text: red.
Foto: privat



GESCHÄFTSBERICHT, BERICHT DER LUFTSPORTJUGEND UND BERICHTE
DER SPORTREFERENTEN ZUR ORDENTLICHEN

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2017

GESCHÄFTSBERICHT VON PRÄSIDENT EBERHARD LAUR



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wie jedes Jahr ziehen wir in der Oktoberausgabe des adlers Bilanz über das hinter uns liegende Geschäftsjahr.

90-Jahr-Feier und Werkstatteinweihung am Klippeneck

Das Jahr stand zuvorderst im Zeichen der Feier des 90-jährigen Verbandsjubiläums und der Einweihung des neuen Werkstattgebäudes

mit angeschlossenem Sanitärtrakt am Segelfluggelände Klippeneck. Auch im Alter von 90 Jahren dürfen wir dankbar feststellen, dass der Luftsport in unserem Land und im BWLV gut aufgestellt ist. Wir sind gerüstet und stellen uns den vielfältigen Aufgaben und Problemen, denen sich der Luftsport seit Jahren und auch in der Zukunft in einer sich rasch wandelnden Gesellschaft gegenüber sieht.

Die Neustrukturierung unserer Zweckbetriebe und die Konzentration der Verbandsarbeit auf weniger Standorte gehört zu den wichtigen Maßnahmen, um den Verband zukunftsfähig zu erhalten. Mit der Einweihung unserer neuen technischen Betriebswerkstatt am Segelfluggelände Klippeneck und dem angeschlossenen Sanitärtrakt haben wir hier in diesem Jahr einen wichtigen Schritt voran gemacht. Auch der Umzug der Verbands-Geschäftsstelle an den neuen Sitz in Stuttgart-Vaihingen ist abgeschlossen.

Dies alles zeigt erste positive Wirkungen. Das motiviert, auf diesem Weg konsequent weiterzugehen. Es gilt, Synergien zu schaffen, welche die Arbeit und die Bewältigung des steigenden Kostendrucks erleichtern. Auch am betriebswirtschaftlichen Ergebnis zeigen sich erste Erfolge unserer diesbezüglichen Maßnahmen. Die Erlöse aus der Veräußerung des Segelfluggeländes Hornberg und des ehemaligen Geschäftsstellensitzes konnten in zukunftsweisende Objekte reinvestiert werden. Daneben steht ein gutes operatives Betriebsergebnis, das uns Handlungsspielräume zur Bewältigung anstehender Aufgaben schafft.

Der Auftakt am Klippeneck ist gemacht. Nun muss in den kommenden Jahren der Standort mit Leben gefüllt werden. Hier ar-

beiten wir an Lösungen und zukünftigen Erweiterungen unserer Aktivitäten, zum Beispiel auch bei der eventuellen Ausweitung unserer Prüforganisation im Technischen Betrieb. Im Blick steht die Aufrechterhaltung und Verbesserung, wo möglich auch die Erweiterung des Angebotsspektrums für unsere Vereine und Mitglieder.

Ungeachtet der soliden betriebswirtschaftlichen Ausgangsbasis spüren wir in vielen Bereichen immer mehr den Kostendruck. Er zwingt uns zu sparsamem Handeln und Haushalten. Mittelfristig müssen wir uns auch mit der Frage befassen, ob und in welchem Umfang Nutzungsbeiträge, Gebühren, ja auch Mitgliedsbeiträge sukzessive moderat anzupassen sind. Natürlich freuen wir uns, dass die Mitgliedsbeiträge seit über zehn Jahren und die Bezugsgebühr für unseren adler seit über 15 Jahren unverändert gehalten werden konnten. Auf Dauer wird dieses Niveau aber wohl nicht zu halten sein.

Über die vielen stattgefundenen Arbeiten und Maßnahmen der Verbandsarbeit im zurückliegenden Geschäftsjahr will ich hier detailliert nicht berichten. Die Berichte der Luftsportjugend und der Spartenreferenten, die sie nachfolgend lesen, zeigen eindrucksvoll die Fülle der Aufgaben, welche wir angegangen und umgesetzt haben. Ein paar wenige Themen darf ich gleichwohl im Folgenden ansprechen.

Einführung von „Vereinsflieger.de“

Die Einführung der Verwaltungssoftware „Vereinsflieger.de“ in unserer BWLV-ATO markiert einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches der Vereine mit dem Verband. Ziel ist es, die Arbeit im Ausbildungsbetrieb an der Basis zu erleichtern und bei der Dokumentation Sicherheit für die Vereine zu schaffen. Einher geht die Einführung der Software aber auch mit einer Vereinfachung der Mitgliedermeldung nunmehr im online-gestützten System. Gewiss erfordert der Umstieg auf eine gemeinsame Software-Plattform auf allen Ebenen einen nicht geringen Aufwand. Er wird uns aber auf allen Ebenen später auch Erleichterungen bringen, für die wir dankbar sind. Der Einsatz der Software von „Vereinsflieger.de“ ist im ATO-Betrieb zwingend und für alle anderen Vereine ein Angebot, das hoffentlich ankommt.

Zentralisierung der Luftfahrtverwaltung

Die Neustrukturierung der Luftfahrtverwaltung in Baden-Württemberg wurde in den zurückliegenden Monaten umgesetzt. Wir als BWLV konnten den Prozess begleiten, wofür wir dankbar sind.

Die Zentralisierung der Luftfahrtverwaltung hat sich bis dato als richtiger Schritt erwiesen. Schon jetzt zeigt sich, dass eine Konzentration der Aufgaben und Sachgebiete fachliche Verbesserungen ermöglicht, Abläufe erleichtert und die Einheit der Verwaltungspraxis fördert. Letzteres ist grundsätzlich begrüßenswert, wenn sie auch dazu führt, dass wir an der einen oder anderen Stelle liebgegewonnene regionale Verwaltungspraktiken aufgeben müssen. Ich bedanke mich an dieser Stelle ausdrücklich bei der Luftfahrtverwaltung Baden-Württemberg für den konstruktiven Dialog im Rahmen der Umstrukturierung und biete auch für die Zukunft die Gesprächsbereitschaft des BWLV an.

Windkraft und Drohnen bleiben große Aufgabengebiete

Der Ausbau der Windenergie und die rasante Entwicklung des Einsatzes von Drohnen in der Luftfahrt beschäftigten den Verband nachhaltig. In beiden Sachgebieten arbeiten wir mit qualifizierten Fachleuten. Dies gilt für unseren Präsidialrat Hansjörg Jung, der sich mit viel Erfolg und enormem Einsatz darum bemüht, die Vereine in Planungsverfahren bei der Errichtung von Windenergieanlagen in Flugplatznähe zu unterstützen. Auch auf Bundesebene beim DAeC bringt sich unser Verband in der Arbeitsgruppe Windenergie ein. Hier gilt es, darauf hinzuwirken, die gesetzlichen Grundlagen zum Schutze der Flugplätze vor Windenergieanlagen geändert zu bekommen – ein sehr schwieriges Unterfangen. Wir bleiben hartnäckig, denn es kann nicht sein, dass 250 Meter hohe Bauwerke in kürzesten Abständen zu Flugplätzen errichtet werden und damit die Sicherheit am Himmel gefährdet wird. Der Zweck heiligt nicht jedes Mittel, das muss auch für Maßnahmen der Energiewende gelten!

Präsidialrat Christian Schulz arbeitet im Verband und im DAeC sehr aktiv an der Drohnen-Thematik. Hier konnten im laufenden Geschäftsjahr erste Erfolge erzielt werden, die nicht nur für den Modellflug Bestandssicherungen brachten. Der Fokus ist darauf gerichtet, auf europäischer Ebene und später im nationalen Bereich Regelungen zu bekommen, welche dem Luftsport insgesamt ausreichende Freiräume am Himmel belassen.

Solidarisches Zusammenstehen ist gefragt

Die beiden genannten Themen zeigen überdeutlich, wie wichtig es ist, im Luftsport den solidarischen Schulterschluss zu finden und zu bewahren. Auch diese Zentralaufgabe bleibt Grundanliegen unseres Verbandes bei der Bewältigung der Aufgaben. Uns allen muss klar sein, dass nur ein gemeinsames Zusammenstehen auf allen Ebenen Erfolg bringen kann. Mehr denn je muss der Luftsport in den essenziellen Aufgabenstellungen spartenübergreifend agieren. Nicht nur an der Basis in den Vereinen, sondern auch in den Verbänden gilt es, Geschlossenheit zu finden und gemeinsam die Aufgaben anzupacken.

Dank und Ausblick

Auch im zurückliegenden Geschäftsjahr konnte der Verband dankbar die vielfältige Unterstützung zahlreicher Freunde und Gönner erfahren. Ihnen allen sage ich herzlichen Dank. Zuvorbedanke ich mich bei der Landesregierung von Baden Württemberg für die finanzielle Unterstützung unter anderem bei der Aus- und Fortbildung, der Luftfahrttechnik und dem Prüfwesen sowie bei der Förderung unserer Jugend. In gleicher Weise geht mein Dank an die Hellmuth Niethammer Stiftung und den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds. Beide Organisationen sind Part-

ner unseres Verbandes, ohne deren Hilfe wir vieles nicht angemessen umsetzen könnten.

Freuen dürfen wir uns über erneut zahlreiche Höchstleistungen unserer Spitzensportler bei nationalen und internationalen Meisterschaften und Wettbewerben. In allen Sparten konnten herausragende Ergebnisse erzielt werden, die wir an anderer Stelle und auch bei unserer Mitgliederversammlung noch besonders würdigen. Diese sportlichen Leistungen sind das Ergebnis einer soliden und qualifizierten Basisarbeit in den Vereinen, gestützt durch den Überbau im Verband. Allen Sportlern gratuliere ich ganz herzlich zu ihren Leistungen!

Zum Schluss gilt mein Dank allen, die im großen Team des BWLV mit Engagement, Ideen und Tatkraft für unseren Luftsport gearbeitet haben. Hierzu gehören nicht nur die Ehrenamtsträger in den Vereinen und in den Fachgremien des Verbandes. Der Dank geht auch an die Politik, an die Behörden und unsere Partner, unter anderem an die Außenstelle Stuttgart des Luftfahrtbundesamtes, an die Deutsche Flugsicherung, an den Deutschen Wetterdienst, an die Allianz-Versicherung und an die Sportverbände im Land.

Last but not least sage ich Dank den Mitgliedern des Präsidiums sowie den hauptamtlich Beschäftigten im BWLV, ohne deren Engagement wir nichts erreicht hätten.

Ihr

Eberhard Laur
BWLK-Präsident

AUSBILDUNG VON EGON SCHMAUS



DE.BW.ATO.101 (Approved Training Organisation)

Seit 1. März 2015 sind die zugelassenen Vereine durch ihre Ausbildungsgenehmigung in unserer DE.BWA-TO.101 aktiv.

Umfang der Ausbildung

Segelflugausbildung bietet unsere ATO an in 135 Vereinen, die mit 977 Segelflugehrern auf 598 Segelflugzeugen Ausbildung

betreiben. Damit ist der BWLV eine der größten Segelflugschulen weltweit. Motorflugausbildung wird angeboten von 72 Vereinen, die mit 404 Motorfluglehrern FI(A), „FI(A)-LAPL only“ oder CRI auf 110 Flugzeugen Ausbildung betreiben. 126 Reisemotorsegler TMG werden sowohl in der PPL(A) und LAPL(A)-Ausbildung eingesetzt, wie auch in der Weiterbildung von SPL und LAPL(S)-Piloten. 56 Vereine führen UL-Ausbildung durch mit 241 Fluglehrern auf 72 Ultraleicht-Luftsportgeräten.

Erleichterung in der Motorflug-Ausbildung

Flugschüler LAPL(A) oder PPL(A), die Teile der Ausbildung auf TMG und andere Teile auf SEP durchgeführt haben, erhalten mit bestandener praktischer Prüfung ihre Lizenz mit eingetragener Klassenberechtigung des Prüfungsflugfahrzeugs. Direkt anschließend kann die Prüfung zu einer weiteren Klassenberechtigung abgelegt werden, vorausgesetzt, dass die nötigen Ausbildungsinhalte in den vorangehenden sechs Monaten vor der Prüfung erlernt wurden.

Fluglehrer-Verlängerung

Heuer steht/stand für die ersten Motorfluglehrer die jeweils zweite Verlängerung der Lehrberechtigung an. Diese ist zwingend in Form einer Kompetenzbeurteilung durchzuführen. Im Bereich Motorflug sind hierbei in Baden-Württemberg 26 Examinier FIE(A) aufgelistet, von denen aber einige nur im professionellen Bereich tätig sind. Schwieriger werden wird die Situation im Bereich Segelflug, wenn in drei Jahren die ersten FI(S) ihre Kompetenzbeurteilung zur dritten Verlängerung der FI(S) benötigen. Für knapp 1.000 FI(S) finden sich in den Listen des LBA nur 31 FIE(S)

Ausbildungslehrgang für UL-Fluglehrer

Um den Anteil an UL-Fluglehrern zu erhalten und zu erhöhen, führt Günther Hausmann im Herbst einen Lehrgang zum UL-Fluglehrer in Hockenheim durch.

Ausbildungslehrgang für Segelfluglehrer

Im Anschluss an den praktischen Ausbildungslehrgang zum FI(S) 2016/17 haben alle elf Teilnehmer die geforderte Kompetenzbeurteilung bestanden. Die theoretische Auswahlprüfung zum Ausbildungslehrgang zum FI(S) 2017/18 haben acht Teilnehmer bestanden. Die theoretische Ausbildung am Klippeneck wird stattfinden vom 4. bis 11. November 2017, die praktische Ausbildung am Klippeneck vom 5. bis 16. Mai 2018. In einem ersten Lehrgang nach der VO 1178/2011 haben wir in diesem Jahr drei FI(S) zu FI(S) mit TMG-Lehrberechtigung weitergebildet.

Ausbildung zum CRI

Ein CRI-Lehrgang für Aspiranten ohne vorliegende Lehrberechtigung fand mit dem ersten Teil „Lehren und Lernen“ statt am Klippeneck am Wochenende vom 4. bis 6. November 2016. Bei 18 Teilnehmern musste der Teil „Theorie Technik“ und praktische Ausbildung zweigeteilt Ende November/Anfang Dezember 2016 nach Grabenstetten und Lahr gelegt werden. Ähnlich diesem Beispiel wurde auch der CRI-Lehrgang 2017 in zwei Etappen durchgeführt. Theorie „Lehren und Lernen“ fand statt am Klippeneck am Wochenende 12. bis 14. Mai 2017. Für den praktischen Teil konnten die Fliegerfreunde vom LSV Bauland in Unterschüpf für das Wochenende 9. bis 11. Juni 2017 gewonnen werden. Auch hier geht wieder ein herzliches „Dankeschön“ an die Ausbilder Karlheinz

Beiser, Rainer Peghini, Stefan Fackler und Helmut Albrecht. Für die meisten der 14 Teilnehmer konnte der Lehrgang gar mit dem erfolgreichen Abschluss der Kompetenzbeurteilung beendet werden.

Ausbildungslehrgang für Motorfluglehrer

Die Ausbildung zum FI PPL(A) ist für uns machbar, fand bisher aber keine Teilnehmer wegen Kosten in Höhe von ca. 7.000 bis 10.000 Euro (CPL-Theorie, 125 Stunden Theorie und 30 Stunden Fliegen). Leider ist es auch uns nicht möglich, eine Ausbildung zum Motorfluglehrer „so wie früher“ zu geringen Kosten anzubieten, weil alle Ausbildungsinhalte weit umfangreicher wurden. Zuletzt haben sich vier Interessenten an einer Ausbildung zum FI(A) gemeldet, die derzeit bereits an der Vorbereitung ihrer CPL-Theorie-Prüfung arbeiten. Für diese Kandidaten und eventuell zwei bis drei weitere Interessenten sind wir in einer ersten Planungsphase für einen modularen Lehrgang im Jahr 2018. Näheres hierzu kann erst gegen Jahresende festgelegt werden.

Einführung Vereinsflieger-Freemium

Seit Jahren beklagen Vereins-Ausbildungsleiter, Bezirksausbildungsleiter und die Beteiligten in der Führung unserer ATO den großen Aufwand der Erstellung und ständigen Aktualisierung der Vereinsausbildungsdatenblätter (VADB). Dem soll nun mit Einführung einer kostenfreien Freemiumversion des Verwaltungsprogramms Vereinsflieger abgeholfen werden. Seit April steht der Datensatz der BWLV-Verwaltung abrufbereit in dem Programm zur Verfügung. Leider aber haben bis dato nur knapp die Hälfte aller Vereine ihre Flugschüler, Fluglehrer und Ausbildungsflugfahrzeuge angemeldet. Eine Umstellung kann jedoch erst dann erfolgen, wenn alle Vereine die von der ATO benötigten Daten eingegeben und für den Verband freigegeben haben. Zum Umfang des Vorhaltens und Meldens von relevanten Ausbildungsdaten ist der BWLV bei Redaktionsschluss noch im Gespräch mit der Luftfahrtbehörde, sodass dazu gesondert informiert wird.

EASA-Lizenzen

Im März 2016 begann die EASA eine Vortragsreihe mit dem Titel „EASA Roadmap“ zur Vorstellung der neuen Technik-Vorschriften „Part-M-Light“ und zur Vorankündigung neuer Ausbildungswege außerhalb von ATO. Bisher ist die Bildung vorgesehen von DTO (Declared Training Organisation), allgemein bezeichnet als „ATO-light“ ohne die überbordende Bürokratie. Erhofft wird eine Implementierung ab Anfang 2018.

Behörde(n)

Nominell seit Jahresbeginn, de facto aber seit Anfang Mai 2017 sind die Luftfahrt-Abteilungen der Regierungspräsidien Freiburg, Karlsruhe und Tübingen aufgelöst. Die Arbeiten wurden konzentriert in der Abteilung 46.2 des Regierungspräsidiums Stuttgart. Die Abteilung wurde personell verstärkt und arbeitet jetzt bereits mit großem Engagement flüssig an ihren Aufgaben. Neue und erfahrene Mitarbeiter ergänzen sich hervorragend.

Der Fachausschuss Ausbildung und ich persönlich bedanken sich recht herzlich bei allen Mitarbeitern der BWLV-Geschäftsstelle, bei den Vereinen sowie dem Regierungspräsidium in Stuttgart und den bisherigen Regierungspräsidien Freiburg, Karlsruhe und Tübingen sowie bei allen Unterstützern für eine erneut konstruktive Zusammenarbeit und die Mithilfe beim Finden gemeinsamer Lösungen.

SEGELFLUG VON WALTER EISELE



Aufgrund meiner Doppel-funktion als Vorsitzender der Bundeskommission (Buko) Segelflug im DAeC und als Segelflug-Referent im BWLV bitte ich um Verständnis, dass ich die wichtigsten Themen einfach global anspreche. Ich beschränke mich auf das Wichtigste, alle News sind online beim DAeC oder BWLV nachzulesen.

Dem Luftsport allgemein wird die Nutzung des Luftraums wie auch der Infrastruktur am Boden zunehmend beschnitten. Kon-

kurrierende Nutzungen von gewerblichen Drohnen bis zur zivilen und militärischen Luftfahrt fordern einen immer größeren Anteil am Luftraum und lassen uns kaum noch den Atem zum Überleben. Ich weiß, dass diese Worte sehr hart und unglaublich klingen, aber ich befürchte, dass die allmächtig werdende gewerbliche Drohnenindustrie ihren Luftraumanspruch mit einer Vehemenz in Zukunft geltend machen wird, dass es uns schwindlig wird.

Ich betone erneut, dass ich hier nicht von Spielzeugdrohnen spreche, sondern von Geräten, die eine Tragkraft von mehreren Tonnen haben und die im Luftraum von 40 Meter bis FL 95 reisen. Ich bin sehr dankbar dafür, dass der DAeC verstanden hat, dass wir dringend eine Schar von Experten aus unseren Reihen brauchen und diese Personen auch inzwischen haben, um mit extrem viel Engagement bei den politischen Treffen mit Regierenden und Industrie am Tisch zu sitzen und gemeinsam entsprechende Expertisen zu erarbeiten. Unsere FAI in Lausanne hat die Zeichen der Zeit schon früher erkannt und entsprechend weltweite Expertenrunden gegründet. Ein extrem wichtiges Treffen fand Anfang September in Lausanne statt mit allen wichtigen Ländern. Auch der DAeC war mit BUKO-Verstärkung vor Ort. Ich bin sehr dankbar, dass der BWLV in Christian Schulz einen anerkannten Experten gefunden hat, der auf diesem Gebiet hervorragende Arbeit leistet.

Transponder für Segelflugzeuge

Wir sind hier im permanenten Austausch mit der DFS. Obwohl wir nochmals einen Aufschub für den Pflichtbezug von Transpondern für alle erreicht haben, kann ich heute keine Garantie dafür abgeben, dass dies so auf Dauer bleibt. Es ist eher anzunehmen, dass wir gezwungen werden, auch in unseren Schulflugzeugen künftig solche Geräte zu installieren. Viele Überlandflieger haben sich so ein Gerät angeschafft und sind erstaunt, wieviel Freiheiten sie plötzlich und nach entsprechender Freigabe gewisser Durchflugrechte erlangt haben. Bitte führt nicht das unsinnige Argument an, dass die vielen Targets die ganzen Scopes der Controller zum Abstürzen bringen. Dies ist

nicht unser Problem und muss von den Herstellern der Hard- und Software gelöst werden.

EGU-Newsletter 2/2017

In Europa ist die Amtssprache Englisch. Wir als Funktionäre werden wöchentlich mit Verordnungen, Gesetzen und Newslettern geradezu überschüttet. Für einen ehrenamtlich tätigen Funktionär ist dieser ganze Papierwust nicht zu stemmen. Auch bei unseren luftsportlichen Organisationen wie der European Glider Union (EGU) oder Europe Air Sports (EAS) ist die Amtssprache Englisch und entsprechend auch deren Publikationen. Selbst bei der EASA in Köln ist Englisch inzwischen der Standard. Der Buko Segelflug ist es nun gelungen, die EGU Newsletter 2/2017 in deutscher Sprache auf den Markt zu bringen, sodass nun auch im Englischen wenig bewanderte Ausbildungsleiter das Wichtigste aus Europa ihren Leuten im Verein vermitteln können. Wir werden bemüht sein, dies als Dauerservice anzubieten. Wir suchen aber weiterhin Ehrenamtliche in ganz Deutschland, die auch Gesetzestexte aus dem Englischen in verständliche deutsche Sprache übersetzen können. Eine Aufwandsentschädigung wird selbstverständlich gewährleistet.

Entwicklungen in der European Gliding Union (EGU)

Angestrebt wird, dass zwei eigentlich absolut identische Lizenzen wie SPL und LAPL (S) künftig zu einer einheitlichen Segelflugglizenz werden sowie die Vereinfachung der Eintragung und Erhaltung von Pilotenberechtigungen nach der initialen Lizenzausstellung ohne Behördeninvolvement möglich wird. Durch die Schaffung eines Gliding Rulebooks soll zudem eine substantielle Reduktion der Vorschriften erfolgen.

Bei aller Euphorie, dass hier ein Konsens entstanden ist über die zukünftigen Regeln, muss diese Arbeit zusammen mit der EASA mit dem „Part Gliding“ einvernehmlich abgeschlossen werden. Diese „Part Glidings“ sind zunächst Entwürfe, die dann durch eine Vielzahl von Genehmigungsphasen der Europäischen Kommission und des EU-Parlaments gehen. Hier sind Juristen, Politiker und Beamte am Werk. Ich hoffe, dass wir Ende 2017 klüger sind.

Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL)

Der Bundesausschuss Unter Luftraum im DAeC vertritt den gesamten deutschen Luftsport, natürlich verstärkt auch die Belange des Segelfluges. Dessen Mitglieder sind anerkannt und haben ein hervorragendes Standing bei der DFS und in allen europäischen Gremien. Aus Baden-Württemberg beteiligt sich nach wie vor ein anerkannter und geschätzter Fachmann, nämlich Helmut Montag. Einen besseren Vertreter für unsere Belange gibt es nicht. Nach wie vor kursiert das Gerücht, dass ein anderer Arbeitskreis die reinen Segelflug-Interessen vertritt. Sollte dies so sein, kann ich sagen, dass nur der BAUL offiziell autorisiert ist, die Luftsport-Interessen aller bei der DFS zu vertreten. Ein Engagement außerhalb des BAUL halte ich für kontraproduktiv und nicht zielführend.

Flugsicherheit

Kritisch anmerken möchte ich, dass der Übungsstand bei vielen Vereinsmitgliedern zu wünschen übrig lässt. Bei meinen Recherchen hat sich gezeigt, dass die durchschnittliche Stundenfrequenz

bei den angesprochenen Vereinen bei unter 20 Flugstunden im Jahr liegt. Liebe Kameraden: Das ist einfach erschreckend, viel zu wenig bezüglich der eigenen Sicherheit und stellt ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar. Die Buko Segelflug hat zusammen mit Experten ein Trainingsbarometer entwickelt, das beim DAeC abrufbar ist und in jeder Werkstatt und jedem Ausbildungsraum hängen sollte. Alle Vorstände und Ausbildungsleiter sind aufgefordert, ihre betreffenden Mitglieder hinsichtlich des Themas dahingehend einzuweisen, dass solche Missstände künftig unterbleiben.

