

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

REFERENTENBERICHTE SEITE 5

DAS LUFTSPORT-JAHR IM ÜBERBLICK

DIE BWLV-FACHREFERENTEN ZIEHEN BILANZ

LUFTSPORTLERINNEN SEITE 38

FLIEGENDE FRAUEN IM FOKUS

BEI DER DM UND BEIM AMF-TRAININGSLAGER HABEN DIE FRAUEN ERNEUT GEZEIGT, DASS SIE TOP-LEISTUNGEN BRINGEN



TITELTHEMA SEITE 4

BWL.V-MITGLIEDER- VERSAMMLUNG

AM 18. NOVEMBER STEHEN WICHTIGE ENTSCHEIDUNGEN AN
DER BWLV FREUT SICH ÜBER ZAHLREICHE TEILNAHME!



BITTE VORMERKEN:

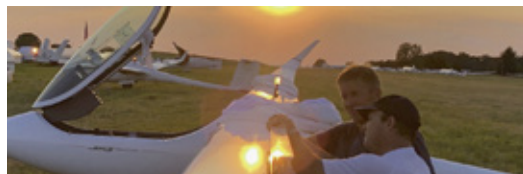
BWLV-Mitgliederversammlung

Am Sonntag, 18. November 2018, um 10 Uhr in der Filderhalle in Leinfelden (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen).

Die Einladung mit Tagesordnung und Anfahrtsbeschreibung finden Sie auf Seite 3 dieser Ausgabe und auf der Homepage unter www.bwlv.de. Der BWLV freut sich auf zahlreiche Teilnehmer!

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Mehr Fliegerinnen in Führungspositionen!

ALLGEMEINES

- 4 BWLV-Mitgliederversammlung 2018
5 Wichtiges zu den Stimmzetteln
20 Neufassung der Basic Regulation
21 Preis für futuristisches Drohnensystem vergeben
22 Höhenrekord der Perlan2-Mission

REFERENTENBERICHTE

- 5 Geschäftsbericht von Eberhard Laur
7 Segelflug von Walter Eisele
8 Motorflug von Walter Nerdinger
10 Modellflug von Hans-Dieter Deuschle
11 Freiballonsport von Frank Kruspel
12 Fallschirmsport von Hans Grüsy
13 Ausbildung von Egon Schmaus
14 Technik von Steffen Baitinger
15 Frauensport von Beate Rein
16 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit von Volker Rath
17 Drohnen von Christian Schulz
18 Luftsportjugend von Oliver Goller
19 Natur, Umwelt und Windenergie von Hansjörg Jung

BALLONSPORT

- 23 Ferien für junge Ballonfans

MODELLFLUG

- 24 Europameisterschaft im Motorkunst-Modellflug in Belgien
25 Nachwuchswettbewerb „Kleiner UHU in Schorndorf“
26 Landesmeisterschaften in den Klassen F3U und F3U-J
27 Deutsche Freiflug-Meisterschaft in Manching
28 Deutsches F1B-Team gewinnt Bronze
29 Neue Grundsätze für den Betrieb von Flugmodellen
29 Hangflug-Europameisterschaft der Junioren
29 Baden-Württembergische Saalflug-Meisterschaft und 40. Saalflug-Wettbewerb

MOTORFLUG/UL

- 30 UL-Meisterschaft in Ungarn
31 Kiebitztreffen in Binningen

LUFTSPORTJUGEND

- 32 Noch Plätze frei für die Jugendleiter-Lehrgänge

SEGELFLUG

- 33 Zweimal Gold und zweimal Silber bei den World Gliding Championships in Hosin
35 Segelkunstflug-WM in Zbraslavice
37 Segelflug-WM Ostrow

LUFTSPORTLERINNEN

- 38 AMF-Streckenflugtraining auf der Hahnweide
39 Segelflug-DM der Frauen in Lachen-Speyerdorf