Wie oft muss ich mich noch über weiße Flugzeuge auslassen? Ich wiederhole mich: Die Ausrede, dass farbige Folien der Struktur des Flugzeugs schaden, ist Unsinn und gehört in die Mottenkiste. Leider schaffen wir es nicht, das LBA und die EASA zu überzeugen, dass diese Farbmarkierungen Pflicht sein sollten. Aber ich kann nur die Vorstände und Ausbildungsleiter auffordern, ein Machtwort in ihren Vereinen zu sprechen. In Österreich werden die entsprechenden Zentren nächstes Jahr niemanden mehr ohne Farbwarnmarkierungen starten lassen. Dies gilt auch für die reisenden Herrenflieger mit selbststartfähigen Segelfliegern, die keinem Verein und keinem Verband mehr angehören, aber die Infrastrukturen auf der ganzen Welt nutzen.

Über Flarm ist ebenso alles gesagt. Power-Flarm ist inzwischen die ideale Ergänzung. Ich selbst habe zwei Antennen installiert, die eine Reichweite von mehr als zehn Kilometern gewährleisten.

Weiterbildung nach dem Schein: Mein BWLV-Präsidiumskollege Professor Helmut Albrecht hat in Aalen zum ersten Mal ein Streckenfortbildungstrainingslager für Ü 25 durchgeführt. Ich selbst finde dies eine super Einrichtung und bin Helmut unendlich dankbar, dass er so etwas geschaffen hat. Wir tun ja einiges im BWLV für die Jugend und die Frauen. Aber hier bestand noch gewaltiger Nachholbedarf. Ich werde mich bemühen, dass wir dies im BWLV-Rahmen zu einer Dauermaßnahme machen werden.

Sportliche Leistungen

Bei der Flut von Wettbewerben fällt es auch mir langsam schwer, den Überblick zu behalten. In diesem Jahr gab es eine regelrechte Medaillenflut – alle Gewinner hier aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Mehrere Weltmeister/innen, Europameister und Deutsche Meister sind das Ergebnis – darüber hinaus zahlreiche Podestplätze. Über unsere erfolgreichen Sportler wird im adler laufend gesondert berichtet. Mein ganz herzlicher Glückwunsch geht an alle BWLV-Athleten für diese großartigen Leistungen!

Fazit

Der Luftsport steht am Scheideweg. Es gibt aus meiner Sicht nur eine Chance zum Überleben: Wir müssen eine gesamte Luftsporteinheit bilden, bestehend aus allen Luftsportarten und Verbänden. Dazu gehören die AOPA, der Deutsche Modellfliegerverband, der Deutsche Hängegleiterverband und viele andere komplett mit ins Boot. Es ist dringend erforderlich, dass wir mit einer Stimme gegenüber der Politik und Industrie auftreten. 500.000 Luftsportler sind eine Macht – 27.000 Segelflieger eine bescheidene Minderheit. Separatismus und die Gründung von neuen Untersparten und Verbänden halte ich in der gegenwärtigen politischen Situation für den größten Fehlschritt. Das führt

in die völlig falsche Richtung. Wer sich hierfür einsetzt, dem kann ich nur zurufen: Wacht auf und beendet diese Fehlentwicklung!

MOTORFLUG VON WALTER NERDINGER



Mitgliederzahlen

Der Trend der vergangenen Jahre setzte sich fort. Ende 2016 waren in der Hauptsportart 2.895 Mitglieder, davon im Motorflug 2.370 und im UL-Flug 525, was einer Steigerung von ca. acht Prozent entspricht. 440 Motor- sowie 241 UL-Fluglehrer (auch Multi-Fluglehrer) boten die Ausbildung in 130 Vereinen an. Demnach ist der BWLV weiterhin stärkster Motorflugverband im DAeC.

Jahressitzung Fachausschuss

Schwerpunkthemen waren die Umsetzungen und Auslegungen der EASA-Vorgaben in nationale Regeln, Luftraum und Flugsicherung, die sich immer deutlicher abzeichnende Problematik in der FI/FE und Fliegerarztszene, die zu erwartenden Auswirkungen technischer Forderungen und Änderungen sowie das Unfallgeschehen. Stellungnahmen ergingen dabei an den DAeC zur Weiterbearbeitung. Weiterer Schwerpunkt war die Ankündigung der 600-Kilogramm-UL, die bei manchen Interessenten jedoch zu Verunsicherungen führt, da sich etliche technische Probleme abzeichnen wie Festigkeit und notwendige Verstärkung (problematisch beim Faserverbund), Mindestgeschwindigkeit 65 Stundenkilometer bei höherem Gewicht (zusätzlich 130 Kilogramm), die maximale Lärmemission von 60 Dezibel bei schwächerem Steigwinkel, der Droptest aus 70 Zentimeter (ohne Fahrwerksmodifikation), der Nachweis und/oder die Verstärkung der Fangleinenbefestigung und nicht zuletzt das Rettungsgerät. Jedoch war sich der Fachausschuss auch einig, die Aufwertung auf eine 600-Kilogramm-Klasse weiter zu verfolgen. Er geht jedoch vorerst davon aus, dass – selbst wenn die EU die 600 Kilogramm zulässt – noch einige Zeit vergehen wird, bis neue Bauvorschriften zugelassen sind.

Auffrischungen, Aus- und Fortbildungen

BWLV-Motorflugschule

Einen wesentlichen Beitrag leistete die Motorflugschule mit einem breiten Bildungsangebot sowie 38 neuen Piloten. Zeitweise wurden dort mehr als 90 „Schüler“ registriert. Durch zwei Schüler- und zwei Charterunfälle kam es zu Betriebsengpässen. Durch Zukauf einer älteren C 172P und zwei weiteren Aquilas ist die Schule mit zurzeit 68 Schülern inzwischen wieder gut aufgestellt.

Fortbildungen, Fluglehrer zentral/dezentral

Da der zentrale Herbstlehrgang erst im Oktober stattfindet, kann nur auf die Frühjahrsfortbildung eingegangen werden, an der neben den weiteren Sparten 47 Motorflug- und acht UL-Fluglehrer teilnahmen. Das Schlechtwetterseminar im Mai fand wieder mit Unterstützung des Hubschraubertransportregiments 30 und der Flugsportgruppe der Bundeswehr in Niederstetten statt. Diese seit 2004 stattfindenden Fortbildungen finden immer mehr begeisterte Teilnehmer, auch aus anderen Landesverbänden. Hervorragende Referenten gaben 34 Teilnehmern Einblicke in flugphysiologische-/psychologische Hintergründe der fahrlässigen oder bewussten Einflüge in IMC, in beispielhafte Abläufe (DFS/BFU) sowie der möglichen Hilfestellung mittels Radar durch die Flugsicherung. Die praktischen Erfahrungen dazu erfuhren die Probanden am nächsten Tag unter der Haube in simuliertem IMC. Zunehmend Sorge bereitet die Altersstruktur der Motorfluglehrer und Prüfer, in der Mehrzahl heute in einem Alter um 65 Jahre. Nachwuchs? Praktisch keiner. Grund? Horrende Ausbildungskosten neben teils überzogenen Ausbildungsanforderungen. Dies wird zukünftig zu erheblichen Engpässen mit Auswirkungen auf die Mitgliederzahl führen. Das Referat Ausbildung (siehe Beitrag Schmaus) plant deshalb neben den bisherigen CRI-Lehrgängen für 2018 einen modularen Modelllehrgang FI (PPL (A)).

FI-Verlängerungen

Die neu eingeführten Zwei- bzw. Drei-Intervall-Kompetenzbeurteilungen zur FI-Verlängerung erfordern einen erheblichen Zeitaufwand. Dieser überproportionale Aufwand führt dazu, dass viele (ältere) Fluglehrer ihre Lehrberechtigung verfallen lassen. Die gestrichene Amtshaftung für Prüfer erfordert zusätzlich eine private Haftpflichtversicherung, was sich nachträglich auf die Gebühren auswirkt. Eine abzuleitende Verbesserung der vom Gesetzgeber angestrebten Flugsicherheit kann bis jetzt noch nicht erkannt werden, dafür ein sich verstärkendes Personalproblem für die Vereine. Nordbaden erwägt deshalb bei der nächsten praktischen Auffrischung für FI im März/April 2018 eventuell gleich die Kompetenzbeurteilungen mit anzubieten, sowie für Oktober 2018 in Walldorf einen Auffrischungslehrgang in „Englisch Level 4“ mit anschließenden Prüfungen.

Ultraleicht

2016 fand im Verband keine UL-Fluglehrerausbildung für Lehrberechtigte (Motorflug/Segelflug) statt. Dieser ist für den 7. bis 10. Oktober in Hockenheim geplant. Referent ist Günther Hausmann (Fachbeirat Motorflug/Nordbaden).

Sprachprüfer

2016 fanden keine durch das Referat unterstützten Lehrgänge für Sprachprüfer statt. Im Herbst 2017 sind jedoch wieder zwei Auffrischungen geplant (Bereich Donaueschingen sowie in Niederstetten). Am 30. Mai wurde die dritte Durchführungsverordnung in Kraft gesetzt, die sich auf die Durchführung von Sprachprüfungen, Aufgaben und Pflichten von Prüforganisationen bezieht. Hierbei gab es zur vorherigen DVO zwei wichtige Änderungen. Zum einen wie bei den Befähigungsüberprüfungen die 90-Tage-Regel mit Ablaufdatum zum jeweiligen Monatsende. Dies ist vorteilhaft, da das Ablaufdatum

künftig immer gleich bleibt. Zum anderen leider die zwingende Aufzeichnung des Prüfungsgesprächs mit einer zweijährigen Aufbewahrungsfrist.

Wettbewerbe 2017

Navigationsflug

Beim Deutschlandflug 2017 waren in der Wettbewerbsklasse wieder fünf BWLV-Besatzungen erfolgreich. Dazu herzlichen Glückwunsch. Zur Baden-Württembergischen Meisterschaft zählen die Ergebnisse des diesjährigen 51. Allgäuflugs (Leutkirch) sowie des 59. Südwestdeutschen Rundflugs (Walldürn). Beide zeichneten sich durch hervorragende Unterstützung der beteiligten Vereine, gutes Wetter und gelungenen Wettbewerb aus. Alle Ergebnisse gibt es unter www.bwlv.de.

Motorkunstflug

Zurzeit ist die Saison noch voll im Gange, bisher ist nur die Europameisterschaft Advanced 2017 in Chotebor (Tschechien) gelaufen, jedoch ohne Beitrag aus Baden-Württemberg. 2017 wurden zwei Trainingslager in Allstedt (Sachsen-Anhalt) mithilfe unseres Fachbeirats/Trainers Markus Lachner durchgeführt. Zwei Teilnehmer aus Baden-Württemberg waren vor Ort. Hier bleibt Uli Reinicke (Betreiber von Allstedt) zu danken, der uns jedes Jahr zwei Wochen seinen Flugplatz bereitstellt (in unserem Bundesland ist leider noch immer kein Platzbetreiber dazu bereit). Dies könnte sich auch bald an den Flugtagprogrammen widerspiegeln, da für eine Kunstflugdarbietung von der Behörde (nach Unfällen aufgrund BFUEmpfehlungen) kurzfristige, aktuelle Übungsnachweise gefordert werden. An der Weltmeisterschaft Unlimited in Südafrika nahm dieses Jahr wegen des großen Aufwands kein deutscher Teilnehmer teil. Obwohl am 22. Oktober 2016 noch eine Änderung der AIP AIC VFR 05/16 in Kraft trat, bleibt es in Deutschland weiterhin in den Zeiten der Landeplatz-Lärmschutzverordnung verboten, Motorkunstflug zu betreiben (wochentags von 12 bis 14 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ab 12 Uhr.) Dies dürfte in der EU ein nationaler Alleingang sein. Somit ist der Motorkunstflug wieder zurückgedrängt worden. Es kann erwartet werden, dass sich der Abwärtstrend bei der DM sowie der EM Advanced fortsetzt.

Motorflug und Luftsport allgemein

Zwischen- und Unfälle

Nach Tendenz der erfassten Ereignisse (BFU) hat sich die Unfallzahl bis Mitte dieses Jahres weiter etwas verringert. Dieser Trend ist seit einigen Jahren zu beobachten. Zwar zeigt sich dies auch bei tödlichen Unfällen oder Unfällen mit Schwerverletzten, jedoch nur in geringerem Umfang. Schwerpunkt bei den Zwischenfällen sind nach wie vor Einflüge in gesperrte/kontrollierte Lufträume, die mit erheblichen Strafgehdern geahndet werden können, sowie Landeunfälle mit den bekannten Sachbeschädigungen.

Rechtsvorschriften

Die Angleichung der EU-Gesetze in nationale Vorschriften geht 2018 ihrem vorläufigen Ende zu. Bis jetzt waren sie in vielen Fällen eine problematische Angelegenheit, die durch nationale Ausnahmen noch verschärft wurden, sodass Rechtsunsicherheiten entstanden. Nach wie vor ist leider eine Diskrepanz im Bereich Luftfahrerbestimmungen, Technik oder Lufträume durch unter-

schiedliche Interpretationen und Inanspruchnahme nationaler Bestimmungen zu finden. Gleichzeitig hat der Gesetzgeber jedoch eingesehen, dass es zwar viele Berührungspunkte des Luftsports mit der gewerblichen Luftfahrt gibt, die Zielsetzung jedoch unterschiedlich ist und nach anderen Gesichtspunkten gelöst werden muss. Hier müssen unsere nationalen Verbände zugunsten des Sports dringend notwendige Entlastungen durchsetzen. Doch auch die Basis muss sich vermehrt Gedanken darüber machen, warum uns im Luftverkehr Anordnungen geradezu überfluten und uns die Freude am Sport nehmen. Es sind neben politischen Interessen oft auch nur einzelne Vorfälle – teils aus Unkenntnis oder Unbekümmertheit – die überprüft werden. Daraus resultieren weitere Einschränkungen, die uns das Leben noch schwerer machen.

Ich möchte mich bei allen Helfern, Sponsoren und Gönnern recht herzlich bedanken. Besonderer Dank geht dabei an alle Fachbeiräte des Referats, die Mitarbeiter der Geschäftsstelle, die Referate Luftverkehr der Regierungspräsidien für die rasche Umstellung ihrer Organisation, die Referenten der Fortbildungen sowie die Vereine und Fliegerkameraden(-innen) für ihre konstruktive Unterstützung.

MODELLFLUG VON HANS-DIETER DEUSCHLE



Ein Jahr ist vorüber und die Modellflieger können wieder aufatmen. Das Thema 100-Meter-Höhenbegrenzung ist für uns noch recht zufriedenstellend über die Bühne gegangen. Andere Länder hat es wesentlich schwerer getroffen (zum Beispiel Dänemark).

Nachfolgendes in Stichworten dazu: Laut Verordnung – gültig seit 1. Oktober dieses Jahres – muss zum Beispiel ab einem Gewicht von 250 Gramm ein Namensschild

am Modell vorhanden sein. Einen Kenntnissnachweis gemäß Luftverkehrsordnung § 21 e müssen all jene nicht gewerblich fliegenden Flugmodell-Steuerer erbringen, die über keine gültige Lizenz für Luftfahrzeugführer verfügen und deren Flugmodell zwei Kilo oder mehr wiegt und außerhalb eines Modellfluggeländes mit Aufstiegserlaubnis fliegen soll. Nachweispflichtig ist außerdem, wer sein Flugmodell – unabhängig vom Gewicht – außerhalb eines solchen Geländes höher als 100 Meter fliegen will. Weiteres auf der Homepage des DAeC, dort gibt es ein Portal für den Online-Erwerb dieses Nachweises (www.kenntnissnachweis-modellflug.de).

Die FAI hat in diesem Jahr die Wettbewerbsklasse F5J (Elektrosegler) aufgenommen. Diese Klasse hatte in den vergangenen zwei Jahren bundesweit sehr starken Zulauf. So war zum Beispiel die Anmeldung zur DM in Karbach innerhalb weniger Tage ausge-

bucht (siehe hierzu auch den Bericht im September-adler). Seit Karbach gibt es auch einen Aktivensprecher für die Klasse F5J.

Bedauerlich ist, dass die Wettbewerbsklasse GPS-Dreiecksfliegen von der FAI noch nicht anerkannt wurde. Dennoch gibt es hier Erfreuliches zu vermelden: In dieser Klasse haben die Fliegerkameraden aus Göppingen-Salach im August mit Erfolg eine inoffizielle Weltmeisterschaft ausgerichtet.

Im Fernlenkflug ist in Baden-Württemberg leider von Seiten der Veranstalter eine gewisse Wettbewerbsmüdigkeit eingetreten. Die Teilnehmerzahlen gehen zurück. Dies ist selbst beim weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten Teck-Pokal (Hangsegler-Wettbewerb) seit Jahren der Fall. Die Wolf-Hirth-Modellflieger waren im vergangenen Jahr auch von diesem Rückgang betroffen. Ein neuer Versuch, Segler und Elektrosegler zusammenzunehmen, wird zeigen, ob die Teilnehmerzahl wieder zunimmt. Dies könnte auch eine Anregung für 2018 sein, um den Elektroflug wieder wettbewerbsfähig zu machen. Die zuletzt ausgerichtete Landesmeisterschaft liegt Jahre zurück. Schade, dass es so wenig Vereine gibt, die sich als Ausrichter für Segler- oder Elektrosegler-Wettbewerbe zu Verfügung stellen – hier bleibt uns nur, weiterhin für eine Ausrichtung zu werben.

Trotz einiger Bemühungen ist der Fachausschuss Modellflug weiterhin unterbesetzt. Unser Team braucht dringend Verstärkung, zum Beispiel im Motorflug, Segelflug (Elektrosegler), Heli und Multikopter sowie bei der Öffentlichkeitsarbeit. In diesem Jahr wurde der Fachausschuss Modellflug sehr häufig kontaktiert. Dies hing meist mit der neuen Verordnung zusammen. Ich bin auch weiterhin gerne Ansprechpartner und stehe für alle Fragen und Anliegen zur Verfügung.

Die Modellflugsaison dauert länger als bei den anderen Sparten, meist bis Ende November. Auch in diesem Jahr können wir auf eine erfolgreiche Flugsaison zurückblicken. Besucht wurden zahlreiche Welt-, Europa-, Deutsche und Landesmeisterschaften, bei denen erneut einige Modellflugsportler aus unserem Verband Titel erringen konnten. Von den Wettbewerben im Motorkunstflug, Freiflug, Elektroflug und Fesselflug liegen zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht alle Ergebnisse vor, deshalb werden die Gesamtergebnisse wie üblich in einer der folgenden Ausgaben des adlers erscheinen. Ich kann allerdings nur über Wettbewerbe berichten, über die ich informiert wurde - sollte ich jemanden vergessen, bitte ich schon jetzt um Nachsicht.

Bei der BWLV-Mitgliederversammlung im vergangenen Jahr waren aus dem Kreis der Modellflieger wenig Teilnehmer zu verzeichnen. Ich würde mich sehr freuen, wenn sich dies ändert und ich die Modellflieger zahlreich bei der Versammlung im November begrüßen könnte.

Fesselflug

Kunstflug (F2B) und die naturgetreue Klasse (F4B) sind die beiden Fesselflugklassen, die in Baden-Württemberg vorrangig geflogen werden. Deutscher Meister im Kunstflug wurde in Karken (NRW) erneut Richard Kornmeier aus Nussloch (AC Stuttgart). Deutscher Meister bei den Naturgetreuen in Großenhain/Sachsen wurde Günter Schwarz (MFSV Bietenheim-Sachsenheim).

Die offene Landesmeisterschaft im Kunstflug wurde wieder in Bodman/Bodensee ausgetragen. Wegen einer Terminüberschneidung mit der Europameisterschaft in Ungarn war das Teilnehmerfeld

dieses Mal nicht ganz so groß wie in den vergangenen Jahren. Der Gewinner war Christoph Holtermann (NRW) vor Mervyn Jones (England) und Thomas Böckler (LSV Nagold), der in der Landeswertung auf Platz eins kam und damit Landesmeister 2017 wurde – vor Peter Straub (AC Stuttgart) und Günter Schwarz (MFSV Bietigheim-Sachsenheim).

Die Landesmeisterschaft Naturgetreu (F4B) wurde auf dem Open-Swiss Control-Line Scale and SemiScale Contest in Untersiggenthal/Schweiz mit ausgeflogen. In der Landeswertung ging Platz eins (Landesmeister BWLV) an Peter Willmer/MFSV Bietigheim-Sachsenheim vor Günter Schwarz, Franz Herzog (FG Korntal-Münchingen) und Günter Chevalier (BWLV-Einzelmitglied).

Freiflug

Die Freiflieger aus Baden-Württemberg waren auch 2017 in den Nationalmannschaften stark vertreten. Frank Adametz und Steffen Reuss (beide LSV Rossberg Metzingen, Segler F1A) waren bei der Weltmeisterschaft im August in Ungarn am Start.

Nils Finke (AC Stuttgart, F1A), Anna und Tabea Wiesiolek (FSV Herrenberg, Gummimotor F1B) waren bei der Junioren-Europameisterschaft Ende Juli in Mazedonien sehr erfolgreich: Das deutsche F1B-Team wurde Vize-Europameister, Tabea Wiesiolek kam in der Einzelwertung auf Platz vier.

Bei der Hangflug-Weltmeisterschaft F1E Ende August in Rumänien starteten Nils Finke und Florian Winker (MFSJ Spaichingen) bei den Junioren, Alexander und Florian Winker bei den Senioren. Florian Winker wurde Vierter bei den Junioren, Alexander Winker Neunter bei den Senioren.

Im Saalflug F1D flog Uwe Bundesen (Offenburg) bei der Europameisterschaft im Salzbergwerk in Rumänien, er belegte den fünften Rang.

Dietrich Sauter (LSV Rossberg Metzingen) wurde Deutscher Meister in der Seglerklasse F1A und in der Elektroflugklasse F1Q. Das baden-württembergische F1A-Team wurde Vizemeister. Nils Finke gewann die deutsche Juniorenmeisterschaft F1A, und zusammen mit Anna und Tabea Wiesiolek siegte er auch in der Junioren-Mannschaftswertung.

Die deutschen Meisterschaften in den Klassen F1B, F1D, F1M und F1E finden erst im September/Oktobre statt. In allen Freiflug-Sparten (Ebene, Hang, Saal) werden 2017 Landesmeisterschaften ausgetragen, meist als dezentrale Wettbewerbe. Diese Wettbewerbe laufen noch.

Elektroflug

Im Elektrosegelflug F5B war die Saison erst am dritten Septemberwochenende (nach Redaktionsschluss dieser adler-Ausgabe) abgeschlossen. Hierbei fand der dritte Wettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in Bad Brückenau statt.

Die vergangene Saison konnte sehr erfolgreich mit der Weltmeisterschaft in der Klasse F5B in Lugo/Italien vom 15. bis 19. August 2016 beendet werden. Dort trat Christian Ulbrich (amtierender Deutscher Meister) zusammen mit Heiko Greiner (Deutscher Vizemeister, BW) und Wolf Fickenscher (Weltmeister 2004, 2006, 2014) an. Das Team um den Mannschaftsführer

Wolfgang Schulz konnte sich den Titel des Vize-Mannschaftsweltmeisters sichern. In der Einzelwertung konnte Heiko Greiner (BW) den dritten Platz erfliegen. Herzlichen Glückwunsch auch auf diesem Wege an das deutsche Team!

DROHNEN VON CHRISTIAN SCHULZ



Nach wie vor, und vermutlich wird das auch noch eine ganze Weile so bleiben, beherrschen Diskussionen um „Drohnen“ alle Bereiche der Luftfahrt. Aktuell wird davon gesprochen, dass bis zu einer Million dieser Luftfahrzeuge in privater Hand betrieben werden – leider manchmal auch unbedarft und mit Gefährdung der manntragenden Luftfahrt. Vor allem das führte dazu, dass sich Politik und Gesetzgeber gefordert sehen, für diesen Luftfahrtbereich einen Rechtsrahmen zu schaffen. Wir „herkömmlichen“ Luftsportler müssen dabei unbedingt darauf achten, dass uns nicht ungerechtfertigte Belastungen aufgebürdet werden.

In der Öffentlichkeit wird unter der Bezeichnung Drohne ein Multikopter verstanden – der Gesetzgeber sieht darin jedoch alle Arten von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) und hat so auch den Modellflug in die Gesetzgebung mit einbezogen. Deswegen waren die Entwürfe der neuen Rechtsvorschriften nicht nur aus Sicht des Modellflugs zu kommentieren – auch die Interessen der herkömmlichen Luftfahrt und des Luftsports sind unbedingt zu berücksichtigen und zu vertreten. Dies, und diverse Veranstaltungen bei Vereinen und anderen Stellen zum Unterrichten und Aufklären über die aktuelle Rechtslage bezüglich der Drohnen, war ein wesentlicher Teil meiner Tätigkeiten.

Zum 7. April 2017 wurde die LuftVO um den Abschnitt 5a mit den §§ 21a-21f erweitert. Dieser Abschnitt behandelt ausschließlich unbemannte Luftfahrtsysteme – eingeschlossen sind Modellflug und gewerbliche Drohnen. Leider wurde – in einer für meine Begriffe marktschreierischen Art und Weise – die öffentliche Diskussion zur LuftVO (neu) auf die Höhenbegrenzung für den Modellflug reduziert. Eine angemessene Diskussion der weiteren vorgeschlagenen Inhalte der neuen LuftVO konnte ich – zumindest bei den für die Petition zur Höhenbegrenzung Verantwortlichen – nicht feststellen. So wurden leider wichtige Fragen der Luftraumnutzung und -reservierung durch und für die UAS in den Hintergrund der öffentlichen Betrachtung gedrängt.

Den vorgelegten LuftVO-Entwurf habe ich für den BWLV im Sinne des gesamten Luftsports kommentiert. Mit einiger Freude konnte ich feststellen, dass unsere Bemerkungen und Einwände – zumindest in Teilen – gehört wurden und in die neue LuftVO Eingang gefunden haben.

FALLSCHIRMSPORT VON HANS GRÜSY

In der Kommentierung war beim DAeC zunächst der Fokus primär auf die Belange des Modellfluges gerichtet und die Fachsparte Modellflug maßgeblich beteiligt. Das Thema „Fliegen mit Drohnen“ betrifft aber den Luftsport schlechthin in allen seinen Sparten, worauf ich für den BWLV schon seit langem hinweise. Letztlich drohen der manntragenden Luftfahrt durch den Betrieb von Drohnen größere Gefahren, aber auch Einschränkungen, als dem Modellflug.

Es würde mich deswegen ganz besonders freuen, wenn künftig auch Luftsportler anderer Sparten sich an der Kommentierung geänderter oder neuer Rechtsvorschriften beteiligen würden. Die Koordination übernehme ich gerne – für Interessierte besteht in anderthalb Jahren die Möglichkeit, sich einzubringen. Dann soll der Abschnitt 5a der LuftVO überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Auch der DAeC hat die Notwendigkeit der spartenübergreifenden Behandlung der Thematik „Drohnen“ unter dem neuen Generalsekretär in dankenswerter Weise aufgegriffen: Es wurden Arbeitsgruppen gebildet, die sich aktuell um die Fragen rund um die Kenntnissnachweise für Modellflieger gem. §21e LuftVO und gem. § 21d LuftVO für gewerbliche UAS-Betreiber sowie um die Kommentierung des von der EASA vorgelegten NPA 2017-05 „Introduction of a regulatory framework for the operation of drones - Unmanned aircraft system operations in the open and specific category“ (Einführung eines Regulierungsrahmens für den Betrieb von Drohnen – Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen der offenen und spezifischen Kategorie) kümmern. In diesen Gruppen arbeite ich mit und versuche die Sicht des gesamten Luftsports einzubringen, über die des Modellflugs hinaus. Daneben versuche ich so auch dem BWLV ein angemessenes Gewicht in der Verbandsarbeit zu verleihen.

Wegen meiner Beschäftigung mit der LuftVO und der Tatsache, dass ich inzwischen neben den großen Ballonen auch Modellheißluftballone fahre, ergab sich seit der Veröffentlichung der neuen LuftVO ein reger Kontakt mit dem Referat 46.2 des Regierungspräsidiums (RP). Dabei konnte ich feststellen, dass dort inzwischen ein deutlich anderes, für uns besseres Klima herrscht – ich fühlte mich immer als Kunde, nicht mehr als Antragsteller. Die vorgetragenen Anliegen wurden gehört und man hat sich mit ihnen offen und konstruktiv auseinandergesetzt. Zumindest für den Ballonbereich führte das zu gemeinsam erarbeiteten Ergebnissen, mit denen beide Seiten am Ende gut leben können. Zwar werden die Möglichkeiten bezüglich unbemannter Luftfahrzeuge durch die neue LuftVO begrenzt, aber begründete Ausnahmen bzw. Sondergenehmigungen zum Abweichen von den Vorschriften wurden vom RP eigentlich immer erteilt.

Für die Zukunft ist das Ziel meiner Arbeit, die Ansprüche der Drohnenindustrie so gut es geht abzuwehren, sofern sie sich gegen den Luftsport richten, und die enge Zusammenarbeit mit ihr zu suchen, wenn es dem Luftsport nützt. Das bleibt eine spannende Aufgabe, der ich mich aber gerne widme.



Wie jedes Jahr im Oktober neigt sich, meist wettertechnisch bedingt, hierzulande die Fallschirmsportsaison ihrem Ende zu, und es gilt – ohne den Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben – die wichtigsten Ereignisse zusammenzufassen.

Fangen wir mit der „Parachute Worldcup Serie“, der größten Veranstaltung der Zielspringer an, die Ende September bis Anfang Oktober 2016 im bayrischen Peiting stattfand und die sich mittlerweile zum weltweit größten Zielsprungwettbewerb entwickelt hat. Im Rahmen dieser Serie fand vom 8. bis 10. Juli in Durach ein Zielwettbewerb statt, in dem außer einem Titelplatz in der Damenwertung bei den Einzelwertungen die Schweizer Mannschaften die vorderen Ränge belegten. In der Teamwertung sicherte sich dagegen das deutsche Team „German Eagles“ den Titel des Deutschen Meisters im Mannschaftszielspringen. Unser besonderer Glückwunsch hierbei gilt dem Teilnehmer Klaus Renz vom BWLV. Der letzte der insgesamt sechs Worldcups im Zielspringen fand vom 21. bis 23. Oktober 2016 in Locarno statt, beim dem die deutschen Mannschaften Platz vier und 13 belegten bzw. in der Einzelwertung Platz sechs. In der Gesamtwertung ersprang die tschechische Mannschaft Platz eins, gefolgt von der slowenischen Mannschaft auf Platz zwei.

Zwischen dem 10. und 12. Juli fanden sich am Sprungplatz in Marl ca. 40 Springer ein, um einen ersten Rekord für die größte Head-Up-Formation aufzustellen. Im Laufe dieser Tage gelang es, über eine 14er und 18er Formation den europäischen Rekord von zwölf Springern auf eine 22er Formation aufzustocken und dadurch mit einer nationalen Formation einen neuen europäischen Rekord aufzustellen.

Vom 30. August bis 3. September wurde in Bremgarten der Deutsche Meister im Fallschirmsport ermittelt. Hierbei waren die beiden Airbus-Teams auf den vorderen Plätzen dominant. Auch im Achter setzten sich die Mannschaften aus dem Airbus-Vierer und dem Remscheid-Vierer bei Gold durch.

Eine besondere Beobachtung sollten die vom 1. bis 13. August in Eisenach durchgeführten „Parachutists over Phorty (POP – kein Druckfehler!) Society World Championchips“ erhalten, bei denen sich 166 Fallschirm-Senioren zu verschiedenen Wettbewerben zusammenfanden und bei dem Deutschland den Gesamtweltmeister-Titel mit nach Hause nahm. Die Mehrzahl der Teilnehmer hier konnte man dann wieder Anfang April im kalifornischen Perris-Valley antreffen, die sich, wie bereits in Eisenach, zu Bestleistungen in den verschiedenen Segmenten der „Skydiver over Sixty“ (SOS), „Woman Skydiver over Sixty“

(WSOS) und „Jumpers over Seventy“ (JOS) trafen. Das Highlight war zweifelsfrei der 65er-Formations-Rekord, der den bisherigen 60er-Rekord von 2012 in den Schatten stellte.

Die schon in Eisenach erfolgreichen POPs (Parachutists over Phorty) trafen sich Anfang Oktober ebenfalls in Perris-Valley, um den alten Weltrekord in der Großformation von 120 Springern in der POPs-Wertung zu überbieten. Nach dem sechsten Versuch gelang der neue Weltrekord mit 130 Springern.

Nicht unerwähnt bleiben sollte auch der Ende November 2016 in Eloy/USA aufgestellte Head-Down-Frauen-Rekord. Nach vielen Trainingsdurchgängen hielt die neue Weltrekord-Formation mit 65 Springerinnen für beeindruckende acht Sekunden.

Es wurden natürlich noch viele andere Rekorde in den verschiedensten Disziplinen des Fallschirmsports aufgestellt, die vorgenannten Veranstaltungen stellen nur eine Auswahl ohne den Anspruch der Vollständigkeit dar.

Die Fallschirm-Insider wissen es, deshalb brauche ich es nicht tiefer beleuchten, dass es auch im Berichtszeitraum wieder tödliche Unfälle in unserem Sport gab; die Gründe sind meist dieselben: zu kleine und zu schnelle Hauptkappen, die dem Leistungsstand des einzelnen Springers nicht angepasst sind, Überschätzung der eigenen Fähigkeiten, zu tiefes Ziehen, zu tiefes Drehen und vor allen Dingen Leichtsinns bzw. Routine. Wer in unserem Sport einmal ein POP oder SOS also älter – werden will, sollte sich darüber im Klaren sein, dass es zwei Gruppen von Fallschirmspringern gibt: die alten Springer und die leichtsinnigen Springer. Alte, leichtsinnige Springer sind äußerst selten zu finden! In diesem Sinne noch eine schöne Restsaison und Glück Ab für das Jahr 2018!

FRAUENSPO RT VON BEATE REIN



Seit Februar 2017 bin ich als Nachfolgerin von Gaby Haberkern, die nach achtjähriger Amtszeit aus persönlichen Gründen ihr Amt weitergegeben hat, die neue Frauenbeauftragte des BWLV. Im adler wurde ich bereits vorgestellt.

Als neue Präsidialrätin und Beauftragte für Frauensport durfte ich persönlich den nicht unerheblichen Unterschied zwischen „normalem BWLV-Mitglied“ und Mitglied im Präsidium des BWLV kennenlernen. Es laufen im

Verband im Hintergrund viele Aktivitäten, von denen man oft nur wenig mitbekommt.

Die mehr als sechs Monate seit meiner Benennung sind wie im Fluge vergangen. Obwohl ich bereits seit über 30 Jahren aktive Segelfliegerin bin und viele Jahre in der Vorstandschaft meines Heimatvereines tätig war, war vieles neu für mich. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die mir den Einstieg in das neue Amt erleichtert und mich mit Rat und Tat unterstützt haben. Dazu gehören vor allem Gaby Haberkern, Eberhard Laur und Walter Eisele.

In der Zwischenzeit habe ich über den BWLV hinaus Kontakte zu anderen Organisationen geknüpft, deren Ziel es ist, Frauen im Sport zu fördern. Das Jahresmotto des Württembergischen Landesportbundes 2017 lautet „Frauen im Sport“ und so nahm ich als Vertreterin des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes am Sport-Talk und der Frühjahrstagung des Frauenbeirats teil. Auch zu Sabine Theiss, der Präsidentin des BAFF (Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC) gab es erste Kontakte.

Ereignisse 2017

- Das deutschlandweite Hexentreffen (ab sofort: Treffen der Luftsportlerinnen) fand Ende Januar in Kaub statt und erfreute sich reger Beteiligung. Im Anschluss luden der AMF (Angelika-Machinek Förderverein für Streckenflug) und der BAFF zu ihren Jahreshauptversammlungen.
- Im Februar fand auf dem Übersberg das jährliche Treffen der Luftsportlerinnen des BWLV statt. Christian Schulz berichtete über Drohnen, Walter Eisele über die neuesten Entwicklungen im Segelflughbereich und den AMF, und Tina Gassmann über die Jugend-Air-Games 2016 auf dem Übersberg. Es war ein abwechslungsreiches Programm, zu dem 24 Pilotinnen gekommen waren.

Leistungssport

Höhepunkt des Jahres 2017 war sicherlich der Riesenerfolg der baden-württembergischen Teilnehmerinnen bei der FrauenSegelflug-WM in Tschechien. Katrin Senne wurde Weltmeisterin in der 18m-Klasse, Cornelia Schaich Vizeweltmeisterin der Standardklasse. Herzlichen Glückwunsch zu diesen tollen Leistungen! Dieser große Erfolg ist Ausdruck dafür, dass die Frauenförderung im BWLV im Segelflug Früchte trägt. Er ist aber auch ein klares Zeichen für das hohe Niveau, auf dem sich der Frauen-Segelflugsport in Baden-Württemberg befindet.

Trainingslager

Der AMF-Förderverein bot auch 2017 für ambitionierte Segelfliegerinnen ein Trainingslager in den Bergen an. Mit von der Partie im slowenischen Bled war der neu angeschaffte Janus für doppelsitzige Überlandflügeinweisungen. In Erinnerung an die Namensgeberin des Vereins, Dr. Angelika Machinek, wurde der Janus am Ende des Lagers auf den Namen „Angelika“ getauft. Der Janus steht allen Segelfliegerinnen für die individuelle Weiterbildung im Streckenflug zur Verfügung. Das Flugzeug kann für offizielle Frauen-Trainingslager, aber auch für Vereins-Trainingslager zur Förderung der Pilotinnen angefordert werden. Im Frühjahr 2018 soll es erneut ein Trainingslager in Bled geben. Bitte beachtet zu gegebener Zeit die Ausschreibung auf der Homepage des AMF. Mein Wunsch ist, dass in absehbarer Zeit auch wieder ein Trainingslager im Flachland angeboten wird.

Ausblick

Gerne möchte ich Ansprechpartnerin für alle Luftsportlerinnen des BWLV sein – unabhängig von der Sparte. Leider kann ich, abgesehen vom Segelflug, zu den anderen Sparten nichts berichten. Meine Aufgabe für die Zukunft wird es sein, spartenübergreifend den gegenseitigen Erfahrungsaustausch der Luftsportlerinnen zu forcieren. Zusätzlich zum jährlichen Hexentreffen soll/muss es Gelegenheiten zum persönlichen Kennenlernen geben. Mein Ziel ist es, die einzelnen Sparten des BWLV besser miteinander zu verbinden.

Frauenförderung im Luftsport ist nach wie vor notwendig, einfach deshalb, weil weibliche Mitglieder noch immer in der Unterzahl sind. Frauen sind auf vielen Flugplätzen noch immer etwas Besonderes, manchmal Einzelkämpferinnen, auf alle Fälle aber immer im Fokus ihrer männlichen Vereinskameraden. Auch bei Wettbewerben wird eine weibliche Teilnehmerin von ihren männlichen Kollegen stets ganz genau im Auge behalten.

In diesem Sinne wünsche ich allen Luftsportlerinnen im BWLV noch einige schöne Flüge 2017 und vor allem eine tolle, unfallfreie Saison 2018.

FREIBALLONSPORT VON FRANK KRUSPEL



Wechselhaft und unbeständig – diese Beschreibung kennzeichnete weite Teile der Saison 2017, sowohl bezogen auf das Umfeld, als auch auf die Wetterbedingungen. Nach einer Konsolidierungsphase im Vorjahr gab es nun wieder einige unverhoffte Änderungen und dementsprechend viele Fragen. Kaum hatten wir dazu belastbare Aussagen und konnten mit ersten Antworten aufwarten, kam des Öfteren auch gleich eine Änderung hinterher.

Begonnen hatte das Jahr mit der bereits angekündigten strukturellen Änderung bei der Landesluftfahrtbehörde. Hierzu herrschte schon im Vorfeld an vielen Stellen Unsicherheit und teilweise auch Skepsis. Erfreulicherweise hat sich die Entscheidung zur Zentralisierung und Neuverteilung der Aufgaben im Nachgang als äußerst positiv erwiesen. Auch die Umsetzungsphase lief nach außen hin reibungslos ab, womit anfängliche Bedenken über unklare Zuständigkeiten oder Anfragestau schnell aus dem Weg geräumt waren. Im Nachgang kam hierzu im Laufe der Saison von vielen Seiten äußerst positives Feedback: sehr gute Kommunikation, kurze Wege und Antwortzeiten, zügige Abwicklung von Anfragen und Anträgen, Entscheidungen mit Maß und Sachverstand – sogar in Fällen von unklarer Rechtslage.

Beeindruckt hat vor allem auch die Präsenz vieler Behördenvertreter sowohl bei Informationsveranstaltungen (Regionaltagungen, Ballönertag) als auch bei diversen Luftfahrtveranstaltungen. Hierbei fanden viele konstruktive Gespräche statt, und auch die praktische Umsetzung von Vorgaben und Auflagen in Genehmigungen konnte gemeinsam in der Praxis nachvollzogen und bewertet werden.

Mit Spannung wurde Anfang des Jahres auch die Entscheidung zur Opinion 01/2016 zur „Regulation Balloons“ auf EU-Ebene erwartet, die im Rahmen der GA-Roadmap für eine wesentliche Vereinfachung der rechtlichen Rahmenbedingungen sorgen soll. Leider hat sich dies immer weiter verzögert, und so steht mittlerweile auch der geplante Umsetzungsstermin im Jahr 2018 noch in weiter Ferne.

Zu Beginn der Saison wartete auch der Deutsche Wetterdienst (DWD) mit einer Neuerung auf: „Optimierte Berichte und Vorhersagen“ für die Sparten Ballonfahrt und Segelflug. Als Verbesserung beworben war dies in Wirklichkeit leider eine Rationalisierungsmaßnahme zu Lasten der Privatfliegerei.

Durch das Frühjahr zog sich eine Welle der Verunsicherung, was das Thema (EU) VO 965/2012/AOC und Abschaffung des §20 LuftVG anging. Die Landesluftfahrtbehörden waren ratlos, der Bund hatte keine Regelungen für die Zeit nach dem 21. April 2017 getroffen, und vor allem die Unternehmen standen im Regen. Genau einen Tag vor Ablauf wurde dann am 20. April 2017 mit Veröffentlichung der NfL 1–1013–17 vom OptOut Gebrauch gemacht. Es bleibt abzuwarten, was zum nächsten Stichtag passiert.

Am 11. März fand wieder unser traditioneller Ballönertag/Refresher, diesmal in den Räumlichkeiten des Aero-Clubs Stuttgart, in Vaihingen statt. Die Veranstaltung war erneut sehr gut besucht. Neben unseren Mitgliedern durften wir auch Gäste aus angrenzenden Bundesländern und sogar Ballonteams aus Sachsen und Thüringen begrüßen.

Nach Eröffnung durch Präsident Eberhard Laur folgte wie gewohnt der Jahresrückblick des Ballonreferenten, verbunden mit einem allgemeinen Block zu den Themen Unfallgeschehen/Unfallverhütung, aktuellen Entwicklungen im Luftrecht, Luftraumänderungen sowie aktuellen Hinweisen zu Flugvorbereitung, Wetterbriefing und Flugbuchführung. Dr.med. univ. Andreas Glaser eröffnete die Gastvorträge mit einem packenden Beitrag zum Thema Flugmedizin. Er behandelte Vorgänge im menschlichen Körper beim Fliegen, Fallbeispiele aus dem Alltag eines Flugmediziners und Neuerungen, die der Part MED beinhaltet.

Christian Schulz ging im Anschluss nochmals ausführlich auf das Thema fortlaufende Flugerfahrung und die damit verbundenen gesetzlichen Fristenregelungen ein. Im adler und in den Newslettern wurde zwar schon mehrfach darüber berichtet, doch eine zusätzliche Erinnerung war wichtig, da spätestens im Frühjahr 2017 für jeden Piloten erstmals die Schulungs- oder Überprüfungsfahrten nach Umschreibung der Lizenz anstanden.

Markus Beck von der Allianz brachte die Teilnehmer auf den aktuellen Stand über die verschiedenen Produkte im Bereich Luftfahrtversicherungen und erläuterte auch die speziellen

Pakete, die exklusiv den BWLV-Mitgliedern zur Verfügung stehen. Angereichert wurde der Beitrag wieder einmal durch Fallbeispiele aus der Praxis.

Fabian Bähr und Benedict Munz präsentierten eindrucksvoll das Thema Wettbewerbsfahrten in Wort und Bild. Reglement und Aufgaben wurden erklärt, Filmausschnitte präsentiert und Anschauungsobjekte von technischen Hilfsmitteln durchs Publikum gereicht, was so manchen Ballöner ohne Wettbewerbserfahrung in Staunen versetzte.

Heike Ziegler vom Regierungspräsidium Stuttgart berichtete über die strukturellen Änderungen im RP und den Stand zum Thema AOC. Schnell entwickelte sich eine lebhaftes Diskussion, die von allgemeinen Regelungen rund um Com ops bis hin zum Dauerbrenner Gästebeförderung gegen Entgelt und künftige zu erwartende Regelungen im Rahmen der „Regulation Balloons“ ging.

Kurz nach dem Ballönertag machte die Nachricht die Runde, dass nach altem Recht bis 2018 ausgestellte Medicals bereits zum Stichtag 9. April 2017 auslaufen. Zuerst sollten Umschreibungen erfolgen, kurz darauf war klar, dass dies rechtlich nicht möglich ist und somit innerhalb von zwei Wochen für alle Betroffenen eine Neuuntersuchung fällig würde. Auf die Flugmediziner rollte eine Welle von Anfragen zu, und die Luftfahrtbehörden informierten, dass der Pilot nach Artikel 5 Absatz 2 VO(EU) Nr. 1178/2011 andernfalls nicht mehr als „current“ zu betrachten sei. Gerade einmal vier Tage vor Frist ablauf veröffentlichte dann das LBA die Information, dass auch Deutschland davon Gebrauch mache, gegenüber der EASA zu erklären, dass die Gültigkeit der Zeugnisse verlängert werde.

Eine positive Neuerung kam im April hingegen mit Einführung der „TMZ mit Hörbereitschaft“ auf uns zu. Sofern das Modell Erfolg zeigt, ergeben sich Vergünstigungen in der Luftraumnutzung zugunsten der Allgemeinen Luftfahrt.

Einige Irritationen entstanden bei unseren kleinen Ablegern, den Modellballonen, nachdem die neuen Regelungen aus dem Bereich UAV in Kraft traten. Glücklicherweise hatte sich Christian Schulz als Referent für besondere Aufgaben in diese bereits tief eingearbeitet. So konnte hier in engem Kontakt mit den Behörden recht schnell für Klärung gesorgt und auch speziell für Veranstaltungen kurzfristig ein Modus gefunden werden, der sowohl rechtlich einwandfrei als auch ohne wesentliche Einschränkungen für die Modellpiloten funktionierte.

Durch das ganze Jahr zog sich das Thema 8,33kHz-Funkgeräte. Mittlerweile ist eines klar: Wer noch keine Geräte beschafft hat, sollte dies schnellstens tun und vor allem auch an die Ummeldung bis zum Jahresende denken.

Wie auch vergangenes Jahr möchten wir an dieser Stelle nochmals bei allen Ballönern für die Mitarbeit im Fachausschuss werben. Als kleine Sparte und auf ehrenamtlicher Basis brauchen wir im Team erst recht viele engagierte Mitstreiter, die sich für unsere gemeinsamen Belange einsetzen.

In diesem Sinne wünsche ich allen einen goldenen Herbst mit noch vielen schönen und vor allem unfallfreien Fahrten. Glück ab – Gut Land!

LUFTSPORTJUGEND VON OLIVER GOLLER



Die Flug-Saison 2017 neigt sich dem Ende entgegen, das bedeutet aber nicht, dass die Aktivitäten der BWLV-Luftsportjugend in den Winterschlaf gehen. Im Gegenteil: Viele Veranstaltungen der Luftsportjugend finden erst im Herbst statt, um nicht mit den fliegerischen Aktivitäten zu kollidieren. Aber auch schon bis jetzt war es wieder ein sehr ereignis- und erfolgreiches Jahr für uns.

Neben den beiden Segelflug-Jugendlagern auf dem Berneck und in Sinsheim stand erneut das Jugend-Streckenflug-Trainingslager auf der Hahnweide an – und alles lief zu unserer vollsten Zufriedenheit.

Der BWLV-Fachausschuss Jugend (FA Jugend) traf sich regelmäßig zur Organisation und Optimierung der anstehenden Aufgaben, um die Jugendarbeit weiter zu entwickeln.

Nachfolgend die Maßnahmen, die wir teilweise mit Unterstützung örtlicher Vereine geplant und durchgeführt haben:

Seminare und Lehrgänge zur außerschulischen Jugendbildung:

- Jugendseminar mit Volleyballturnier in Grabenstetten
- Jugendleiter-Grund- und Fortbildungslehrgang an der Jugendbildungsstätte Klippeneck
- Gipfeltreffen/Jugendseminar im Nordschwarzwald
- Landesjugendtreffen mit Versammlung auf dem Fluggelände Grabenstetten 2017
- BWLV-Jugend-Fly-In auf dem Wächtersberg

Sportliche Jugendarbeit:

- ein Ballonjugendlager in Lützelburg
- zwei Segelflugjugendlager auf dem Berneck und in Sinsheim
- Landesjugendvergleichsfliegen in Aalen
- Jugendvergleichsfliegen im Streckenfliegen in Leibertingen
- BWLV-Jugend-Streckenflug-Trainingslager (Stre-La) auf der Hahnweide

Internationale Jugendarbeit:

Hier fand dieses Jahr keine Veranstaltung statt

Sonstige Maßnahmen:

- Vereinsjugendfreizeiten
- Projekttag an Schulen
- Kooperationsmaßnahmen Schule und Verein

- Beteiligung vieler Luftsportvereine an Ferienprogrammen der Städte und Gemeinden
- Weitere Verbreitung der bundeseinheitlichen Jugendleitercard für Jugendleiter

Im Einzelnen möchte ich auf folgende Punkte näher eingehen:

In den vergangenen Jahren sehr erfolgreich und mit viel Zukunftspotenzial fand dieses Jahr nun bereits das mittlerweile vierte **BWLV-Jugend-Streckensegelfluglager (kurz „Stre-La“)** auf der Hahnweide statt. Das Streckenfluglager richtet sich an alle, die nach ihrem Schein das Überlandfliegen für sich entdeckt haben und dies ausbauen wollen. Ziel ist es, Grundlagen zu legen, um selbstständig den Platzbereich zu verlassen, Strecken auszu-schreiben und erfliegen zu können. Ein erfahrener Trainer bildet mit zwei Teilnehmern jeweils ein Team. Die geplante Strecke wird im gemeinsamen Teamflug geflogen und der Trainer hilft im Flug mit Tipps und Anregungen. Vor allem die Vorflugstrategien, die Kurbeltechnik und das Außenlanden werden gemeinsam besprochen und erflogen. Die jeweiligen Ziele werden gemeinsam erarbeitet und abends werden die Ergebnisse in einem ausführlichen Debriefing analysiert. Aufgebaut ist der Lehrgang wie ein Wettbewerb, um auch etwaige Scheu vor der Wettbewerbssituation zu nehmen. Bemerkenswert ist hierbei die erstklassige Crew an hochqualifizierten Trainern.

Neu war dieses Jahr die Durchführung des **1. BWLV-Jugend-Fly-In** auf dem Fluggelände Wächtersberg mit fast allen im BWLV vertretenen Luftsportarten. So waren mit rund 150 Teilnehmern und 24 Flugzeugen mehr als doppelt so viele wie ursprünglich erwartet angereist. Am Abend startete zudem ein Heißluftballon in der Nähe des Platzes, um noch einen Fallschirmspringer abspringen zu lassen, der dann auf dem Flugplatz vor der begeisterten Jugendgruppe landete. Für Schlafmöglichkeiten und Verpflegung war bestens gesorgt. Die Jugendgruppe der Flugsportvereinigung Wächtersberg hat hier eine hervorragende Organisation gezeigt – vielen Dank dafür!

Des Weiteren hat sich die BWLV-Luftsportjugend wieder unter hohem Engagement von Chris Henninger und Einsatz des BWLV-Segelflugsimulators am Stand des BWLV an der AERO 2017 in Friedrichshafen präsentiert.

Die Belange der BWLV-Luftsportjugend wurden bei den entsprechenden Fachausschusssitzungen, den regionalen Bezirkstagungen und den Präsidiumssitzungen des BWLV, sowie den Tagungen der DAeC-Luftsportjugend durch die Landesjugendleitung vertreten. Über alle Maßnahmen wird im adler und auf der Homepage des BWLV berichtet.

Der Schulgleiter SG 38 der BWLV-Luftsportjugend war auch dieses Jahr wieder landesweit im Einsatz. Es wurden dieses Jahr bereits viele F-Schlepps mit dem SG durchgeführt – eine erlebnisreiche Alternative zum Winden- und Gummiseilstart.

Als Ankündigung für die nächste Saison kann bereits jetzt mitgeteilt werden, dass es in der Zeit vom 11. bis 18. August 2018 auf dem Flugplatz Übersberg wieder die dann mittlerweile 8. BWLV-Jugend-Airgames geben wird. Dies ist erneut eine große Herausforderung an viele ehrenamtliche Helfer und Unterstützer.

Auch sonst hat sich der BWLV-Fachausschuss Jugend an vielen Veranstaltungen aktiv und engagiert beteiligt. Ich bin stolz auf

dieses hochmotivierte und kompetente Team, das all diese Erlebnisse für die Jugend und unseren Sport möglich macht!

Die Luftsportjugend des BWLV bleibt zahlenmäßig stabil, es ist derzeit kein Trend erkennbar. Wir sind bundesweit nach wie vor eine der stärksten Luftsportjugenden. An dieser Stelle möchte ich zum wiederholten Mal an alle Vorstände, Fluglehrer, Ausbildungs- und Flugbetriebsleiter appellieren, dass die Jugendlichen möglichst zahlreich zu Veranstaltungen des Verbandes geschickt werden, denn neben Spaß für die Jungpiloten profitieren auch die Vereine von den „Airlebnissen“ auf anderen Plätzen! Und eines ist unverkennbar: Nur zufriedene Luftsportjugendliche sichern auch die Zukunft unseres Luftsports!

Der Fachausschuss Jugend sieht sich als Bindeglied zwischen jugendlichen Luftsportlern aller Luftsportarten und dem Verband! Wir wollen Ansprechpartner für wichtige Fragen der Luftsportjugend sein. Wir bieten Unterstützung bei der Einführung einer Jugendordnung im Verein, kommen auch vor Ort bei unterschiedlichsten Problemen mit der Nachwuchswerbung, Suchtprävention, Zuschusswesen, Organisation/Planung von Jugendmaßnahmen, etc. vorbei. Kurzum, der Fachausschuss Jugend des BWLV will eine Servicestelle für alle Vereine sein! Hier besteht seitens der Vereine mittlerweile auch mehr Bedarf. Wir waren das ganze Jahr auf vielen Plätzen unterwegs und haben bei den unterschiedlichsten Problemen unterstützt und sind immer zu einem erfolgreichen Ergebnis gekommen. Hier wollen wir nicht nachlassen! Wir suchen den Kontakt zu den Vereinen, zu den Jugendlichen, zur Basis!

Für die im Berichtszeitraum geleistete Arbeit darf ich mich bei den Mitgliedern des Fachausschusses Jugend, bei den vielen ehrenamtlichen Helfern in den Vereinen, beim Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds und der Hellmut Niethammer Stiftung, sowie bei den Mitgliedern des Präsidiums und der BWLV-Geschäftsstelle für die Unterstützung der Jugendarbeit im BWLV recht herzlich bedanken.

NATUR/UMWELT UND WINDENERGIE VON HANSJÖRG JUNG



Nach wie vor ist meine Tätigkeit ausschließlich durch die Windkraftplanungen geprägt, in deren Rahmen zahlreiche 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 Stel-

lungnahmen erarbeitet und an die Vorhabensträger und die Genehmigungsbehörden herangetragen.

Baden-Württemberg hat die höchsten Nabenhöhen

War Baden-Württemberg 2015 noch das Schlusslicht unter den Flächenländern beim Zubau von Windkraftanlagen (WKA), kam es 2016 mit einem Zubau von 124 Anlagen auf Platz fünf. Bayern liegt mit 124 Anlagen gleichauf, wobei es sich um „Altgenehmigungen“ handelt, denn seit im Nachbarland die 10H Abstandsregel (mehr als 2000 Meter) gilt, wurde dort 2016 keine einzige Anlage mehr genehmigt. Das windschwächste Bundesland Baden-Württemberg hat beim Zubau 2016 mit einer durchschnittlichen Nabenhöhe von 143 Metern die höchste Nabenhöhe aller Bundesländer zu verzeichnen. Ein klares Zeichen dafür, dass die Vorhabensträger versuchen, mit größerer Bauhöhe die Windschwäche auszugleichen, nach der Faustformel: Ein Meter mehr Bauhöhe bringt ein Prozent mehr Ertrag. In Schleswig-Holstein liegt die durchschnittliche Nabenhöhe bei 92 Metern. Damit sind zum 30. Juni 2017 in Baden-Württemberg 613 WKA mit einer Nennleistung von 1161 MW am Netz.

Abstandsregelung zu Flugplätzen

Die von den Windkraftanlagen verursachte Turbulenz im Nachlauf der Windkraftanlagen beeinflusst insbesondere die Platzrunde, die Flugzeugschleppstrecke und den Segelflug-Übungsraum. Abhängig von der Windstärke bilden sich daher leeseitig Turbulenzen aus.

Nachdem das Führungspersonal des Bundesverbands Windenergie (BWE) sowie Vertreter des baden-württembergischen Umweltministeriums nach wie vor jegliche beachtenswerte Nachlauf-turbulenz in Abrede stellen, arbeiteten die Luftfahrtverbände intensiv an deren wissenschaftlichem Nachweis. Zur Beantwortung der immer wieder diskutierten Frage über die Ausbreitungslänge und -stärke dieser Wirbelschleppen liegt seit 15. Dezember 2015 das Gutachten der FH Aachen vor, das im Ergebnis einen siebenfachen Rotordurchmesser als Abstandsregel fordert. Der BWLV hält eine Neuregelung für zwingend, schon deshalb, da die bisher geltenden Abstandsregelungen, veröffentlicht in NfL I 92/13, starre Mindestabstände vorsehen, welche ungeeignet sind, die Flugsicherheit zu gewährleisten. Eine starre Abstandsregelung berücksichtigt die unterschiedlichen Bauhöhen von Bauwerken nicht. Ebenso bleibt die Tatsache unberücksichtigt, dass es sich nicht um statische, sondern um dynamische Hindernisse handelt die eine andere Gefährdungsbewertung erfordern. Hinzu kommt, dass dynamische Hindernisse beim Über- oder Vorbeiflug das Belastungsniveau des Piloten wesentlich erhöhen: Es wird Aufmerksamkeit gebunden, die für das Führen des Luftfahrzeugs fehlt.

Mit einjähriger Verspätung hat sich der Bund-Länder-Fachausschuss der Landesverkehrsministerien auf Druck der Luftsportverbände am 10. Februar 2017 in Berlin mit dem Gutachten der FH Aachen unter Ausschluss der Luftfahrt-Spitzenverbände befasst. Das gleichzeitig von der DLR Braunschweig vorgelegte Gegengutachten hält eine Abstandsregelung von fünf Rotordurchmessern für ausreichend. Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur sieht das Problem, dass unter den Gutachtern kein Konsens besteht und daher derzeit keine eindeutigen Konsequenzen und Maßnahmen zur Neufassung der Abstandsregelung hergeleitet werden können.

Verwirrung um neue Abstandsregel

Im Oktober 2016 hatte ein NfL 1–847–16 für Verwirrung in Fachkreisen gesorgt, da zur „Festlegung von Mindestabständen von Hindernissen zu festgelegten Sichtflugverfahren“ überraschend neue, größere Abstände zu Windkraftanlagen vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) bekannt gegeben wurden. Es heißt dort: „Unbeschadet der Anforderungen an die Hindernisbegrenzung sollen im Bereich der nach §33 Luftverkehrs-Ordnung festgelegten Flugverfahren für Flüge nach Sichtflugregeln keine Hindernisse vorhanden sein, die die sichere Durchführung des an- und abfliegenden Luftverkehrs nach Sichtflugregeln gefährden können. Von einer Gefährdung des an- und abfliegenden Flugverkehrs nach Sichtflugregeln ist grundsätzlich dann auszugehen, wenn luftrechtlich relevante Bauwerke oder sonstige Anlagen innerhalb eines Bereiches von 1000 Meter zu jeder Seite der festgelegten Flugverfahren errichtet werden sollen. Im Bereich um Pflicht- u. Bedarfsmeldepunkte trifft dies für einen Radius von 2000 Metern zu. Die Beurteilung im Einzelfall, ob und inwieweit Bauwerke oder sonstige Anlagen die Durchführung des an- und abfliegenden Luftverkehrs nach Sichtflugregeln beeinträchtigen, soll auf Grundlage einer Stellungnahme der zuständigen Flugsicherungsorganisation erfolgen.“

Diese NfL, ursprünglich für kontrollierte Flugplätze gedacht, wird in Ermangelung klarer Vorgaben des BMVI von manchen Luftfahrtbehörden in Süddeutschland auch bei nicht kontrollierten Flugplätzen zur Anwendung gebracht.

Wie gefahrenträchtig sind WKA generell? Einige Luftfahrtbehörden haben als Konsequenz aus dem Flugunfall in Melle (Zusammenstoß eines Flugzeugs mit einem Windradgittermast – Pilot tödlich verunglückt) ihre Zustimmung nach § 14 LuftVG solange verweigert, bis dieser Flugunfall durch die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung untersucht ist.

Flugplatz Albstadt-Degerfeld

Vier von ursprünglich sieben Windkraftanlagen wurden zum Jahresende in Winterlingen genehmigt. Den Baustopp zum Sofortvollzug der Baumaßnahme hob das Verwaltungsgericht Sigmaringen auf. Das vom Vorhabensträger vorgelegte Artenschutzgutachten fand fünf Rotmilan-Horste. Die Rotmilan-Expertin Dr. Marion Gschweng wies jedoch nunmehr 16 Brutpaare nach, damit ist die Vorgabe für ein Rotmilan-Dichtezentrum (drei Brutpaare) überschritten – was einem Vollzug der Baugenehmigung widerspricht. Dies zeigt, dass die Artenschutzgutachten teilweise mit gravierenden Fachmängeln behaftet sind und darüber hinaus jegliche staatliche Kontrolle in diesem Bereich bezüglich der Qualifikation der Artenschutzgutachter fehlt. Es wird sich zeigen, ob die Behörden im Zollernalbkreis und das Regierungspräsidium Tübingen angesichts dieser neuen Sachlage einlenken.

Flugplatz Klippeneck

Die Gemeinde Balgheim hat völlig überraschend in Zusammenarbeit mit dem Vorhabensträger Enercon am 18. Oktober 2016 in einer öffentlichen Veranstaltung eine Windkraftplanung für vier WKA östlich des Klippenecks vorgestellt. Das Planungsgebiet wurde weder vom Regionalverband Heuberg noch vom Gemeindeverband Spaichingen, zu dem Balgheim gehört, beplant, somit greift § 35 Baugesetzbuch, das heißt, eine Privilegierung der

Windkraft. Eine Konsultation mit der Luftfahrtbehörde hat seitens des Vorhabensträgers nicht stattgefunden. Die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Klippeneck wären erheblich.

Die Stellungnahme des BWLV als Flugplatzbetreiber wurde am 2. Juni 2017 an den Vorhabensträger verschickt. Auf Betreiben der Bürgerinitiative gegen die Windkraft, die sich vor Ort gebildet hat, fand am 24. September 2017 ein Bürgerentscheid der Gemeinde Balgheim zur Windkraftplanung auf den Gemeindeflächen statt. Das Ergebnis stand bei Redaktionsschluss dieser adler-Ausgabe noch nicht fest.

Flugplatz Schwann–Conweiler

Die WKA Nr. vier mit 500 Metern Abstand zur Platzrunde anstatt 850 Metern (gemäß NfL 92/13) wurde wegen Einspruchs der Luftfahrtbehörde am 7. August 2015 gestrichen. Es blieben somit elf WKA in der Planung und sind derzeit im Bau, obwohl noch Klageverfahren der Nachbarkommunen anhängig sind.

Die Luftfahrtbehörde Karlsruhe hat in Abstimmung mit der DFS einen Hindernishinweis für die Anflugkarte des Flugplatzes Schwann-Conweiler mit folgendem Text vereinbart: „Bei Wind aus S/SW/W ist mit Wirbelschleppen durch die WEAs zu rechnen. An- und Abflüge 27 und 24 sind entlang der dargestellten An-/Abflugstrecken durchzuführen. Zur Verbesserung der Flugsicherheit soll in diesem Fall die Nordplatzrunde eingehalten werden. Die in unmittelbarer Nähe stehenden Luftfahrthindernisse sind mit ausreichendem Abstand zu umfliegen.“

Abschließend stellt der BWLV fest, dass der Verband keine Rechtsberatung in Windkraftplanungsverfahren für die Vereine durchführen kann und wird. Die Einschaltung einer Rechtsanwaltskanzlei ist die Voraussetzung für eine qualifizierte Durchsetzung der luftsportlichen Interessen vor Ort. 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). Diese leisten wir in der Sache gerne.

PRESSE-UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT VON VOLKER RATH



Erst 30, dann 20, jetzt zehn – mit der Teilnehmerzahl an unserem neuen Seminar Pressearbeit geht es stetig bergab. Ein schlechtes Zeichen? Im Gegenteil! Je kleiner die Gruppe, desto intensiver kann man an diesem Tag arbeiten; es bleibt mehr Zeit, auf die konkreten Fragen des Einzelnen einzugehen. Aber viel wichtiger: Der ganz große Bedarf scheint fürs Erste gedeckt. Genau das war das Ziel.

Rechnerisch haben bis dato etwa ein Viertel unserer Vereine das Angebot genutzt. Der Blick in die regionalen Tageszeitungen stimmt ebenfalls zuversichtlich. Ein Teil der Vereine ist richtig flott unterwegs in der Pressearbeit, ob in der Sportberichterstattung oder im Lokalteil, durch ihr gesellschaftliches Engagement sowie ihrem Freizeitangebot vor Ort. Andere Klubs und auch der BWLV selbst waren präsent im überregionalen Teil von Medien, wozu auch Rundfunk und Fernsehen zählen. Was sich darüber hinaus gleichzeitig in Internet und sogenannten sozialen Medien abspielte, lässt sich ohne gezielte Analyse gar nicht überblicken. Im Umkehrschluss ging die Zahl der Anfragen von Vereinen, die Unterstützung bei ganz konkreten Problemen in der Öffentlichkeitsarbeit erbeten hatte, auf nahezu Null zurück. Ebenfalls ein gutes Zeichen!

Auf der anderen Seite häufen sich die Fälle, in denen die Sicherheit oder gar Existenz von Luftsportgeländen durch neue Windkraftanlagen bedroht werden. Auch hier kann es angezeigt sein, die legitimen Interessen der Vereine nicht nur in die planerischen Verfahren einzubringen, sondern auch in die öffentliche Debatte, beispielsweise über die Medien oder im Gespräch mit der Kommunalpolitik. All das fällt ebenfalls unter den Aspekt Öffentlichkeitsarbeit.

Im ersten Fall passiert hier mit Verbandsunterstützung sehr viel. Im zweiten Fall bin ich mir da nicht so sicher. Optimal wäre es, wenn die Vereine nicht ausschließlich auf die rechtliche Schiene bauen, sondern sich gleichzeitig mit einem abgestimmten Konzept in der kommunalpolitischen Debatte zu Wort melden. Das muss ineinandergreifen. Auch hier bietet der Verband Unterstützung an.

Ach ja, dann gab es noch das Tagesgeschäft. Darunter fällt das 90. Jubiläum des BWLV mit offizieller Einweihung des neuen Werkstattkomplexes auf dem Klippeneck. Die Sonderbeilage, die Simone Bürkle hier praktisch nebenbei alleine auf die Beine gestellt hat, war wirklich professionell. Darüber hinaus war die Arbeitsgruppe „Mitglieder finden und binden“, die vor etwa anderthalb Jahren die Arbeit aufgenommen hat, dabei, die gleichnamige Reihe im „Adler“ fortzuführen. Die Serie mit erprobten Beispielen aus der Praxis stieß auf viel Lob – manchmal offen, manchmal vertraulich im Vier-Augen-Gespräch. Ob und wie sie fortgeführt werden kann, muss sich zeigen. Die Zahl der Serienbeiträge von der Basis hielt sich in Grenzen. Auch hier gilt: Eine Reihe von Ideen und Vorschlägen steht jetzt zur Verfügung. Wir können die Serie fortsetzen, müssen aber nicht. Schön ist es, wenn man auf einen Flugplatz kommt, und dort gleich von einem Plakat „Pilot für einen Tag“ begrüßt wird. Einen weiteren Impuls versprechen wir uns von den beiden neuen Imagefilmen zum Thema Luftsport und BWLV, die derzeit nach etlichen Drehtagen noch in der Entstehung sind.

Interessante Aspekte noch aus dem Wettbewerbsgeschehen: Nach der Segelflug-WM und der Medienanalyse setzt sich allmählich die Erkenntnis durch, dass man eine Berichterstattung theoretisch auf zwei Weisen erreichen kann: Durch die falsche Illusion, die internationale Sportpresse würde das irgendwann doch noch übernehmen, oder zunächst über den regionalen Weg – die Vereine oder Verbände liefern den Redaktionen in ihrem Bericht die Informationen, wie sich ihr Lokalmatador so schlägt. Das hat funktioniert. Diese Strategie empfehlen wir übrigens seit Jahren.

Dass es auch andere Möglichkeiten und Kanäle gibt, zeigen die teils wirklich professionellen Internetauftritte einiger Vereine, die Wettbewerbe organisieren. Von ihnen lässt sich lernen. Hier liegt meiner Meinung nach noch viel Potenzial. Mal schauen, ob und wie wir es heben können.

TECHNIK VON STEFFEN BAITINGER



Im vergangenen Herbst haben wir den wichtigsten Schritt für die zukünftige Sicherung und Fortführung der technischen Aktivitäten im BWLV abgeschlossen: Die neue Werkstatt des BWLV auf dem Klippeneck wurde fertiggestellt. Und bereits im Winter 2016/17 wurden alle Technischen Lehrgänge erstmals nicht mehr auf dem Hornberg, sondern in der neuen Werkstatt durchgeführt. Aller Anfang ist schwer – im ersten Lehrgangswinter war noch nicht alles ge-

nau so, wie es sein sollte, weil sich durch gewisse Widrigkeiten im Bauprozess die Sache etwas in die Länge zog. Inzwischen sind aber alle Restarbeiten erledigt und wir freuen uns auf die kommende Wintersaison mit schon jetzt fast ausgebuchten Lehrgängen.

Über den Bau und die Eröffnung der neuen Werkstatt wurde bereits im adler berichtet. Deren Bedeutung für die Zukunft des Luftsports in den Vereinen im BWLV kann nicht hoch genug bewertet werden, da diese notwendige Infrastruktur die technische Arbeit in den Vereinen absichert. Nur mit ausgebildetem Personal können die Vereine ihre Luftfahrtgeräte auch weiterhin technisch qualifiziert und kostengünstig in eigener Verantwortung warten, instand halten und reparieren. Die Nutzung der Werkstatt auch unterjährig und außerhalb der Lehrgänge ist die nächste Aufgabe, die ansteht. Dazu gibt es verschiedene Ansätze, die den Vereinen im Land zugutekommen werden. Was wir tun, entscheidet sich im kommenden Frühjahr.

Im April fand die 25. AERO in Friedrichshafen statt. Parallel dazu hatten wir die Tagung Technik mit wieder mehr als 130 Teilnehmern organisiert. Während der Messe konnte unseren Mitgliedern am BWLV-Stand in vielen Gesprächen (nicht nur) zu technischen Fragen weitergeholfen werden. Die Tagung Technik 2018 findet dann wieder in Stuttgart statt.

Der Fachausschuss Technik des BWLV traf sich auch im vergangenen Jahr wieder, um die Termine der technischen Veranstaltungen des kommenden Jahres abzustimmen und offene Fragen aus Sicht der Fachgebietsleiter zu klären. Der Fachausschuss Technik ist das beratende Gremium im BWLV, das den Verband und die Technischen Betriebe bei technischen Fragen berät.

Das Gegenstück im DAeC ist der Bundesausschuss Technik (BAT), bei dem wir auch mitarbeiten. Dieser koordiniert die Kommunikation mit der European Aviation Safety Agency (EASA), dem Luftfahrtbundesamt (LBA) und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Bezug auf Gesetzgebung, Lufttüchtigkeitsanweisungen (LTA) und Airworthiness Directives (AD) sowie bei Fragen, die den Luftsport in Deutschland betreffen. In Unterarbeitsgruppen werden Themen bearbeitet, die für die Luftsportler in Deutschland wichtig sind. Je größer der Dachverband ist, desto mehr Experten können zu verschiedenen Themen gefunden werden, die auch bereit sind, ehrenamtlich für die Belange aller zu arbeiten.

Ein weiteres offenes technisches Thema: Die 8.33-kHz-Funkgeräte. Der Förderantrag bei der EU, den DAeC und AOPA gestellt hatten, wurde abgelehnt. Es besteht also keine Aussicht mehr auf finanzielle Unterstützung. Ab dem 1. Januar 2018 dürfen nur noch Luftfahrzeuge und Luftsportgeräte betrieben werden, die ein entsprechendes Funkgerät eingebaut haben.

Für die zukünftige Aufstellung des Technischen Betriebs sind wir in Diskussion mit dem LBA, um die Genehmigung zur Prüfung von ELA-1-Flugzeugen zu bekommen. Dann können über den Technischen Betrieb des BWLV auch Motorflugzeuge geprüft werden. Es ist noch nicht absehbar, wann wir die Genehmigung bekommen.

Bei der Winterarbeit wünsche ich allen Vereinen viel Erfolg. Auf dass die Flugzeuge, Motorsegler, Segelflugzeuge, Ballone und UL im kommenden Frühjahr wieder wie neu und gepflegt auf den Flugplätzen glänzen und fliegen.

Noch ein Hinweis: Die nächste Tagung Technik findet voraussichtlich am 3. oder 10. März 2018 beim Aero-Club Stuttgart statt.

– Anzeige –



Bose A20
Aviation Headset

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

MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (15)

EINE GANZ BESONDERE ART DER FUSION

Die neue Halle, die sich die SG Wendlingen mit den örtlichen Kleintierzüchtern teilt, wurde nur möglich, weil klar war, dass die Segelfliegergruppe nicht komplett im Aero-Club Stuttgart aufgeht



In unserem Serienteil „Mitglieder finden und binden“ in der September-Ausgabe des adlers wurden die verschiedenen Aspekte und Vorteile beleuchtet, die sich aus dem Zusammenschluss von Vereinen ergeben. Dass dabei manchmal auch außergewöhnliche Modelle möglich sind, zeigt das Beispiel der Fusion zwischen dem Aero-Club Stuttgart (ACS) und der Segelfliegergruppe Wendlingen (SGW), das Johannes Nuding im Folgenden beschreibt. Hierbei blieb die kleinere Segelfliegergruppe im Kern bestehen und agiert weiterhin weitgehend selbstständig. Gerade für Vereine, bei denen es starke Vorbehalte hinsichtlich des Verlusts der Vereinsidentität gibt, könnte dieser Ansatz eine Lösung sein.

Wenn ein kleiner Fliegerclub sich mit einem größeren zusammenschließt, läuft dies normalerweise nach den juristischen Regeln einer „Verschmelzung“ ab: Der kleinere Club wird aus dem Vereinsregister gelöscht und verschwindet vollständig im größeren. Wir beschreiben hier einen

Weg, den es bisher in Baden-Württemberg noch nicht gab – nämlich den, bei dem der kleinere Verein SGW im größeren bestehen bleibt und sein Vereinsleben weiter in Wendlingen führen kann.

Die Ausgangssituation

Beide Vereine fliegen auf der Hahnweide bei Kirchheim/Teck. Der größere ACS hat sein Vereinsheim in Stuttgart, die kleinere SGW hatte ein Vereinsheim in Wendlingen, das aber wegen Eigenbedarfs der Stadt abgerissen wurde. Als die ersten Verhandlungen zwischen den beiden Fliegergruppen gerade angingen, bot die Stadt an, den Neubau einer Halle finanziell zu unterstützen, wenn auch die neue Halle, wie schon die alte, von den Segelfliegern und den Kleintierzüchtern gemeinsam genutzt wird.

Bei einer üblichen Verschmelzung bleibt juristisch nur der größere Verein übrig. Der Wendlinger Bürgermeister machte deshalb von Anfang an klar, dass es bei der geplanten Verschmelzung keinen Zuschuss zum Hallenbau geben könne, da die Stadt Wendlingen mit ihren Steuergeldern nur Wendlinger Vereine finanziell unterstützen darf, nicht aber einen Wendlinger Verein, der juristisch verschwindet und vollständig im Stuttgarter Verein aufgeht. Zum Glück war der Bürgermeister aber gleichzeitig auch für neue Wege offen, sofern diese sicherstellen würden, dass die Stadt auch bei der Verschmelzung nur die Segelflieger-

gruppe Wendlingen unterstützt und bei der Verschmelzung keine Wendlinger Steuergelder für die Halle an den Stuttgarter Verein fließen.

In verschiedenen Gesprächen mit Vertretern des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbands und dessen Justiziar Hans-Dieter Rauscher – alle Personen unterstützten uns dabei sehr - war klar geworden: Wenn die beiden Vereine den Flugzeugpark gemeinsam nutzen und wirtschaftlicher auslasten wollen, bleibt nur die juristische Lösung der Verschmelzung. Wenn dann die Segelfliegergruppe Wendlingen nicht völlig im ACS verschwinden sollte, zudem noch die neue Halle mit Zuschüssen des BWLV und der Stadt gebaut, in Wendlingen das Vereinsleben geführt und neue Mitglieder geworben werden sollten, dann müssten neue, unkonventionelle Wege her.

Der neue Weg

Die Lösung war juristisch zwar auch der Weg der Verschmelzung, aber es wurde zusätzlich festgelegt, dass die Segelfliegergruppe Wendlingen als eigene Untergruppe im Aero-club erhalten bleibt. Nach der Verschmelzung wird sie so zur nicht selbstständigen „Segelfliegergruppe Wendlingen im Aero-club Stuttgart“. Damit die finanziellen Zuschüsse der Stadt Wendlingen wirklich nur dem Wendlinger Verein zugutekommen, wurde außerdem festgelegt, dass das Vereinsheim an die Stadt Wendlingen zurückfällt, sollte sich die „Segelfliegergruppe Wendlingen im Aero-Club Stutt-

gart“ auflösen oder sollte deren Mitgliederzahl zu sehr absinken.

Im Erbpachtvertrag mit der Stadt und später im Verschmelzungsvertrag wurden diese Punkte fixiert. Dann konnte im Jahr 2015 mit finanzieller Unterstützung der Stadt und des BWLV zunächst die neue Halle gebaut werden. Im zweiten Schritt wurde der Verschmelzungsvertrag unterzeichnet, mit dem wir rückwirkend zum 1. Januar 2016 die Verschmelzung vollzogen. Diese Prozedur zog sich insgesamt mehr als anderthalb Jahre hin und wurde erst Ende Mai 2017 rechtskräftig.

Jeder der beiden Clubs konnte seinen Flugzeugpark vorher nicht mehr wirtschaftlich auslasten. Seit die Maschinen mit Blick auf die Verschmelzung gemeinsam genutzt werden, konnten doppelt vorhandene Flugzeuge, nämlich ein einsitziges und ein doppelsitziges Schulungsflugzeug, eine UL-Maschine und eine Winde, verkauft werden. Der Erlös wurde in einen doppelsitzigen Hochleistungsmotorsegler investiert. Die Verschmelzung schafft also mehr Spielräume, den Flugzeugpark modern zu halten. Das ist wichtig, denn ein attraktiver Flugzeugpark zieht neue Mitglieder an.

Für wen ist dieses Modell geeignet?

Die Verschmelzung zweier Vereine wird im kleineren Verein oft als „Beerdigung“ des eigenen Vereins erlebt, in dem man sich viele Jahre engagiert hat. Unser Weg könnte für Vereine interessant sein, die diese schmerzliche Tatsache den Mitgliedern des kleineren Vereins ersparen wollen. Liegen die Vereinsschwerpunkte – in unserem Fall Wendlingen und Stuttgart – weit voneinander entfernt, ist es sinnvoll, wenn der kleinere Verein als eigene Untergruppe sein Vereinsleben in gewissem Umfang selbst führt und auch selbst um Mitglieder wirbt.

Wenn dann zufällig vor der Verschmelzung auch noch ein Zuschuss der Gemeinde ansteht – bei uns für die neue Halle –, dann ist es gut, wenn die Gemeindeverantwortlichen nicht nach dem Verwaltungsgrundsatz handeln „Das haben wir noch nie gemacht, das machen wir deshalb auch jetzt nicht“, sondern offen sind für neue Wege, so wie bei uns.

Wir bedanken uns deshalb bei allen ganz herzlich, die unseren neuen Weg der Ver-

schmelzung ermöglicht haben, besonders bei der Stadt Wendlingen und dem BWLV.



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

Text: Johannes Nuding, Segelfliegergruppe Wendlingen/red.
Foto: Johannes Nuding

ABMAHNUNGEN BEI URHEBERRECHTSVERLETZUNGEN IM INTERNET

BITTE NUR ERLAUBTES MATERIAL AUF DER EIGENEN HOMEPAGE VERWENDEN!

In jüngster Zeit scheinen Fotografen und Anbieter von Luftbildern gezielt das Internet zu durchsuchen. Dabei werden Urheberrechtsverletzungen, insbesondere bei Bildmaterial - zum Teil mithilfe von Abmahnvereinen - aufgespürt und verfolgt. Hohe Geldforderungen sind dann die Folge, diese belaufen sich hierbei schnell auf Summen in vierstelliger Höhe. Offenbar sind bereits mehrere Luftfahrtunternehmen und Vereine in Baden-Württemberg von dieser Abmahnwelle betroffen.

Eigentlich sollte bekannt sein, dass jedweder nicht selbst erstellte oder fotografierte Inhalt, der auf die eigene Website gestellt wird, der vorherigen Genehmigung des Verfassers/Fotografen bedarf. Der BWLV hat in den zurückliegenden Jahren deshalb verschiedentlich im Rahmen von Informationsveranstaltungen,

aber auch im adler, immer wieder auf das Thema hingewiesen.

Angesichts der jüngsten Vorkommnisse an dieser Stelle aber noch einmal der Hinweis an alle Vereine und Mitglieder:

- Publizieren Sie keine Fotos und Texte, bei denen das Urheberrecht ungeklärt ist. Dies gilt für Print-, insbesondere aber für Internetveröffentlichungen.
- Wenn Sie Fotos/Texte von Drittanbietern verwenden möchten, holen Sie unbedingt eine (schriftliche!) Genehmigung ein. Gegebenenfalls sind solche Fotos/Texte kostenpflichtig.
- Bitte prüfen Sie sorgfältig, was auf Ihrer Internetseite veröffentlicht wurde. Sollten Sie Bilder/Texte auf Ihrer Internetseite haben, deren Ursprung ungeklärt ist, nehmen Sie diese herunter und ersetzen Sie diese durch „sicheres“ Material.

- Vergessen Sie bitte nicht: Heutzutage sind Bilder mit wenigen Klicks verfügbar und können leicht kopiert und verwendet werden. Doch das Internet ist kein Selbstbedienungsladen! Auch hier gelten Urheberrechte, die beachtet werden müssen.

Was es weiterhin in Sachen Urheberrecht zu beachten gilt, vermittelt der BWLV in seinem Seminar „Pressearbeit für Vereine“, das alle zwei Jahre stattfindet. Zudem sind alle wichtigen Regeln im gleichnamigen Handbuch zusammengestellt, das alle BWLV-Vereine erhalten haben. Sollten Sie weitere Informationen benötigen, wenden Sie sich gerne an uns: buerkle@bwlv.de.

Text: Simone Bürkle

DROHNENVERORDNUNG

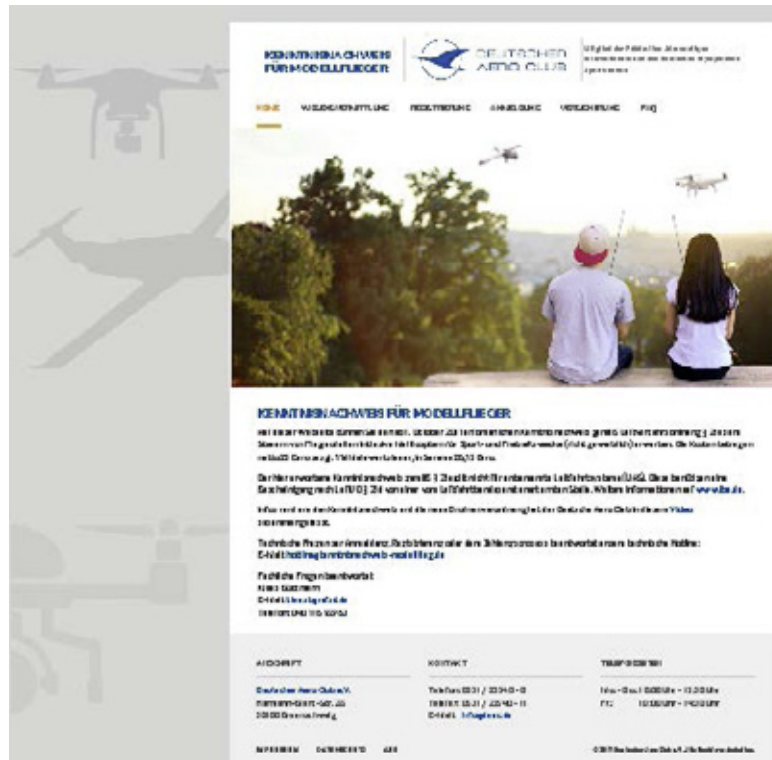
ONLINE ZUM KENNTNISNACHWEIS

Zahlreiche Flugmodellsteuerer müssen spätestens ab dem 1. Oktober 2017 ihre Kenntnisse nachweisen – dann tritt die neue „Drohnenverordnung“ in Kraft. Der DAeC hat ein Onlineportal geschaffen, auf dem sich Interessierte informieren und prüfen lassen können. Nach bestandener Prüfung haben sie die Möglichkeit, den Kenntnissnachweis auszudrucken.

Auf www.kenntnissnachweis-modellflug.de gibt es alles, was Betroffene brauchen, um auch künftig ihrem Sport und Freizeitvergnügen nachgehen zu können. Unter dem Punkt „Wissensvermittlung“ finden sie Infos zu Anwendung und Navigation, Luftrecht und Luftraumordnung, Haftpflichtversicherung und Neuerungen. Wahlweise können sie sich direkt für den Kenntnissnachweis registrieren und anmelden; die Infos stehen – übersichtlich zusammengefasst – auch im Test. Wer alle Haken richtig gesetzt hat, gibt seine Daten für die Bezahlung ein, zahlt 26,75 Euro und druckt sich den Kenntnissnachweis aus: fertig.

Die Drohnenverordnung regelt den Betrieb von Flugmodellen

Die neue „Drohnenverordnung“ gilt seit April dieses Jahres. Sie regelt den Betrieb von Flugmodellen, zu denen auch Multikopter – im Volksmund „Drohnen“ genannt – gehören. Ins Leben gerufen wurde sie, weil mit der Popularität von Multikoptern die Gefahr von Abstürzen, Unfällen und Kollisionen wächst. Die Verordnung soll helfen, den Luftraum sicherer zu machen und sensible Bereiche, über denen nicht geflogen werden darf, zu schützen. Der Gesetzgeber schafft mit



Über das neu geschaffene Onlineportal des DAeC ist es möglich, sich schnell und günstig einen Kenntnissnachweis zu beschaffen

der Forderung des Kenntnissnachweises Rechtssicherheit.

Den Kenntnissnachweis gemäß Luftverkehrsordnung § 21 e müssen all jene nicht gewerblich fliegenden Flugmodellsteuerer erbringen, die über keine gültige Lizenz für Luftfahrzeugführer verfügen und deren Flugmodell zwei Kilogramm oder mehr wiegt und außerhalb eines Modellfluggeländes mit Aufstiegserlaubnis fliegen soll. Nachweispflichtig ist außerdem,

wer sein Flugmodell – unabhängig vom Gewicht – außerhalb eines solchen Geländes höher als 100 Meter fliegen will.

Der Kenntnissnachweis gilt nicht für unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS). Diese benötigen eine Bescheinigung nach LuftVO § 21 d von einer vom Luftfahrt-Bundesamt anerkannten Stelle.

Text und Screenshot: Hagen Eichler, DAeC

FÜHRUNGS-AKADEMIE DES DOSB

HERBSTPROGRAMM IST ERSCHIENEN

Die Führungs-Akademie des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) hat ihr Herbstprogramm veröffentlicht. Es bietet ehrenamtlich oder hauptamtlich in Sportorganisationen Aktiven eine Vielzahl an Weiterbildungsangeboten und unterstützt sie in ihrer täglichen Arbeit.

Neben dem offiziellen Seminarangebot enthält das Programm zusätzliche Work-

shops. Alle Infos sowie das Programm zum Herunterladen gibt es online unter www.fuehrungs-akademie.de oder in der FA-App.



- ▶ Weiterbildung
- ▶ Beratung
- ▶ Forum & Wissenschaft

Der DOSB bietet diverse Seminare für Ehrenamtliche an. Eine Übersicht dazu gibt es im eben erschienenen Herbstprogramm

Text: DAeC/red.
Foto: DOSB

MITTEILUNG DES REGIERUNGSPRÄSIDIUMS STUTTGART

PRÜFERSTANDARDISIERUNGSLERHGANG UND AUFRISCHUNGSSEMINAR

Das Regierungspräsidium Stuttgart führt am **Samstag, 25. November 2017**, einen Prüferstandardisierungslehrgang FCL.1015(b)(2)-(5) bzw. ein Prüferauffrischungsseminar FCL.1025(b)(2) durch.

Der Prüferstandardisierungslehrgang bzw. das Auffrischungsseminar richten sich primär an

- Prüferbewerber Kategorie Flugzeuge und Segelflugzeuge sowie
- bereits anerkannte Prüfer Segelflugzeuge (Auffrischungsseminar).

Für anerkannte Prüfer Flugzeuge (A) ist eine Teilnahme an diesem Termin nicht erforderlich. Diese werden gebeten, die E-Learningplattform ILIAS beim LBA (https://www.lernplattform-bakoev.bund.de/login.php?client_id=LBAMT) als Nachweis für das Auffrischungsseminar zu nutzen.

Seminarort: **Regierungspräsidium Stuttgart**
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart
Raum E 0.20
Beginn: 10 Uhr
Ende: ca. 16 bis 18 Uhr

Seminarkosten: keine; Reisekosten werden nicht übernommen

Seminarunterlagen: werden zur Verfügung gestellt

Teilnahmebestätigung: zum Ende des Seminars

Aus organisatorischen Gründen wird per E-Mail bis Freitag, 10. November 2017, um Anmeldung gebeten (Lizenzierung-Luftverkehr@rps.bwl.de).

Neubewerber für eine Prüferanerkennung werden zusätzlich gebeten, bis zu diesem Termin das betreffende Formular (PPL-A oder S) „Antrag auf Prüferanerkennung“ an das Regierungspräsidium zu übersenden. Das Formular ist zu finden unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Seiten/FormulPruef.aspx>.

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

Im Frühjahr 2018 wird das Regierungspräsidium eine weitere Prüferstandardisierung (Erstbestellung/Auffrischungsseminar) anbieten. Der Termin wird rechtzeitig veröffentlicht.

Text: Friedrich Lauter, Regierungspräsidium Stuttgart

– Anzeige –



Aero Beta Flight Training

Für die Verstärkung unseres Teams suchen wir
Verwaltungsangestellte mit kaufmännischer Ausbildung
Halbtags in Mannheim und Herzogenaurach
Vollzeit in Stuttgart

sowie

Theorielehrer für die ATPL Ausbildung
an unseren Standorten in Mannheim, Herzogenaurach und Stuttgart.

Weitere Informationen zur Flugschule und zur Bewerbung finden sie auf www.aero-beta.de

BITTE VORMERKEN!

GIPFELTREFFEN DER BWLV-JUGEND



Bei gemeinsamen Aktivitäten wie Spielen lernen sich die Teilnehmer beim Gipfeltreffen kennen und haben zusammen Spaß

Im Winter steht das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend an – es findet vom 1. bis 3. Dezember in der Selbstversorgerhütte Nickersberg bei Bühl zwischen Karlsruhe und Offenburg statt. Dieses Treffen ist für alle luftsportbegeisterten Jugendlichen aus Baden und Württemberg gedacht, die Lust auf Action, Spaß, aber auch gegenseitiges Kennenlernen, Kommunikation und Austausch haben.

Vorgesehen sind gemeinsame Aktivitäten wie zum Beispiel eine Fackelwanderung. Wie im vergangenen Jahr werden wir wieder das perfekte Dinner veranstalten. Es winken attraktive Preise! Am Samstagabend gibt es außer-

dem die inzwischen schon legendäre Party.

Mitmachen können alle bis zu einem Alter von einschließlich 26 Jahren. Die Teilnahme kostet 50 Euro. Darin enthalten sind Übernachtung, Verpflegung und alle Kosten für Ausflüge etc.

Weitere Informationen, auch zur Anmeldung, demnächst im adler, auf Facebook und im Internet. Für Fragen rund ums Gipfeltreffen stehe ich natürlich zur Verfügung. Schreib mir einfach unter koch@bwlv.de.

Text und Foto: Karla Koch

FREIBALLON

BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART

VOLKSFESTWETTFAHRT MIT HEISSLUFT- UND GASBALLONEN



Tolle Blicke aus dem Korb auf den Cannstatter Wasen haben die Piloten, die bei der Volksfestwettfahrt dabei sind

Die Ballonsportgruppe Stuttgart veranstaltet auch in diesem Jahr ihre traditionelle Volksfestwettfahrt. Der Termin ist am Samstag, 7. Oktober (Ersatztermin bei schlechtem Wetter: Sonntag, 8. Oktober). Startplatz ist der Sattel-

platz am Cannstatter Wasen in Stuttgart. Ausgerichtet wird die Fahrt als Freundschaftsfahrt mit einer Wettbewerbsaufgabe, an der – wenn möglich – beide Ballonarten integriert teilnehmen können. Die Veranstaltung fällt in den

Zeitraum des Stuttgarter Volksfestes, was für die Teilnehmer und die Zuschauer gleichermaßen reizvoll ist.

Um 9 Uhr am Veranstaltungstag fällt die Entscheidung, ob die Wettfahrt stattfindet (Veröffentlichung unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de).

Ab 14 Uhr ist der Start der Gasballone geplant, ab etwa 15 Uhr werden die ersten Heißluftballone am Himmel zu sehen sein – beide Angaben sind allerdings vorläufig und können sich wetterbedingt auch kurzfristig ändern.

Weitere Infos sowie eine genaue Wegbeschreibung zum Sattelplatz gibt es online unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de oder per E-Mail unter info@ballonsportgruppe-stuttgart.de.

Die BSG Stuttgart freut sich über viele Interessierte und Zuschauer!

Text: red.
Foto: BSG Stuttgart

FREIFLUG–EUROPAMEISTERSCHAFT IN MAZEDONIEN

DEUTSCHE JUNIOREN ERFOLGREICH



Das erfolgreiche F1B-Team bei der Junioren-Europameisterschaft in Mazedonien (v.l.): Anna Wiesiolek, Sebastian Jäckel, Tabea Wiesiolek

Mit zwei Vizeeuropameister-Titeln kehren die sechs Jugendlichen des Deutschen Aeroclubs von der Meisterschaft der Junioren in Mazedonien zurück. Se-

bastian Jäckel (SN) wurde nach zwei Stechen Vizeeuropameister in der Gummimotorklasse F1B. Und zusammen mit seinen Teamkolleginnen Anna und Tabea Wiesiolek (BWL, FSV Herrenberg) holten sie sich auch den Vizetitel in der Teamwertung – mit einer Sekunde Rückstand hinter den siegreichen Tschechen.

Der neue Europameister in F1B heißt Bojan Gostojic und kommt aus Serbien. Hinter Sebastian Jäckel kam Omri Sela aus Israel auf den dritten Rang, Tabea Wiesiolek wurde Vierte. Anna Wiesiolek erreichte den zwölften Platz. Das Team konnte damit seinen Titel von der EM 2015 in Rumänien erfolgreich verteidigen. Insgesamt waren 31 Junioren aus 13 Nationen in der Klasse F1B am Start.

Platz neun in der Teamwertung für die deutschen Segler-Junioren

Nicht ganz so erfolgreich waren die deutschen Segler-Junioren in der Klasse

F1A. Nils Finke (BW) wurde 25., Stefan Richter (SN) 26. und Adrian Seifert (BB) 35. Das ergab Platz neun in der Teamwertung. Europameister wurde Martin Bencik aus Slowenien vor Alexey Khorochev aus Russland, das beste Team stellte Israel. F1A war die Klasse mit der stärksten Beteiligung: 45 Starter aus 17 Ländern.

Den Abschluss der Europameisterschaft bildete die Verbrennungsmotorklasse F1P mit nur zwölf Jugendlichen aus vier Ländern. Bester war Maksim Poliakov aus Russland, das beste Team kam aus Polen. Deutsche Junioren waren nicht am Start. Teammanager der deutschen Junioren war Michael Jäckel (SN).

Viele Details und Fotos können im Blog nachgelesen werden: www.thermiksen-se.de/index.php/em-blog-2017-f1abp-mazedonien.html.

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Thomas Wiesiolek

FREIFLUG-WM IN UNGARN

F1B-TEAM BELEGT VIERTEN PLATZ

40 Grad Hitze, starker Wind, schwierige Geländebedingungen und Unwetter waren die Randbedingungen bei der Freiflug-Weltmeisterschaft Anfang August in Ungarn. 300 Freiflieger aus 42 Nationen waren am Start.

Das beste Einzelergebnis für das deutsche Team erreichte Michael Sondhauß (SN) mit Platz zehn in der Verbrennungsmotorklasse F1C. Seine Mannschaftskollegen Claus-Peter Wächtler (SN) und Stefan Reinwald (MFSD) erreichten die Ränge 41 und 76. Neuer Weltmeister wurde nach zwei Stechen Yury Shvedenkov aus Kanada. Teamweltmeister wurde China, die deutschen Piloten kamen auf den 19. Platz.

Das beste Teamergebnis erzielten die F1B-Flieger (Modelle mit Gummimotorantrieb). Im Team waren Bernd Silz (RP, 33. in der Einzelwertung), Michael Seifert

(NW, 37.) und Andreas Gey (SN, 49.) – sie wurden Vierte. Das beste Team kam aus Serbien, der neue Weltmeister ist Stepan Stefanchuk aus der Ukraine.

In der Seglerklasse F1A siegte Igor Bombek aus Kroatien, das beste Seglerteam kommt aus Frankreich. Die Platzierung der deutschen Teilnehmer: 25. Frank Adametz (LSV Roßfeld Metzingen), 40. Thomas Weimer (BB) und 99. Steffen Reuss (LSV Roßfeld Metzingen), dies ergab

Platz 20 in der Mannschaftswertung. Teammanager war Dirk Halbmeier (BB).

Viele Details und Fotos können im Blog nachgelesen werden: www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2017-f1abc-ungarn.html

Text: Bernhard Schwendemann

– Anzeige –



Latscherstraße 8
75365 Calw
Telefon (0 70 51) 37 83
Fax (0 70 51) 1 20 83

- * Nachprüfung aller vom DAeC, DULV, DFV, LBA zugelassenen Fallschirme
- * Ausbildung zum Fallschirmpacker, Abnahme von Packprüfungen
- * Fallschirmpacken und Reparatur
- * Fallschirmverkauf
- * Sofortservice für eilige Kunden!
- * Gutachterfähigkeit

Qualität zu Preisen, die Ihr Hobby bezahlbar machen, sind mir ein Anliegen.

Stellen Sie mich auf die Probe!

ZWISCHEN ODENWALD UND HOHENLOHER EBENE

59. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG - WOLFGANG LOSSEN GEDÄCHTNISFLUG

Die traditionelle Flugrallye des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes fand in diesem Jahr am 8. Juli in ihrer 59. Auflage statt. Start- und Zielort der Veranstaltung war der Flugplatz Walldürn (EDEW), eine Ziellandung im Durchstartverfahren wurde am Flugplatz Niederstetten (ETHN) durchgeführt.

Ein Blick in die Geschichte zeigt, dass der Flugsportclub Odenwald Walldürn nicht zum ersten Mal die Rallyeflieger willkommen heißt: So war Walldürn zum Beispiel am 21. Mai 2005 Startort für den 45. Hessen-Sternflug (Walldürn – Marburg) und im gleichen Jahr Zwischenlandeplatz beim 47. Südwestdeutschen Rundflug

(Schwäbisch-Hall – Walldürn – Schwäbisch-Hall).

Auch der Flugplatz Niederstetten ist insbesondere den „alten Hasen“ unter den Wettbewerbsteilnehmern bestens bekannt: Deutsche Motorflugmeisterschaft, Militärische Motorflugmeisterschaft und natürlich etliche Südwestdeutsche Rundflüge haben dort schon erfolgreich stattgefunden.

Walldürn war schon einmal Austragungsort

Der 59. SWDR hingegen ist eine Wiederauflage des 51. Südwestdeutschen Rund-

flugs aus dem Jahre 2011. Auch damals führte die Strecke von Walldürn nach Niederstetten und zurück nach Walldürn. Der einzige Unterschied: Die Ziellandung in Niederstetten erfolgte nicht als Touch and Go, sondern als Abschlusslandung. Hier wurde eine Pause eingelegt, in der die neuen Aufgaben ausgegeben wurden. Nach erfolgter Flugplanung nahmen die Teilnehmer dann die Wettbewerbsstrecke zwei zurück nach Walldürn in Angriff.

Soviel zur Geschichte, doch nun zurück in die Gegenwart: Schon die Besatzungen, die bereits am Vorabend des Wettbewerbs anreisten, wurden freundlich in Walldürn empfangen. Während man gemütlich im Schatten bei kühlen Getränken plauderte, war allen klar, dass der Wettbewerb am nächsten Tag eine ziemlich „heiße Sache“ werden würde – und das nicht nur im übertragenen Sinn!

Vorbereitung ohne Hektik war auch für Neulinge möglich

Bedingt durch einige kurzfristige Absagen nahmen in diesem Jahr leider nur 15 Besatzungen teil. Wettbewerbsleiter Bernd Steck und Motorflugreferent Walter Nerdinger eröffneten den 59. SWDR mit einem ausführlichen Strecken- und Wetterbriefing. Danach wurden die Wettbewerbsaufgaben ausgegeben – wie alles bei Navigationsflugwettbewerben auch hier auf die Sekunde genau 90 Minuten vor dem Start. Genügend Zeit auch für die Neulinge, um die anstehenden Aufgaben abzuarbeiten und ihr Flugzeug ohne Hektik vorzubereiten.



Teilnehmer, Organisatoren und Ehrengäste des 59. Südwestdeutschen Rundflugs

Nach erfolgter Flugplanung gingen die 15 Flugzeuge im Zwei-Minuten-Abstand auf Strecke. In Abhängigkeit von der (selbstgewählten) Wettbewerbsgeschwindigkeit lag die Flugdauer zwischen eineinhalb und zwei Stunden. Von Walldürn führte die Strecke nach Süden bis Bad Friedrichshall und weiter in einem Bogen nach Niederstetten zur ersten Ziellandung (Touch and Go).

Von dort ging es wieder nach Norden bis Giebelstadt und weiter nach Walldürn zur abschließenden zweiten Ziellandung. Bei der Hitze hätte das ja eigentlich schon gereicht, aber dann wäre es ja kein Wettbewerb gewesen. Die Besatzungen mussten zusätzlich noch 15 Wendepunktbilder, 14 Streckenbilder und drei Bodenzeichen aus der Luft identifizieren, ohne dabei zu vergessen, die einzelnen Wendepunkte sekundengenau zu überfliegen.

Erinnerung an einen besonderen Fliegerkameraden

Mit einem Sektempfang auf dem Vorfeld begann die Abendveranstaltung und nahm ihren Fortgang in der festlich geschmückten Flugzeughalle des Flugsportclubs Odenwald Walldürn. Der diesjährige Südwestdeutsche Rundflug war Wolfgang Lossen gewidmet, der am 9. August 2016 im Alter von 92 Jahren verstorben war.

Im Beisein seiner Ehefrau Renate Lossen und ihrer Familie würdigte BWLV-Ehren-

präsident Gerd Weinelt den Verstorbenen als einen Pionier der nordbadischen Fliegerei. Über Jahrzehnte hinweg hat sich Wolfgang Lossen in beispielloser Weise um den Luftsport im Land verdient gemacht - sei es vor Ort in seinem Verein, dem Aeroclub Heidelberg, wie auch auf Landesebene als Mitglied im BWLV-Ausschuss Segelflug und als BWLV-Präsidialrat. Den BWLV-Bezirk Nordbaden hat er maßgeblich aufgebaut und jahrzehntelang hervorragend geführt und geprägt. Als Luftbildfotograf hat er darüber hinaus nicht nur dem Luftsport einzigartige und bleibende Bilder unserer Heimat hinterlassen.

Team Spreng/Bäder holte sich den Sieg

Die Siegerehrung konnte pünktlich stattfinden, denn wie immer hatte unser Aus-

werteprofi Thomas Weise alles im Griff: Gerhard Spreng und Helmut Bäder (FMS Kirchheim/Teck) siegten vor Marcus und Astrid Ciesielski (LSG Breitscheid) und Andreas Ritter/Stefan Fackler (SFG Tannheim) auf den Plätzen zwei und drei. Die Einsteigerwertung gewannen Jochen Baer und Harald Osterland vor Thomas Holzhauser/Maria Rzehorsch und Wolfgang Kapferer jr. und Wolfgang Kapferer sen.

Die Baden-Württembergische Motorflugmeisterschaft setzt sich aus den Ergebnissen von Allgäuflug und Südwestdeutschem Rundflug zusammen. Schirmherr Alois Gerig, MdB, überreichte die Pokale an die Baden-Württembergischen Motorflugmeister 2017 im Navigationsflug, Andreas Ritter und Stefan Fackler von der SFG Tannheim. Vizelandesmeister wurden in diesem Jahr Stefan Hoffer und Manuel Bender vom Luftsportring



▲ Eine sorgfältige Planung war unerlässlich

◀ Die große Hitze, die das sommerliche Wetter mit sich brachte, verlangte den Teilnehmern einiges ab



◀ Wegen kurzfristiger Absagen waren lediglich 15 Teams am Start

Das Team Heege/Heege bei der Vorbereitung



▲ Bei der anschließenden Siegerehrung erhielten die erfolgreichen Teilnehmer ihre Pokale



stellt haben, um uns diesen Wettbewerb zu ermöglichen.

Im nächsten Jahr steht ein Jubiläum ins Haus - der Südwestdeutsche Rundflug wird 60! Die Planungen sind bereits angelaufen, und nichts würde die Ausrichter mehr freuen als viele Teilnehmer, die mitfliegen und mitfeiern möchten. Also dann bis zum nächsten Mal - beim 60. Südwestdeutschen Rundflug 2018!

Aalen. Klaus und Renate Heege vom Aero-Club Baden-Baden belegten Platz drei.

Großer Dank an Organisatoren und Ausrichter

Ein herzliches Dankeschön an das bewährte SWDR-Organisationsteam für ei-

nen anspruchsvollen, aber fairen Wettbewerb, dessen Routenplanung die Teilnehmer über schöne Landschaften führte. Ein ebenso großer Dank geht an die Mitglieder des Flugsportclubs Odenwald Walldürn und der Bundeswehr Sportfluggruppe Niederstetten, die ihre eigene Fliegerei an diesem Tag zurückge-

Text: Renate Heege
Fotos: Thomas Becker/Teilnehmer

– Anzeige –

NEU

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG

- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.

SIE BRINGEN ES - WIR BESPANNEN ES!

... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!

www.OratexBespannwerk.com

FLUGZEUGBESPANNUNG VOM FACHMANN!

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG • Am Sportpark • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Email: info@OratexBespannwerk.com



BITTE VORMERKEN:

76. DEUTSCHER SEGELFLIEGER-TAG IN HAGEN

Die Bundeskommission Segelflug und der Aero-Club Hagen laden zum 76. Segelfliegertag am **Samstag, 4. November**, in die Stadthalle in Hagen ein. Nach 2003, 2008 und 2013 richtet der Aero-Club Hagen nun zum vierten Mal den Deutschen Segelfliegertag aus.

Am Vortag des Segelfliegerfestes wird wieder die Gremiensitzung der Bundeskommission Segelflug stattfinden.

Programm:

- 10 Uhr: Eröffnung und Begrüßung
- Bericht der Bundeskommission Segelflug

- Siegerehrung und Preisvergabe an erfolgreiche Sportler 2017
- Vergabe des Hans-Schütz-Gedächtnispreises der Traditionsgemeinschaft Alte Adler
- ab 13 Uhr: Fachvorträge
- 10 bis 18 Uhr: Ausstellung rund um den Segelflug

Eintrittskarten zum Segelfliegertag sind online erhältlich. Aktuelle Informationen sind auf www.segelfliegertag-2017.de veröffentlicht.

Kontakt: Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club, Hermann-

Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531 23540 52, E-Mail: segelflug@daec.de

Ausrichter: Aero-Club Hagen, Silke Leue, Tel.: 0173 7365715, E-Mail: info@segelfliegertag-2017.de

Text: DAeC

HINWEIS FÜR SEGELFLUG-A- UND -B-TRAINER:

Die Teilnahme am Vortragsprogramm des 76. Deutschen Segelfliegertags in Hagen am 4. November wird als Fortbildung für Segelflugtrainer (A und B) mit acht Unterrichtseinheiten anerkannt. Die Trainer geben bitte ihre Trainerlizenz am 4. November bis 11 Uhr am Infostand ab, nach Beendigung des letzten Vortrages kann die Lizenz mit einer Teilnahmebescheinigung wieder in Empfang genommen werden. Bitte auf mögliche Pflichtvorträge für die Trainerfortbildung achten! Für Trainer (A und B) gibt es Zuschüsse zu den Reisekosten (Reisebelege, beispielsweise Bahnfahrkarten, müssen mit abgegeben oder nachgereicht werden.)

NACHWUCHSFÖRDERUNG

SEGELFLIEGER BEKOMMEN GROSSKINSKY-PREIS

Auch in diesem Jahr erhalten zwei Nachwuchstalente eine Einladung zum 1.000-Kilometer-Trainingscamp in Bitterwasser, Namibia: Björn Gintzel (AC Hangelar), bester Junior in der Standardklasse, und BWLV-Pilot Philipp Schulz (FG Geislingen), bester Junior in der Clubklasse bei den deutschen Meisterschaften, stehen als Preisträger fest. Ausgelobt wird der Preis von Wilfried Großkinsky. Rudi Baucke dankte im Namen der Bundeskommission Segelflug dem Preisstifter

für die großzügige Unterstützung. „Der Förderpreis ist außerordentlich attraktiv und eine echte Motivation für die Nachwuchspiloten des DAeC!“

Der Förderpreis beinhaltet:

- zehn Tage Aufenthalt in Bitterwasser mit freier Kost und Unterkunft
- den Flug von Frankfurt nach Windhuk und zurück
- die Teilnahme am Trainingscamp als

Copilot in einer EB 28 im Wechsel mit einem Ventus 2cmx

Der BWLV gratuliert seinem Piloten Philipp Schulz herzlich zu diesem tollen Erfolg!

Text: DAeC/red.

BEEINDRUCKENDE LEISTUNGEN BEI STRENGEM REGELWERK



Eberhard Holl bei einem Negativ-Loop im Freestyleprogramm

Dem BWLV-Segelkunstflug-Piloten Eberhard Holl (FSC Mühlacker) wurde kürzlich eine besondere Ehre zuteil: Als einer von nur vier Athleten vertrat er die deutsche Mannschaft bei den World Games in Wroclaw/Polen. Im Folgenden beschreibt er den Wettbewerb im Segelkunstflug und die Spiele aus seiner Sicht.

Dieses Jahr wurde Segelkunstflug zum ersten Mal als Wettkampfdisziplin in die alle vier Jahre stattfindenden World Games aufgenommen. Die FAI präsentierte publikumswirksame Flugsportarten, um den Luftsport stärker in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu bringen. Als weitere Luftsportarten wurden Paramotors sowie Canopy Piloting ausgewählt. Bei Letzterem werden mit kleinen, schnellen Gleitschirmen Manöver knapp über der Oberfläche eines Wasserbeckens geflogen, wobei in vier verschiedenen Disziplinen

Tempo, Geschicklichkeit und Präzision bewertet werden.

Die World Games in Wroclaw (Breslau) waren sehr professionell vorbereitet. So war der Ärger des Contest Directors für Glider Aerobatics, Philippe Kuchler (Pik), nicht immer ganz nachzuvollziehen, aber im Hintergrund musste wohl doch an vielen Stellen improvisiert werden.

Für die meisten Sportler ungewohnt waren die Live-Kommentierung der Durchgänge von professionellen Sprechern und die Darstellung der Ergebnisse jedes Sportlers kurz nach dessen Flug auf der großen Videowand. Geflogen wurde abwechselnd in kurzen Abschnitten von ca. zwei Stunden, sodass ein Zuschauer an einem halben Tag alle drei Luftsportarten sehen konnte.

Kurzfristige Anfrage der FAI

Das deutsche Team bestand aus Eberhard Holl und Eugen Schaal (Segelkunstflug) sowie Tobias Koch und Markus Scheuermann (Canopy Piloting). Da die Anfrage der FAI, als Nachrücker dabei zu sein, erst eineinhalb Wochen vor Beginn des Wettbewerbs an Holl herangetragen worden war, blieb ihm kaum Zeit, die Kür und das Freestyle-Programm zusammenzustellen und zu trainieren. Sein Arbeitgeber und seine Familie unterstützten die Teilnahme und schließlich gab es auch noch grünes Licht vom DAeC und DOSB.

Neben den zahlreichen organisatorischen Aufgaben wie Organisation der Einkleidung oder die Erhöhung der Versicherungssumme des Flugzeugs war noch die Verplanung des dritten Quartals im Anti-Doping-Tool ADAMS fällig, da die Teilnehmer an den World Games in den sogenannten

Registered Testing Pool aufgenommen werden.

Figuren sind nicht auf den üblichen Katalog beschränkt

In dem deutlich schärferen Regelwerk sind die Figuren nicht auf den üblichen Katalog beschränkt, was zusammen mit den hohen K-Werten der Programme zu spannenden Durchgängen führte. Unbekannte Programme werden erst wenige Stunden vor dem Durchgang bekannt gegeben. Bleibt also nur, in der Planung des Programms die eigene Erfahrung und die der Kameraden zu nutzen und die Geschwindigkeiten, Strategien und Abläufe des Programms im mentalen Training vorab einzuüben.

Für die ersten drei Programme der Disziplin Segelkunstflug wurden aus Sicherheitsgründen als Untergrenze 200 Meter festgelegt, lediglich für das Freestyle-Programm wurde der grundsätzlich zugelassene Rahmen von 100 Metern über Grund ausgeschöpft.

Am Donnerstag wurden Trainingsstarts durchgeführt, bei denen man sich erstmals mit der schlecht sichtbaren und schief zur Landebahn ausgerichteten Box „anfreunden“ konnte. Am gleichen Tag fand die große Eröffnungszeremonie im Stadion von Wroclaw statt. Diese war mit großem Aufwand vorbereitet worden und erinnerte an eine Olympiageröffnung. Der feierliche Einmarsch der Nationen bildete den Höhepunkt.

Swift S-1 ist noch immer das bevorzugte Flugzeug

Für den vielfachen Meister bei Europa- und Weltmeisterschaften Jerzy Makula waren die World Games der letzte große



Team Germany bei der Eröffnungsfeier der Air Sports Wettbewerbe. Im Hintergrund die ungarischen Sportler



Siegerehrung in der Kategorie Glider Aerobatics – mit dem Deutschen Eugen Schaal (rechts) als Bronzemedailengewinner

Wettbewerb. Jerzy flog auf Eugen Schaals Swift, da sein Solo Fox drei Wochen vor den World Games einen Unfall hatte und noch nicht repariert worden war. Bei der anschließenden Weltmeisterschaft in Torun schlüpfte Jerzy bereits in die Rolle als Contest Director. Damit flogen alle Piloten auf dem Flugzeugmuster Swift S-1, der auch nach rund 25 Jahren das Maß der Dinge im Segelkunstflug darstellt.

In der Kür galt es, die Aufgabe zu lösen, ein Programm mit 300K (30 Prozent mehr als die Kür in einer Unlimited-Weltmeisterschaft) mit einer ganzen gerissenen und einer halben gestoßenen Rolle und auch sonst verschärften Reichhaltigkeitskriterien in die erlaubten 1.000 Meter Höhe zu zaubern. Neben den üblichen Strategien - sauber und mit relativ geringer Fahrt zu fliegen – war auch Fingerspitzengefühl in der Zusammenstellung des Programms gefragt.

Gute Leistung der deutschen Piloten

Eugen Schaal legte eine beeindruckende Performance hin und konnte sich hauchdünn vor dem Russen Georgy Kaminskiy auf den ersten Platz katapultieren. Eberhard Holl war mit seinem sechsten Platz ohne Höhenstrafen mehr als zufrieden. Da die Penalties aufgrund eines Formfehlers nachträglich gestrichen wurden, rutschte er wieder auf den achten Platz ab.

Die herausragende Figur im ersten unbekanntem Programm, das noch am gleichen Tag geflogen wurde, war ein gezogener Humpty mit einer Wechselrolle, bestehend aus einer halben gestoßenen und einer halben gerissenen Rolle in der Abwärtslinie. Obwohl diese Figur nicht bei Welt-

meisterschaften in unbekanntem Programmen verwendet werden darf, war sie erstaunlicherweise wenig selektiv und wurde von allen Piloten gut gemeistert. Eugen belegte den zweiten Platz, aber Ferenc Toth, der amtierende Weltmeister aus Ungarn, war ihm in der Gesamtwertung bereits dicht auf den Fersen.

Gezeigt, was mit einem Segelflugzeug möglich ist

Im dritten Programm, das am Samstag geflogen wurde, war eine eineinhalbfache gerissene Rolle in einer Avalanche enthalten, die sich als harte Nuss entpuppte. Erschwerend kam hinzu, dass auch dieses Programm wieder sehr höhenkritisch war, weshalb einige Piloten die Eingangsgeschwindigkeit für die Figur nicht so hoch

ansetzen konnten, wie es erforderlich gewesen wäre. Vier Piloten bekamen eine Hard Zero oder Wertungen nahe null und die Piloten Eberhard Holl und Jerzy Makula mussten das Programm nach einer nicht sauber gestoppten Rolle wegen zu geringer Höhe abbrechen. Eugen Schaal war mit zu frühem „Einhängen“ ebenfalls betroffen, er konnte das Programm jedoch weiterfliegen und kam noch auf Platz sechs.

Das Freestyle-Programm wird analog zu einer Airshow mit Rauch und Musik geflogen. Die Piloten sind aufgefordert zu zeigen, was mit einem Segelflugzeug überhaupt fliegbar ist. Unter anderem werden Vielfalt, Raumeinteilung und artistischer Ausdruck bewertet. Sieger im Freestyle-Wettbewerb war Ferenc Toth, bei dem vor allem die Übereinstimmung der Musik mit den Figuren beeindruckend war, vor dem Altmeister Jerzy Makula.

Letztlich entschied der amtierende Unlimited-Weltmeister Ferenc Toth mit einer konstanten Leistung den Wettbewerb für sich. Eugen Schaal musste auch den Italiener Luca Bertossio an sich vorbeiziehen lassen, war aber mit der Bronzemedaille hochzufrieden

Text und Fotos: Eberhard Holl



Team Germany vor der Eröffnungsfeier



Beeindruckendes Starterfeld: Auch in diesem Jahr war der Andrang beim Klippeneck-Wettbewerb ungebrochen

49. KLIPPENECK-WETTBEWERB

GELUNGENER WETTBEWERB TROTZ BESCHIEDENEM WETTER

Er fing gar nicht so schlecht an, der 49. Klippeneck-Segelflugwettbewerb. Wie jedes Jahr in der ersten Ferienwoche – dieses Mal vom 29. Juli bis 5. August – traf sich eine illustre Runde von Segelfliegern auf dem Klippeneck, um sich im sportlichen Wettkampf zu messen. Rund 110 Piloten aus Deutschland, der Schweiz und Belgien wollten das Beste aus ihren Flugzeugen herausholen, um nach acht Wertungstagen den jeweils besten der fünf Wertungsklassen (Standard-, 15m-, 18m-, Doppelsitzer- und Offene Klasse) zum Sieger zu küren. Darunter war auch die amtierende Weltmeisterin der 18m-Klasse der Frauen, Katrin Senne. Zudem waren noch die WM-Teilnehmerin Christine Grote und einige Mitglieder des Schweizer Nationalkaders vor Ort.

Am Samstag, 29 Juli ging es los – mit für Klippeneck-Verhältnisse fast schon bescheidenen Aufgaben um die 200 Kilometer, die Schwäbische Alb hinauf und wieder hinunter. Aufgaben, die für die meisten Piloten an diesem ersten Wertungstag noch zu schaffen waren. Doch schon am zweiten Wertungstag zeigte sich, dass eine schwierige Wetterkonstellation für die restliche Wettbewerbswoche bestimmend bleiben sollte. Ein Höhentrog lag stabil über dem westlichen Atlantik und sorgte mit Warmluftzufuhr, Gewitterneigung und gegen Ende der Woche mit starkem Westwind für tiefe Sorgenfalten auf der Stirn des Wettbewerbs-Meteorologen Henry Blum. Dem widrigen Wetter geschuldet, fiel die Aufgabe am zweiten Wertungs-

tag noch kleiner aus. Für alle Klassen gab es deshalb eine Assigned Area Task mit durchschnittlichen Strecken von 130 bis etwa 150 Kilometern.

Die folgenden Tage zeichneten sich durch geduldiges Warten auf das richtige Wetter aus. Am dritten Wertungstag wurde neutralisiert, am vierten schien sich glücklicherweise doch ein Wetterfenster zu öffnen. Die 15m- und die Standard-Klasse wurden in die Luft gezogen, die restlichen Klassen neutralisiert. Das Wetterfenster schloss sich dann aber wieder, so dass nur die Standard-Klasse zu ihrer Aufgabe startete und die 15m-Piloten unverrichteter Dinge wieder auf dem Klippeneck landeten. Die Aufgabe war mit 170 Kilometern über die Schwäbische Alb scheinbar nicht allzu schwierig. Dass es doch nicht so leicht war, zeigte sich daran, dass kaum ein Pilot wieder auf dem Klippen-

eck landete. Dafür saßen aber dann sieben von ihnen in Hayingen.

Am fünften Wertungstag ging es wieder für alle Klassen in die Luft. Mit Aufgaben um die 200 Kilometer wurden auch an diesem Tag keine rekordverdächtigen Strecken ausgeschrieben. Und das zu Recht, denn das schwierige Wetter ließ wieder den Großteil der Piloten außenlanden oder mit Motorhilfe zum Klippeneck zurückkehren.

Der sechste Wertungstag wurde gegen Nachmittag für alle Klassen neutralisiert, und wegen des starken Westwindes gab es auch am siebten und achten Wertungstag keine Startfreigabe. Aber einige Piloten nutzten bei dem starken Wind die Hangkante und demonstrierten dem Publikum, dass man am Klippeneck auch ohne Thermik stundenlang Segelfliegen kann.



Auch die kleinsten Zuschauer hatten ihren Spaß



Gemeinsam anpacken – das galt auch auf dem Klippeneck

Es bleibt zu sagen, dass es dem engagierten Team um Wettbewerbsleiter Martin Trittler, Flugleiter Frank Möbeck und Meteorologe Henry Blum gelang, das Beste aus den bescheidenen Wetterbedingungen zu machen. Die Aufgaben wurden der Wetterlage entsprechend gestellt und die Wettbewerbsleitung suchte auch die kleinsten Wetterfenster zu nutzen, so dass am Ende drei Wertungstage für alle Klassen geflogen werden konnten.

In der Gesamtwertung der einzelnen Klassen bewegte sich auf den vorderen Plätzen nicht sehr viel. Zumeist machten die Piloten, die am ersten Tag schon auf den Podestplätzen landeten, diese dann auch unter sich aus. Karl-Eugen Bauder von der FG Blaubeuren ließ sich mit seinem Venus 2ax den ersten Platz in der 15m-Klasse nicht mehr nehmen. Ebenso ließen sich Timo Protzer und Karl-Heinz Röhm vom FSV Wächtersberg in einem Duo Discus den ersten Platz in der Doppelsitzer-Klasse nicht mehr streitig machen.

Max Kollmar (FLG Donzdorf) rutschte in seinem Nimbus vier nur am zweiten Wertungstag auf den zweiten Platz in der Offenen Klasse, schaffte es aber am letzten Tag wieder ganz nach oben auf das Podest. Dies war besonders bemerkenswert, da es sein erster Klippeneck-Wettbewerb und sein vierter Segelflugwettbewerb überhaupt war. Felix Ruoff von der FG Wolf Hirth dominierte mit seinem Discus 2bx die Standard-Klasse vom ersten Tag an und ließ sich den ersten Platz in der Gesamtwertung bis zum Ende nicht mehr nehmen. Fredy Zulliger (SG Basel-Fricktal) schob sich in seiner ASG 29 am letzten Tag vom zweiten auf den ersten Rang der 18Meter-Klasse. Harry Bader vom Aeroclub Klippeneck und sein Copilot David Weber beschlossen den Wettbewerb mit dem dritten Platz auf einer EB29 in der offenen Klasse als beste Klippenecker. Was aber abseits von diesen sportlichen Aspekten den Klippeneck-Wettbewerb immer wieder ausmacht, ist die herzliche Atmosphäre auf dem Flugplatz. Dazu ge-

hört die Rundum-Versorgung durch Festwirt Hans-Peter Grimm und das Bewirtungsteam der SFG Spaichingen-Aldingen, sowie ein tolles Rahmenprogramm, bei dem von einem Konzert der Stadtkapelle Spaichingen über Kunstflugvorführungen bis hin zu Fallschirmspringern und der Abschlussfeier eine Menge geboten war. Dies macht den Klippeneck-Wettbewerb auch zu einem festen Bestandteil in der Ferienplanung vieler Besucher aus der Umgebung. Um es mit den Worten von Weltmeisterin Katrin Senne zu sagen: „Das Klippeneck ist gigantisch, wunderschön, ein Stück Heimat. Hier kann man total abschalten, auf 1.000 Metern den Blick auf die Schwäbische Alb und den Schwarzwald genießen. Das ist einfach sensationell!“

So bleibt am Ende nur der Ausblick auf den Jubiläums-Wettbewerb im nächsten Jahr, für den der Vorsitzende der ARGE Klippeneck, Gerold Hermlé, schon einige Überraschungen angekündigt hat. Und die Hoffnung, dass das Wetter in der ersten Ferienwoche 2018 ein Einsehen hat, damit endlich wieder rekordverdächtige Strecken zur Aufgabe gestellt werden können.



Unter www.klippeneck.de gibt es alle Aufgaben und Ergebnisse online.

Text: Jörg Ott
Fotos: Sören Ebser

BERICHT EINES TEILNEHMER-TEAMS

ZUM KLIPPENECK-WETTBEWERB MIT DEM BW1

Karla Koch und Pascal Kaiser starteten beim Klippeneck-Wettbewerb bereits zum fünften Mal in der Doppelsitzer-Klasse. Dieses Jahr konnten sich die beiden Nachwuchsfieger den zweiten Platz sichern. Sie waren mit dem Doppelsitzer BW1 des SBW-Fördervereins unterwegs. Im Folgenden ihr Bericht zum Wettbewerb.

Perfektes Segelflugwetter hat Petrus uns leider nicht beschert. Darunter waren Blauthermik und tote Luft, Konvergenz, Gewitter und Warmluftgeblubber, ge-

paart mit diversen Abschirmungen. Nicht dabei waren gute Wolken thermik, Wolkenstraßen und „Hammerwetter“. Aber auch damit muss man umgehen können. Da der BW1 keinen Motor besitzt, ist Motorschmeißen nicht möglich. Um lange Rückholturen zu umgehen, wollten wir Außenlandungen möglichst vermeiden – getreu dem Motto: „Wir haben keinen Motor, also müssen wir rumkommen!“

Am ersten Wertungstag lag die zweite Wende mitten im Blauen und es war nicht klar, ob wir den Wendepunkt errei-

chen, geschweige denn aus der (fast) toten Luft wieder an die Albkante gleiten würden. Dass wir den letzten Lupfer des Tages noch erreichten, war nur der beträchtlichen Gleitleistung und dem relativ geringen Gewicht des Duos zu verdanken. Die Entscheidung, den letzten Aufwind des Tages bis zuletzt auszufliegen, brachte die letzten nötigen Höhenmeter fürs Heimfliegen. Und so waren wir einer der beiden „Rumkommer“ am ersten Tag.

Der zweite Wettbewerbstag wurde zu dem Tag, über den das ganze Feld den

Rest des Wettbewerbs reden würde. Ausgeschrieben war für alle Klassen eine AAT mit anderthalb Stunden Mindestflugzeit. In Richtung der ersten Wende entwickelte sich ein schöner Cumulus im Blauen, und alle waren positiv gestimmt, den sichtbar entstehenden Aufwind nutzen zu können. Leider kam alles anders: Die Wolke zerfiel und tötete alles Steigen darunter großflächig ab. Die gesamte Doppelsitzer-Klasse glitt in den Wendesektor und drehte möglichst schnell wieder um, um nicht noch mehr Höhe zu verschenken. Mit wenig Luft unter den Flächen stiegen wir auf der Alb in den letzten Bart des Tages ein. Den Rest des Fluges verbrachten wir im Geradeausflug mit Geschwindigkeiten von mehr als 150 Stundenkilometern unter einer Konvergenz, die sich auf dem Rückflug zu einem ausgewachsenen Cumulonimbus entwickelte. Da der zweite Wendesektor wegen des guten Vorankommens zu

klein wurde, landeten alle nach etwas mehr als einer Stunde Wertungszeit sicher auf dem Klippeneck.

Der dritte Tag war geprägt durch eine sehr warme Luftmasse mit schwachen Steigwerten und einer ankommenden Abschirmung. Diese wurde für uns zum Verhängnis, denn sie schirmte die Thermik zuverlässig ab, und die einzige Möglichkeit, noch aufs Klippeneck zurückzukommen, war im Hangflug an der Albkante entlang. Für uns endete der Flug kurz hinter Balingen auf einem Stoppfeld, noch vor dem Erreichen der letzten Wende.

Trotz des ungünstigen Wetters war es wieder ein wunderbarer Wettbewerb auf dem Klippeneck. Die Organisation war super, und die Teilnehmer ließen sich auch nach den vielen neutralisierten Tagen die Laune nicht verderben.

Unser Dank gilt:

- unserem treuen Helfer und Rückholer Paul.
- dem Streckenflugförderverein Baden-Württemberg für das Überlassen des BW1
- dem Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) für die finanzielle Förderung
- der ARGE Klippeneck und dem ganzen Wettbewerbsteam für einen grandiosen Wettbewerb.

Text: Karla Koch und
Pascal Kaiser (LG Hotzenwald)

DER BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE NACHWUCHS DER SEGELFLUG-NATIONALMANNSCHAFT MIT BEHARRLICHKEIT UND TALENT ZUM ERFOLG



David Barth von der LSG-Bietigheim-Lauffen-Löchgau gehört schon als 21-Jähriger zu den Top-Segelfliegern im Land

Nachdem die Ergebnisse der Deutschen Segelflugmeisterschaften 2017 feststehen, sind auch die hierfür vorgesehenen Nationalmannschaftsplätze wieder belegt. Unsere Piloten aus Baden-Württemberg haben sich satte 43 Prozent davon erkämpft, was nicht zuletzt die Folge einer guten Förderung des Streckensegelflugs im BWLV ist.

Besonders erfreulich ist der junge Nachwuchs. Denn neben den international erfolgreichen Spitzenpiloten wie etwa Mario Kießling, Matthias Sturm, Markus Frank und Freddy Hein, sind neuerdings überwiegend Jüngere in die Spitze des deutschen Segelflugs aufgerückt. Diese sollen hier, zusammen mit dem D-Kader-Trainer, den BWLV-Mitgliedern vorgestellt werden:

Der 28-jährige Berufsschullehrer **Alexander Späth** vom Aeroclub Esslingen hat 3.000 Segelflugstunden, 1.000 davon in Südfrankreich, wo er leidenschaftlich gerne fliegt und seinen fliegerischen Horizont erweitert.

Mit Spaß am Teamflug (siehe Artikel im September-adler) konnte er bei der DM in Stendal sein Ziel, sich für die Nationalmannschaft zu qualifizieren, erreichen. Bei der dieses Jahr sehr starken Konkurrenz der FAI-15m-Klasse gelang es ihm, durch einen starken Endspurt das Spitzenteam Bauder/Omsels am letzten Tag noch knapp zu überholen. Grundlage hierfür ist sein Kampfgeist, denn er gab auch nach Misserfolgen nicht auf, was seine mentale Stärke belegt.

Sebastian Bauder von der Fliegergruppe Blaubeuren hatte zusammen mit seinem hessischen Teampartner Jan Omsels in Stendal einen guten Start. Das Team erkämpfte sich im leistungsdichten Feld der 15m-Klasse durch anhaltende Spitzenplatzierungen bis zum zweitletzten Tag ein solides Punktepolster auf den



Bernd Schmid vom AC Baden-Baden ist nicht nur erfolgreicher Pilot, sondern engagiert sich auch als Landestrainer im BWLV



Ausgezeichneter Pilot, D-Kader-Trainer und Wissensvermittler beim Streckenflug: Sebastian Nägel von der Fliegergruppe Blaubeuren



Tobias Ladenburger und Leonard Krohmer (FG Schwäbisch Gmünd) holten sich den Titel in der Doppelsitzer-Klasse bei der DM in Zwickau

Viertplatzierten. Durch einen kleinen taktischen Fehler in einer undurchsichtigen Wettersituation am letzten Tag verlor er drei Minuten Zeit und kam dadurch mit einem knappen 19-Punkte-Rückstand auf Späth, der mit 4.772 Punkten vorn lag, auf Platz drei. Dies ist, gemessen an der sehr starken Konkurrenz in der 15m-Klasse, der größte Erfolg des früheren C-Kader-Mitglieds und Sportsoldaten.

Bemerkenswert ist auch Bauders Engagement bei der Nachwuchsförderung. Bereits seit 2009 gibt der 31-jährige Kunststoffingenieur Wissen und Erfahrung beim BWLV-Streckenflug-Theorielehrgang erfolgreich weiter. Darüber hinaus leistet er als Trainer des BWLV-D-Kaders sehr wertvolle Arbeit.

Landestrainer Bernd Schmid vom AC Baden-Baden begann seine fliegerische Laufbahn 1971 in Giengen/Brenz. C-Kader, Segelfluglehrer-Ausbildung, zehn Deutsche Meisterschaften, Landesmannschaftssprecher, D-Kader-Trainer seit sieben Jahren, markieren die langjährige segelfliegerische Laufbahn des promovierten Ingenieurs.

Wettbewerbe fliegt er nicht zuletzt, weil er als Trainer Vorbild sein und seinen reichhaltigen Erfahrungsschatz – auch im mentalen Bereich – weiter ausbauen möchte. Des Weiteren reizen ihn der Spaß am Fliegen und die Kontakte innerhalb der Flieger-Community auf den Wettbewerben.

Beflügelt vom neuen Ventus 3, flog er nach dem Motto „Immer ganz locker und es geht immer noch was!“, in der 18m-Klasse in Stendal auf den vierten

Platz. Der Vollblut-Segelflieger freut sich auf die EM 2019 in Turbia/Polen und hofft, bis dahin seine Schwäche, nämlich den letzten Wertungstag zu vergeigen, abstellen zu können.

Bei der DM in Zwickau erkämpfte sich **Sebastian Nägel** von der Fliegergruppe Wolf Hirth mit dem vierten Platz in der Standardklasse einen der begehrten Plätze in der Nationalmannschaft.

Den Titel in der Doppelsitzer-Klasse holten sich **Tobias Ladenburger** (34 Jahre, 1.500 Flugstunden) und **Copilot Leonard Krohmer** (23 Jahre, 250 Flugstunden) bei der DM in Zwickau; (siehe auch Bericht im September-adler). Ihre Ziele, aus jedem Tag das Beste herauszuholen und damit unter die Top 5 zu kommen, haben die beiden klar erreicht und mit dieser Leistung ihr Talent unterstrichen. Letzteres wird auch in ihrem Verein, der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd, gefördert. Beeindruckend wirkte auf die beiden das gelungene Zwickauer Task-Setting – und beeindruckend waren auch ihre spannenden und schnellen Endanflüge.

Der 21-jährige Shooting-Star **David Barth** von der LSG-Bietigheim-Laufen-Löchgau konnte seinen 22 Jahre alten Bruder **Timo Barth**, der sich seither als „Bodenmannschaft“ hervortat, dazu überreden, ihn mal im Cockpit zu unterstützen. Resultat: Platz drei bei der DM in Zwickau, knapp hinter dem Silbermedaillen-Gewinner und mit mehr als 100 Punkten Vorsprung auf den Viertplatzierten.

Verwunderlich ist dies nicht, denn bereits bei seinem ersten Wettbewerb 2014 in Hockenheim hatte sich der damals 17-Jährige, unterstützt von seinem Bruder Marco, mit einem hervorragenden Platz in der Club-Klasse für die Senioren-DM und für den BWLV-D-Kader qualifiziert. 2015 erweiterte er seinen fliegerischen Horizont als Sportsoldat um 400 Flugstunden und stieg in den C-Kader des DAeC auf. Besonders erfreulich ist seine Bereitschaft, als Wettbewerbspilot sein Können an den fliegerischen Nachwuchs weiterzugeben. So absolvierte er, wie auch sein Bruder Timo, erfolgreich die Ausbildung zum Segelfluglehrer.

Für alle gilt gleichermaßen, dass solche Leistungen nicht vom Himmel fallen, sondern einer Zielstrebigkeit entspringen, auf welche dann systematisches und effektives Training folgt – speziell bei zentralen Wettbewerben. Der von unseren Spitzenpiloten betriebene erhebliche Aufwand belegt, dass es großen Spaß machen kann, sich mit anderen Gleichgesinnten sportlich zu messen. Hinzu kommen dann noch die beeindruckenden Erlebnisse der bewussten Naturbeobachtung, welche die Piloten für ihre Mühen entlohnen.

**Text: Karl Eugen Bauder, BWLV-Landestrainer Segelflug
Fotos: privat/Piloten**

EM IN LASHAM/ENGLAND

FREDDY HEIN IST EUROPAMEISTER IN DER 15M-KLASSE



Das deutsche Team (v.l.): Michael Streit, Holger Karow, Michael Sommer, Trainer Holger Back (unten), Uli Schwenk, Freddy Hein und Sebastian Huhmann

Riesenerfolg für die BWLV-Piloten bei den „19th FAI European Gliding Championships“ (EGC) in Lasham: In der 15m-Klasse zeigte Freddy Hein (FG Schwäbisch Gmünd, Ventus 2ax) eine überragende Leistung und erlog sich den Titel des Europameisters.

Bei neun gewerteten Flügen landete er nicht ein einziges Mal außerhalb des Podests, selbst den dritten Platz belegte er nur einmal. Dennoch musste er im Endspurt enorme Nervenstärke beweisen: Erst mit dem letzten Flug gelang es ihm, den Briten Tim Scott auf Platz zwei zu verdrängen und sich den Titel zu sichern.

Sein BWLV-Kollege Uli Schwenk (LSV Münsingen-Eisberg, Ventus 2a) schnitt ebenfalls sehr gut ab. Er blieb während des gesamten Wettbewerbs auf dem Podest; über die ersten vier Wertungstage führte er das Teilnehmerfeld der 15m-Klasse sogar an und hielt sich da-

nach auf Platz zwei – bis er am vorletzten Wertungstag auf den dritten Platz abrutschte. Im Finale musste er leider auch diesen noch an den Briten Gary Stingemore abgeben und wurde am Ende mit nur zwölf Punkten Abstand Vierter, sodass er eine Medaille knapp verpasste.

In der Offenen Klasse dominierte der deutsche Erfolgspilot Michael Sommer (BY): Fast den gesamten Wettbewerb über hielt er Platz eins in der Gesamtwertung, lediglich am ersten und dritten Wertungstag schloss er als Zweiter ab. Am Ende führte er mit 241 Punkten Abstand zum Briten Peter Harvey das Feld an und holte sich damit den Titel.

Auch in dieser Klasse war ein BWLV-Pilot weit vorn dabei: Holger Karow (FG Wolf Hirth, EB 29 DE) flog zwar immer im ersten Drittel des Teilnehmerfelds mit, rutschte aber am Ende aus den Medaillenträngen. Letztlich sicherte er sich hinter dem Briten Russell Cheetham den vierten Platz.

Michael Streit und Sebastian Huhmann gingen in der 18m-Klasse an den Start. Streit schloss auf Platz elf von 25 ab, Huhmann auf Platz zwölf.

Das Flugwetter war während der EM nicht immer ideal: „Wir hatten hier sehr viele Flugtage mit zum Teil anspruchsvollen ‚englischen‘ Bedingungen, aber erstaunlicherweise auch Traumwetter mit großen Strecken und sehr guten Schnittgeschwindigkeiten“, heißt es dazu im EM-Blog.

In der Mannschaftswertung landete Deutschland auf dem ersten Platz - vor dem Vereinigten Königreich und den Niederlanden.

Der BWLV gratuliert seinen erfolgreichen Piloten sehr herzlich zu ihren tollen Leistungen und wünscht weiterhin allzeit gute und sichere Flüge!

Text: red./DAeC
Foto: DAeC

SEGELKUNSTFLUG-WM IN TORUN/POLEN

SILBERMEDAILLE FÜR TOBIAS HACKEL

Simon Greis in der SZD59

Der Austragungsort für die Segelkunstflugweltmeisterschaft in der Unlimited- und Advanced-Klasse war, wie schon 2011 und 2014, Torun in Polen. Trotz durchwachsenem Wetter konnten vier von sechs Durchgängen geflogen werden.

Obwohl es einige Aufsteiger von der Advanced in die Unlimited gab, setzte sich der Trend der vergangenen Jahre mit einer großen Präsenz in der Advanced-Kategorie und einem überschaubaren Unlimited-Feld fort. Dementsprechend fiel auch die Teamwertung in der Unlimited ins Wasser, da nicht genügend Länder in Teamstärke angetreten waren. Erfreulich die Zuwächse aus den USA und Argentinien.



Dennis Konieczny beim mentalen Training, im Vordergrund Marwin Woltering

Baden-Württemberg war mit fünf Piloten (Advanced: Simon Greis, Jens Holnaicher und Dennis Konieczny, Unlimited: Tobias Hackel und Eberhard Holl) stark vertreten.

In der Figurenauswahl werden traditionell die „Hammerfiguren“ zu Beginn eingebracht. Dieses Jahr wurden in der Unlimited unter anderem ein Negativlooping mit einer zweifachen gesteuerten Rolle im Scheitelpunkt sowie eine Figur mit eineinviertel Umdrehungen Rückentrudeln und anschließend einer dreiviertel gestoßenen Rolle vorgeschlagen und auch geflogen. Diese auch als „Erdbohrer“ bekannte Figur hat einen Höhenverbrauch von immerhin rund 400 Metern. Im Wettbewerb trugen beide Figuren allerdings erstaunlich wenig zur Selektion bei.

Es kamen erstmals keine Linienrichter mit Peilstangen zur Erfassung der Boxout-Zeit zum Einsatz. Vielmehr wurde das auf wenige Meter genaue Höhenmessgerät, das jedes Flugzeug mitführt, auch zur Ermittlung der Boxouts herangezogen. Angesichts der Diskussionen in den vergangenen Jahren ein wirklich sinnvoller und von allen Piloten begrüßter Schritt. Zusammen mit den Wertungsbögen der Judges bekamen die Piloten für jedes geflogene Programm einen Höhen- und Boxschrieb zur Prüfung vorgelegt, auf dem man den genauen Flugweg in der Box nachvollziehen konnte.

Dennis Konieczny hatte kein Glück beim ersten Wertungsflug

Nachdem die Trainingstage nur wenig fliegbar waren, eröffnete Dennis Konieczny in der Advanced-Kategorie mit der Startnummer eins die Wertungsflüge, was



Höchste Konzentration war gefragt

ihm leider keinen Bonus brachte. Durch eine Richtungsänderung im Weibchen von mehr als 90 Grad kassierte er eine Hard Zero und landete am Ende auf Platz 34 von 35.

Da die Thermik zwischenzeitlich einsetzte, musste Jens Holnaicher mit der Startnummer fünf wegen Wolken in der Box abbrechen und unverrichteter Dinge wieder landen. Nachdem die Basis angestiegen war, wurde ihm auf seinem ersten Wertungsflug bei einer Weltmeisterschaft ebenfalls das Weibchen zum Verhängnis. Die Figur fiel in die falsche Richtung, wurde zu einem sogenannten Männchen und somit ebenfalls zu einer HZ. Damit reihte sich der Deutsche Meister vor dem Deutschen Vizemeister auf Platz 31 in der Tageswertung ein. Einzig für Simon verlief der Wertungsflug ohne HZ, doch auch er kam wegen kleiner Fehler nur auf Platz 26.

BWLV-Piloten hatten Schwierigkeiten beim Free-Known der Unlimited Klasse

Anschließend wurde die Unlimited mit der Free-Known begonnen und am Sonntag fertig geflogen. Das deutsche Team zeigte insgesamt recht gute Leistungen. Für die beiden Piloten aus Ba-



Das deutsche Segelkunstflug-Team in Torun

den-Württemberg lief es nicht so toll. Eberhard Holl bog im Programm falsch ab und kassierte damit gleich zwei Hard Zeros. Tobias Hackel musste aus Mangel an Höhe in der drittletzten Figur abbrechen, was ihm gleich drei HZ einbrachte. Das Programm war aufgrund einer ganzen und einer dreiviertel gerissenen sowie einer dreiviertel gestoßenen Rolle in den Pflichtfiguren wie bereits im vergangenen Jahr höhenkritisch. Es hagelte prompt neben dem erwähnten Abbruch zwei „too low“ und zweimal ein doppeltes „too low“. Marvin Woltering war mit Platz sieben bester Deutscher und Gisbert Leimkühler belegte den achten Platz.

Solide Leistungen im Anschluss

Danach versuchte das Advanced-Team im ersten unbekanntem Programm sowie der Free-Unknown im dritten Durchgang, das die Piloten erst einen Tag vor Beginn des Durchgangs erhalten, das Beste aus dem verpatzten Start in den Wettbewerb zu machen, was ihnen auch gelang. Jens Holnaicher (Platz zehn und 14) und Simon Greis (Platz zwölf und 16) konnten auf der SZD-59 solide Leistungen abrufen. Die überwiegende Anzahl der Piloten startete auch in der Advanced-Klasse auf den Typen Swift S-1 oder MDM-1 Fox; weiter vertreten waren nur drei SZD-59 acro sowie zwei Pilatus B4. Dennis Konieczny gelang in diesem Flug leider erneut ein Weibchen nicht, weshalb er sich mit Tagesplatz 32 begnügen musste.

Internationale Abende und Unwetter

Am Montag war in der Unlimited bei starkem Wind der Erdbohrer in der ersten Unbekannten dran. Im Vorfeld wurde viel diskutiert, wie das Rückentrudeln am besten einzuleiten sei. Die mentale Vorbereitung hatte sich gelohnt, sodass der Durchgang eher durch die Klassiker (kein „Rückwärtsfallen“ im Tailslide, schlecht bewertete Rollenkreise oder Box-outs)

entschieden wurde. Eugen Schaal kam mit dem vierten Platz zumindest an die Spitzengruppe heran, und Marvin Woltering konnte in dem Durchgang den sechsten Platz erzielen.

Neben dem schon traditionellen französischen Abend gab es dieses Jahr auch einen tschechischen und einen deutschen Abend, bei dem regionale Speisen und Getränke gereicht wurden, sowie eine Nacht mit einem ebenso fast schon traditionellen Unwetter.

Tobias Hackel holt Silber in der Free Unknown der Unlimited-Klasse

In der Free-Unknown der Unlimited gelang Tobias Hackel (FG Mosbach) am Donnerstag das Kunststück, den zweiten Platz und damit die Silbermedaille in der Free Unknown zu erringen. Lediglich der Ungar János Szilágyi lag mit 16 Punkten vor ihm.

Der vierte und letzte Durchgang der Advanced, das zweite Unbekannte Programm, war dominiert von kräftigem Wind, bei welchem die Piloten damit zu kämpfen hatten, sich in der Box zu halten. Vor allem Jens Holnaicher kassierte trotz eines sauberen Flugs Abzüge für weit entferntes Fliegen, da er aus dem hinteren Ende der Box getrieben wurde. Auch die anderen deutschen Piloten hatten mit dem Windversatz zu kämpfen. Am Ende purzelten Simon Greis und Jens Holnaicher auf Platz 18 und 19 in der Tageswertung. Dennis landete auf Platz 29.

Eher ernüchterndes Ergebnis für das deutsche Advanced-Team

Das hieß am Ende für das Deutsche Advanced-Team ein eher ernüchterndes Ergebnis. Die besten deutschen Platzierungen wurden von den WM-Neulingen Simon Greis auf Platz 20 sowie von Jens Holnaicher auf Platz 21 erfliegen. Die beiden B4-Piloten Jürgen Grygier und Mathias Mühlbacher flogen solide auf Platz 26

Medaillenverleihung Free-Unknown Unlimited, links: Tobias Hackel



und 27. Dennis Konieczny sowie Klaus Dieter Leinert belegten die Plätze 32 und 34. An der Spitze gewann bei seiner dritten WM-Teilnahme der Schwede Gustav Salminen vor Erwin George (FRA) und Michal Klimaszewski (POL).

Am Freitag, dem letzten vollen Wettkampftag, konnte bei recht starkem Wind noch die zweite Unbekannte in der Unlimited-Kategorie geflogen werden. Das Programm war von Figuren mit negativer Beschleunigung geprägt. Ab Figur fünf zeigte das Rad zumeist in den Himmel. Der negative Chinese Loop mit den zwei Rollen sah aus Angst vor einem Strömungsabriss eher wie ein „Zwetschgoid“ aus, wurde aber durchweg gemeistert. Aus deutscher Sicht lief der Durchgang recht erfreulich: Moritz Kirchberg auf Platz drei, Wolfgang Schieck auf Platz sieben, Eugen Schaal auf Platz zehn und Eberhard Holl auf Platz elf.

Unlimited Overall: Erster Platz Ferenc Toth, Zweiter János Szilágyi, Dritter Luca Bertossio. Moritz Kirchberg beeindruckte als Newcomer und bester Deutscher mit dem fünften Platz. Tobias Hackel war der einzige Deutsche, der eine Medaille mit nach Hause nehmen konnte.

Text: Eberhard Holl
Fotos: Eberhard Holl/Jens Holnaicher

SIBYLLE ANDRESEN SCHAFFT NEUE BESTLEISTUNGEN REKORDFLÜGE IN DEN USA



Pfeilschnell unterwegs: die Mannheimer BWLV-Pilotin Sibylle Andresen

Regelmäßig ist Sibylle Andresen, erfolgreiche Luftsportlerin des Segelflugvereins Mannheim, in den USA auf der Jagd nach Rekorden. So auch in diesem Jahr: Erneut ist sie mit einigen besonderen Resultaten aus den USA zurückgekehrt. Obwohl das Wetter nicht so gut war wie gewünscht (teilweise gab es mehr als zehn nicht fliegbare Tage am Stück mit Gewittern), stellte sie folgende Rekorde auf:

Am 3. Juli gelang ihr der neue Weltrekord der Geschwindigkeitswertung für ein 750-Kilometer-Dreieck. Mit 156,14 Stundenkilometern verbesserte sie den bestehenden Rekord um mehr als fünf Stundenkilometer. Am 1. August stellte Andresen zudem einen Kontinentalrekord über die 500-Kilometer-Ziel-Rückkehrstrecke mit einer Geschwindigkeit von 162,70 Stundenkilometern auf.

Der BWLV gratuliert seiner Spitzenpilotin sehr herzlich zu den tollen Leistungen und wünscht allzeit gute Heimkehr!

Text: red.
Foto: privat

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

GEBURTSTAGSFEIER FÜR EIN FLUGZEUG

Am Herrenteich, dem Flugplatz des Sportfliegerclubs Schwetzingen am Rheindamm bei Ketsch, wurde ein besonderer Geburtstag gefeiert. Im Mittelpunkt der Feier stand diesmal kein Pilot, sondern ein Flugzeug.

Vor 70 Jahren war die Jubilarin, eine Cessna 140, in Wichita/Kansas vom Band gerollt. Im Fachjargon handelt es sich um einen Ganzmetall-Kabinenschulterdecker mit abgestrebten, stoffbespannten Tragflächen und Spornradfahrwerk, der bis 1951 in mehr als 5.000 Exemplaren gefertigt wurde. Nach einem bewegten Leben in den USA wurde das gut erhaltene



Die Eigner der Jubiläums-Cessna (v.l.): Andreas Krupp, Peter Sprenger, Benjamin Peacock

Flugzeug vor einigen Jahren von Peter Sprenger ins Badische überführt, gründlich restauriert und weiterhin gut gepflegt, so dass die Maschine mit dem amerikanischen Kennzeichen N4229N auch weiterhin regelmäßig in der Luft zu sehen ist. In den vergangenen Jahren waren ihre Eigner Peter Sprenger, Benjamin Peacock und Andreas Krupp mit ihr auch in England, Mittel- und Südfrankreich sowie vor Kurzem noch in Spanien auf einem erlebnisreichen Flug vorbei an den Pyrenäen nach Barcelona.

Zur Geburtstagsfeier kam standesgemäßer Besuch von den Oldtimern Stearman und Stampe des Flugwerks Mannheim, Außerdem traf es sich gut, dass Jason Wright, ein passionierter Ultraleichtpilot des SFC Schwetzingen gleichzeitig Gründer und Bandleader von „The Wright Thing“ ist - einer Band, die aus der deutschen Livemusik-Szene nicht mehr wegzudenken ist. Er ließ es sich nicht nehmen, mit seiner Band zur Unterhaltung der Gäste aufzuspielen.

Neben einer standesgemäßen Geburtstagstorte bekamen die Geburtstagsgäste in der Gartenwirtschaft des Vereins polnische Köstlichkeiten von Wirtin Anna serviert, so dass die Feier eine runde Sache war.

Bei weiterer guter Pflege ist zu erwarten, dass die betagte Cessna noch viele Jahre am heimischen Himmel zu sehen sein wird.

Text und Foto: Dr. Carmen Ciré

FREUDENSTÄDTER FLIEGERIN HEBT IN DEN EHEBUND AB



Sonja Braun (geb. Haug) im Flugzeug, mit Ehemann Oliver. Es gratulierte auch der Zweite Vorsitzende der FG Freudenstadt, Karl Pfau (rechts)

Seewald-Göttelfingen. Eine große Überraschung erwartete Sonja Braun (geborene Haug), als sie nach der kirchlichen Trauung mit Ehemann Oliver Braun die evangelische Kirche in Göttelfingen verließ: Für die langjährige Segelfliegerin hatten ihre Vereinskameraden von der Fliegergruppe Freudenstadt den schmucken Discus 2b mit 15 Metern Spannweite

aufgebaut, um herzlich zur kirchlichen Trauung zu gratulieren.

Da störte auch der einsetzende Regen nicht, als sich Sonja gut beschirmt in das Cockpit des Segelflugzeugs setzte. Seit 15 Jahren hebt sie gerne lautlos mit Segelflugzeugen ab - diese Leidenschaft hat sie von ihrem Vater Willi Haug geerbt,

der nun nahezu seit 50 Jahren in Musbach aktiv ist.

Für seinen weiteren Lebensweg wünschten die Freudenstädter Flieger dem frisch vermählten Ehepaar viel Glück.

Text: Lothar Schwark
Foto: Max Kappler

FLUGFUNK 8,33 KHZ

ENDLICH DER DURCHBRUCH!



Für Flugfunkgeräte, die keine Flugsicherungsdienste leisten, also beispielsweise Funkgeräte für Info-Plätze, sowie Handfunkgeräte für Start, Rückholer, Verfolger und offene Luftsportgeräte sind jetzt auch Geräte zugelassen, die nicht den

komplexen Bestimmungen der Musterzulassung des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) unterliegen. Mehr als zwei Jahre lang haben der Bundesausschuss Technik im DAeC und der Luftsportverband Bayern engagiert für diese Regelung mit dem BAF und der Bundesnetzagentur (BNetzA) gearbeitet.

Die Bodenfunkgeräte müssen eine Lufttüchtigkeitszulassung von der EASA haben. Die zweite positive Information ist, dass auch Handfunkgeräte eine Frequenzzuteilung bekommen können, die die For-

derung der Norm ETSI EN 300676 erfüllen. Das Amtsblatt Nr. 17-17 der Bundesnetzagentur veröffentlichte am 6. September die guten Nachrichten.

Eine ausführliche Information ist auf www.daec.de veröffentlicht und findet sich auch auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de). Auskünfte bei den Technikreferenten der Landesverbände oder Ralf Keil, Telefon 0531 23540-57, r.keil@daec.de.

Text und Foto: DAeC

DIE TECHNIK ERINNERT LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN:

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau

EASA AD 2017-0136; entspr. LTA D-2017-176; Technische Mitteilung **Ausgabe II** siehe unten

Gegenstand: Ersatz des Schalldämpfers
Betroffen:

ASK 21 alle ASK 21 Mi TM Nr. 11 Ausgabe II
ASW 22 alle ASW 22 BLE 50R TM Nr. 16 Ausgabe II
ASH 25 M alle ASH 25 M und ASH 25 Mi TM Nr. 32 Ausgabe II
ASH 26 E alle TM Nr. 19 Ausgabe II

Werknummern: alle
Dringlichkeit: Austausch des bisherigen Schalldämpfers nach spätestens 150 Motorlaufstunden
Maßnahmen und Hinweise: siehe TM

Technische Mitteilungen :

ROTAX Aircraft Engines

Service Instruction SI -912-029 / SI-914-029, Initial Issue, May 15, 2017
Introduction of new floats (Pair) on Rotax Engine Type 912 and 914 (Series)

Service Bulletin SB-912i-000 R10 / SB-912-000 R22 / SB-914-000 R22 / SB-505-000 R2 / SB-535-000 R2, September 04, 2017
Publication Index for Rotax Aircraft Engines

Service Bulletin SB-2ST-000 R2 / SB-912-000UL R2 / SB-912 i-000iS R2 / SB-914-000UL R2
September 04, 2017
Publication Index for Rotax Aircraft Engines

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

-MB

KONRAD SCHWITZGEBEL BEENDET SEINE PRÜFERTÄTIGKEIT



Fast 40 Jahre lang war Konrad Schwitzgebel als Prüfer aktiv

Ganz herzlich möchten wir uns bei Konrad Schwitzgebel für seine fast 40-jährige Tä-

tigkeit als Prüfer im Technischen Betrieb des BWLV bedanken.

Seine fliegerische Laufbahn begann er 1964 beim LSV Pforzheim, bei der SFG Untertürkheim und vor allem in der Segelflugschule auf dem Hornberg, wo er bis zu deren Schließung 2013 fliegerisch aktiv war.

Er führte diverse Wartungsarbeiten und Reparaturen an Segelflugzeugen und Motorseglern durch. Im Februar 1972 vertiefte er seine Kenntnisse beim Werkstattleiter-Lehrgang für Holz- und Gemischtbauweise auf dem Hornberg, wenig später ließ er sich bei der Firma Glasflügel in die Verarbeitung von Glasfaser-Kunst-

stoff im Segelflugzeugbau einweisen und setzte sein Wissen bei Reparaturarbeiten in vielen Vereinen ein.

Darüber hinaus war er lange Jahre auch als Prüfer für den BWLV aktiv. Seit 1977 führte er mehr als 1.000 Nachprüfungen an Segelflugzeugen, Motorseglern und Startwinden durch. Wir bedanken uns bei ihm für sein unermüdliches Engagement und seinen Enthusiasmus.

Text: BWLV Technik
Foto: privat

DAEC-NEWS

EIN KOMMENTAR VON DAEC-PRÄSIDENT WOLFGANG MÜTHER DEUTSCHLAND HAT GEWÄHLT

Im Juli hatte der DAeC zusammen mit den Partnern AOPA und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze, IDRF, die politischen Parteien gefragt: „Wie halten Sie es mit der Windenergie?“ Bis Ende August erhielten wir die Antworten (vgl. www.daec.de). Die Reaktionen fielen sehr unterschiedlich aus. Manche Parteien schrieben uns ausführlich, andere Antworten waren sehr knapp, die AfD reagierte gar nicht. Vielleicht konnten die Antworten der Parteien helfen, Wahlentscheidungen zu treffen.

Der Redaktionsschluss für diese Ausgabe des adlers war vor der Bundestagswahl. Ich weiß noch nicht, welche Parteien die Wähler überzeugen konnten und wie sich die neue Regierung zusammensetzen wird. Die Antworten der Parteien auf unsere Fragen aber werden wir nun als Argumente nutzen, wenn wir nach der

Wahl aktiv die Interessen des Luftsports in Berlin vertreten werden.

Was auffällt: Nicht alle Parteien teilen unsere Sorgen in Sachen Flugsicherheit. Eine dringende Aufgabe ist jetzt, weitere Expertisen und wissenschaftliche Gutachten vorzulegen, die zeigen, dass unsere Forderungen berechtigt sind und Änderungen in den bestehenden rechtlichen Bestimmungen notwendig sind. Alleine werden wir unsere Ansprüche nur schwer durchsetzen können. Aber mit unseren Partnern – nicht nur aus der Allgemeinen Luftfahrt – haben wir das notwendige Gewicht bei den politisch Verantwortlichen.

Die Parteien haben uns eingeladen, auch nach der Bundestagswahl im Gespräch zu bleiben. Dieses Angebot nehmen wir gerne an.



DAeC-Präsident Wolfgang Mütter: Mit den Parteien im Gespräch bleiben

Foto: DAeC

Mit dem 1. Januar 2017 trat der 19. Rundfunkänderungsstaatsvertrag in Kraft und damit einige weitere Vergünstigungen für gemeinnützige Vereine und Verbände.

Gemeinnützige Vereine und Verbände müssen weiterhin dann den Rundfunkbeitrag entrichten, wenn sie über eine eigene Betriebsstätte verfügen und in dieser Betriebsstätte Beschäftigte (geringfügig Beschäftigte, lohnsteuer- und sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse) tätig sind. Als Betriebsstätte gelten beispielsweise Vereinsheime, die Geschäftsstelle und eigene Sportstätten.

Die erfreuliche Nachricht ist, dass der Rundfunkbeitrag für gemeinnützige Vereine und Verbände grundsätzlich auf ein Drittel des normalen Beitrags reduziert ist. Damit zahlen gemeinnützige Vereine und Verbände statt 17,98 Euro zukünftig lediglich 5,99 Euro im Monat. Alle auf diese Einrichtungen zugelassenen Kraftfahrzeuge sind beitragsfrei.

Vereine, die bisher den vollen Rundfunkbeitrag gezahlt haben, werden automatisch von der GEZ auf den reduzierten Beitrag umgestellt. Eine Meldung bei der GEZ ist nicht notwendig.

Sind in einer Betriebsstätte eines gemeinnützigen Vereins oder Verbandes ausschließlich Mitarbeiter auf ehrenamtlicher Basis tätig, ist diese Betriebsstätte nicht anmeldepflichtig, der Rundfunkbeitrag entfällt damit komplett.

Wird die Vereinsgeschäftsstelle eines kleineren Vereins hingegen beispielsweise in der Wohnung des Vorstands mitgeführt, zahlt dieser Vorstand als Privatanutzer bereits den Standardbeitrag für seine Wohnung, dann entfällt damit ein sonst üblicher eigener Vereinsbeitrag.

Text: DAeC

– Anzeige –

**BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER
LUFTFAHRTVERBAND E.V.**



Stellenausschreibung

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband als gemeinnütziger Spitzenverband des Luftsportes in Baden-Württemberg mit mehr als 10.000 Mitgliedern sucht für die Verbandsgeschäftsstelle in Stuttgart zum nächstmöglichen Termin einen

Leiter des Referates Haushalt, Finanzen und Organisation (m/w)

Gefragt ist ein Finanz-Allrounder, der die Verantwortung für das Rechnungswesen und die damit verbundenen Prozesse trägt.

Ihre Aufgaben:

- Erstellung der Monats-, Quartals- und Jahresabschlüsse inklusive Anhang
- Finanzwirtschaftliche Planung, Analyse und Steuerung,
- Kostenrechnung, Überwachung des Zahlungsverkehrs und Controlling
- Vermögensverwaltung und Betreuung der Liegenschaften
- Aufstellung von Haushaltsplänen
- Betriebswirtschaftliche Steuerung der Zweckbetriebe
- Vorbereitung der Jahressteuererklärung in Zusammenarbeit mit externer Steuerberatung
- Mitwirkung in Versicherungsangelegenheiten
- Betreuung der EDV Hard- und Software in Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern
- Unterstützung des Datenschutzbeauftragten

Ihre Qualifikation:

- Betriebswirtschaftliches oder verwaltungswissenschaftliches Studium oder vergleichbare Qualifikation im Bereich Rechnungswesen und Kostenrechnung

Fähigkeiten, Kenntnisse

- Praktische Erfahrung im Finanzesen
- Steuerliche Kenntnisse, evtl. auch im Bereich gemeinnütziger Organisationen
- Sehr gute EDV-Kenntnisse (MS-Office-Anwendungen, Netzwerke, Datenbanken sowie idealerweise Microsoft Navision/Dynamics)
- Teamfähig, kommunikativ, loyal, Affinität zum Sport

Wir bieten eine eigenverantwortliche, vielseitige Tätigkeit in einem kleinen Team und freuen uns auf Ihre Bewerbung unter Angabe des frühestmöglichen Eintrittstermins und Ihres Gehaltswunsches.

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.
Herrn Geschäftsführer Klaus M. Hallmayer
Scharstraße 10, 70563 Stuttgart
E-Mail: hallmayer@bwlv.de

BWLV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.10.17	07.10.17	SF	Segelkunstfluglehrgang Hayingen – Info: www.segelkunstflug.com	Hayingen
03.10.17		MD	Wettbewerb Ammerbuch LMM – Info: wiesiolek@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
04.10.17	07.10.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Mose und UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.10.17		LJ	BWLV-Landesjugendtreffen mit Landesjugendversammlung – Info: www.bwlv.de	Grabenstetten
07.10.17		MD	Kleiner Uhu Schorndorf (Achtung, geänderter Termin!) – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
07.10.17	08.10.17	FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
07.10.17	09.10.17	MF	BWLV UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: www.bwlv.de	SLP Hockenheim (EDFX)
11.10.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
11.10.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
13.10.17	14.10.17	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
13.10.17	15.10.17	SF	2. Gummiseil-Wochenende Hayingen – Info: finkmarius@bluewin.ch	Flugplatz Hayingen
14.10.17		MF	Verfahrenssprechgruppen im Flugfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
14.10.17	15.10.17	A	Drachenfest der Fliegergruppe Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben (EDDS)
15.10.17		MD	35. Hahnweide-Pokalwettbewerb für Segelflugmodelle – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
20.10.17	22.10.17	A	Entspannungswochenende für Luftsportlerinnen – Info: rein@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
21.10.17		MD	Herbstwettbewerb Osterhofen, LMM – Info: frankadametz@gmx.de	Osterhofen
25.10.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
28.10.17	01.11.17	LJ	(B) Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.17	04.11.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
02.11.17	04.11.17	LJ	(B) Jugendleiter-Fortbildungs-Lehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.11.17		SF	76. Deutscher Segelfliegertag in Hagen – Info: www.daec.de	Hagen
04.11.17	11.11.17	SF	Theoretischer Ausbildungs-Lehrgang Segelfluglehrer-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	Klippeneck
05.11.17		A	BWLV-Mitgliederversammlung – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
08.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
13.11.17	18.11.17	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.11.17		MF	BZF I – Zusatz, Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
18.11.17		A	Pilotentag der DFS – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
22.11.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.11.17		A	Prüferstandardisierungslehrgang u. Auffrischungsseminar - Info: https://rp-baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
26.11.17		MD	Saalflyg Schorndorf, LMM – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf
27.11.17	02.12.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.17	03.12.17	LJ	BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de	Nickersberg

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an **buerkle@bwlv.de**. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter **www.bwlv.de** einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

**JETZT ANMELDEN!
 NOCH PLÄTZE FREI BEIM AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE**

Der BWLV bietet am **Freitag und Samstag, 13. und 14. Oktober 2017**, sein nächstes Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle in Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen) an. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr und am Samstag von 9 bis 18 Uhr. Alle Infos dazu sowie ein Anmeldeformular gab es bereits in der August- und September-Ausgabe des adlers oder im Internet unter www.bwlv.de (>Aus- und Weiterbildung >Fluglehrerfortbildung).

Text: red.

– Anzeige –

STIEBLICH HALLENBAU
www.stieblich.de
 T: +49 (0) 3843 2410-0

Hebefalttore bis 30 x 6 m **Rundhangar Drehteller**

TRAUER UM GERHARD ALLERDISSSEN



Der frühere DAeC-Präsident Gerhard Allerdissen prägte den Luftsport in Deutschland entscheidend

„Luftsport tut Deutschland gut“ - mit diesem Motto präsentierte Gerhard Allerdissen den Deutschen Aero Club in der Öffentlichkeit. Mit seinem Engagement überzeugte er auch schwierige Partner. Als Präsident des DAeC wurde er nicht müde, die Anerkennung für die wertvolle Arbeit, die Luftsportvereine leisten, einzufordern. Er kämpfte für gute politische Rahmenbedingungen, für materielle Unterstützung und für das gute Image des Luftsports. In der Nacht auf den 13. September ist Gerhard Allerdissen im Alter von 76 Jahren gestorben.

Seine sportliche Laufbahn begann Allerdissen im Alter von zwölf Jahren mit dem Modellflug. Später erwarb er die Lizenzen für das Segel- und Motorsegelfliegen. Sein beruflicher Werdegang führte ihn nach Schleswig-Holstein. Als Unternehmer in der Tourismusbranche wusste er, dass das Thema „Luftsport und Umweltschutz“ besonders sensibel ist. In den 1990er-Jahren gehörte er zu den Initiatoren der Blauen Flagge, einer Umweltauszeichnung für vorbildliche Se-

gelfluggelände. Sein Verein erhielt als erster in Europa für sein Segelfluggelände ein Öko-Audit. Später gelang es ihm, das Sport-Audit Luftsport bundesweit einzuführen. Für Konzeption und erste Umsetzungen erhielt er wesentliche finanzielle Unterstützung aus der Landespolitik.

Schon vor seiner Wahl zum Präsidenten hatte sich Gerhard Allerdissen bei den Luftsportlern einen guten Namen gemacht. Im Kampf gegen die Einführung der KFZ-Steuer für Sportanhänger wirkte er an vorderster Front mit und überzeugte die Verantwortlichen in der Politik.

Sein Amt als DAeC-Präsident trat er im Jahr 2000 mit einem Zehn-Punkte-Plan an. Seine wichtigsten Anliegen waren die Geschlossenheit aller Luftsportler, Ausbau der politischen Interessenvertretung, Zugang zum Luftraum, Naturschutz und die Jugendarbeit. Im politischen Berlin war er da schon bekannt. Mit der Parlamentsgruppe Luft- und Raumfahrt des Deutschen Bundestages

pflegte er engen Kontakt. Damit die Partner in der Politik verstehen, was Luftsport ist, organisierte er die parlamentarischen Tage des Luftsports in den Jahren 2002 und 2003.

Vor den Bundestagswahlen 2002 und 2005 wollte er es genau wissen. In seinen „Wahlprüfsteinen“ stellte er den Parteien Fragen zu den luftsportrelevanten, kritischen Themen. Und nach der Wahl erinnerte er die Ansprechpartner an das ein oder andere Versprechen im Papier.

Einen wichtigen Erfolg verbuchte er 2003: Die geplante Frequenzuteilungsgebühr für Modellflieger kam vom Tisch. 2004 wurde er mit der beachtlichen Mehrheit von 94 Prozent wiedergewählt. Zum wichtigsten Thema seiner zweiten Amtszeit wurde das neue Luftsicherheitsgesetz. Das Gesetz, das 2005 in Kraft trat, war ein Affront. Ziel des Gesetzes war, terroristische Anschläge zu verhindern. Die Zuverlässigkeitsüberprüfung für Privatpiloten, die der Paragraph 7 vorschreibt, stellt die Luftsportler unter einen Generalverdacht. Es gelang Allerdissen nicht, diese Vorschrift abzuwenden. Aber eine Verlängerung des Überprüfungsintervalls von zwei auf fünf Jahre setzte er gegen größte Widerstände durch.

Für eine dritte Amtszeit kandidierte er nicht mehr. Dem Luftsport blieb er jedoch treu und setzte sich energisch für die Anerkennung von Flugzeugen als bewegliche technische Kulturdenkmäler ein. Dass „Kultur“ Ländersache ist, machte die Arbeit nicht leicht. Mittlerweile gibt es in allen Bundesländern geschützte Flugzeuge. Als Vorsitzender des DAeC-Bundesausschuss Kultur blieb er bis zuletzt dem Luftsport als Funktionär erhalten.

Die Gemeinschaft der Luftsportler verliert in Gerhard Allerdissen einen äußerst kompetenten, sehr geschätzten Mitarbeiter und einen liebevollen Menschen. Der DAeC wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Text und Foto: DAeC/Hagen Eichler

Liebe Fliegerfreunde,

Sie teilen ein gemeinsames Hobby zusammen in der Gruppe.
Könnte es Besseres geben als diese Zusammengehörigkeit auch der Außenwelt zu zeigen?
Wir denken „Nein“.

Wir haben Zugriff auf eine Vielzahl von Shirts, Softshelljacken, etc.
Versehen mit einem hochwertigen Stick - dies alles zu humanen Preisen.
Selbstverständlich kann auch beflockt werden. Der MSC Altdorf e.V. wurde schon von uns
ausgestattet und hat uns freundlicherweise Bilder zur Verfügung gestellt.

Gerne sind wir bei der Umsetzung dieses Projektes ein kompetenter Partner.
Schenken Sie uns also etwas Zeit um die Details zu klären, im Nachgang das Logo als Datei und schon
kann es losgehen. Nachfolgend ein kleiner Auszug aus unserem Lieferprogramm.



Poloshirt

65% Polyester/35% Baumwolle

Männergrößen:
S - 3XL
Frauengrößen:
XS - 2XL

Übergrößen und weitere
Farben erhältlich.

Aktionspreis: € 19,69*
incl. Logo gestickt

*Preis beinhaltet 19% MwSt.



Sweatshirt

80% Baumwolle/20% Polyester

Rundhalsausschnitt
Männergrößen:
S - 2XL
Frauengrößen:
XS - 2XL

weitere Farben erhältlich.

Aktionspreis: € 19,69*
incl. Logo gestickt

*Preis beinhaltet 19% MwSt.



T-Shirt

100% Baumwolle

Männergrößen:
S - 3XL
Frauengrößen:
XS - 2XL

Übergrößen und weitere
Farben erhältlich.

Aktionspreis: € 11,49*
incl. Logo gestickt

*Preis beinhaltet 19% MwSt.



Softshelljacke

Außen: 93% Polyester /
7% Elasthan,
Mittelschicht: 100% PU
Innen: 100% Polyesterfleece
320 g/m²

Wasserdicht bis 8000mm,
winddicht und atmungsaktiv
2 Seitentaschen
1 Brusttasche mit RV
2 Innentaschen
1 Handyinnentasche
Weiches, dehnfähiges Material
Windbremse an der Innenseite

Männergrößen:
S - 3XL
Frauengrößen:
XS - 2XL

weitere Farben erhältlich.

Aktionspreis: € 59,99*
incl. Logo gestickt

*Preis beinhaltet 19% MwSt.

weitere Optionen:

Bruststick, z. B. Namen € 5,39*
Rückenstick € 12,79*

*Preis beinhaltet 19% MwSt.



Kreiss Work Protect GmbH - Daimlerstraße 8 - 75392 Deckenpfronn
fon: +49 (7056)9 66 07 - 0 - fax: +49 (7056)9 66 07-18
Ansprechpartner Sibylle oder Björn Kreiß
mail: bk@kreiss-workprotect.de - mail: sk@kreiss-workprotect.de
www.kreiss-clubwear.de