REGIONEN

- 41 Region 1: Aero-Club Langenselbold zu Gast in Musbach

GRATULATION

- 42 Hochzeit in Künzelsau
42 Überraschung des LSV Schwarzwald




BWLV-MITTELUNGEN

- 42 Noch Plätze frei: Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte
43 Ausschreibung FI(A)-Lehrgang 2019
44 Ausschreibung CRI-Lehrgang 2019
46 BWLV-Terminservice 2018

FLUGSICHERHEIT

- 47 EASA-Infofilm zu Vermeidung von Luftraumverletzungen
47 DFS: Infos zu Luftraum E

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

In mehr als 20 Jahren Betrieb hat sich icaré als Forschungsflugzeug bewährt. Hier ist das Solarflugzeug der Universität Stuttgart im Testflug mit Pilot Werner „Micro“ Scholz über dem herbstlichen Wald bei Bartholomä zu sehen. Mit an Bord eine neue Messanlage einschließlich einer Luftdatensonde am Rumpflug. So können alternative elektrische Antriebe und neue Möglichkeiten für die Flugsteuerung untersucht werden.

Foto: Jutta Scholz (aufgenommen aus einem Piccolo B)

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.

MEHR FLIEGERINNEN IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN!



**Beate Rein, Präsidiarätin und
BWLV-Beauftragte für Frauen-
sport**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wer mit dem Flugzeug abhebt, beginnt ein kleines Abenteuer. Die Welt aus der Vogelperspektive zu betrachten, verbunden mit dem Gefühl der Leichtigkeit, erzeugt das Gefühl unermesslicher Freiheit. Alles andere wird unwichtig.

Noch vor einigen Jahrzehnten waren Frauen auf männerdominierten deutschen Flugplätzen nicht gerne gesehen.

Weder als aktive Pilotinnen und schon gar nicht an entscheidungsrelevanten Stellen in der Vereinsstruktur. Eine Frau als Vorsitzende – undenkbar!

Obwohl sich die Zeiten mittlerweile geändert haben und wir Frauen gleichberechtigte Mitglieder in den Flugsportvereinen sind, sind wir in der Minderheit. Fliegen ist kein typisches Hobby für Frauen aber meist eine ganz bewusst getroffene Entscheidung. Frauen sind auf vielen Flugplätzen noch immer etwas Besonderes, manchmal Einzelkämpferinnen, auf alle Fälle aber im Fokus ihrer männlichen Vereinskameraden.

Die Anzahl der Pilotinnen steigt zwar, allerdings sehr langsam. Die Fünf-Prozent-Hürde im Durchschnitt über alle Pilotenlizenzen ist schwer zu knacken. Beim Segelflug sind es etwas mehr, bei den Hubschrauberlizenzen leider gerade noch zwei Prozent.

Frauenförderung ist wichtig. Der Dr. Angelika-Machinek-Förderverein für Frauensegelflug (AMF), der Bundesausschuss Frauen und Familie im DAeC (BAFF), die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) oder die Ninety-Nines Germany – sie alle haben sich das Thema „Frauenförderung und Vernetzung“ auf ihre Fahne geschrieben und machen vieles richtig.

Und dass Frauen in der Fliegerei erfolgreich sind, längst auch Top-Leistungen bringen, ist unbestritten. Sie zeigen dies bei Trainingslagern, Wettbewerben sowie nationalen und internationalen Meisterschaften – so auch beim Trainingslager des AMF, bei der Deutschen Meisterschaft in Lachen-Speyerdorf oder gar wie Katrin Senne jüngst bei der Segelflug-Weltmeis-

terschaft im tschechischen Hosin (Berichte dazu lesen Sie in dieser adler-Ausgabe).

Alles, was ein familienfreundliches Vereinsleben fördert, die Rolle der Frau in der Luftfahrt stärkt und der Vernetzung dient, könnte längerfristig dazu beitragen, dass sich mehr Frauen für das Fliegen entscheiden. Es gilt, Kontakte intensiv zu pflegen und vor allem die Freude am Fliegen gemeinsam zu genießen. Die Erkenntnis, dass es anderen Frauen ähnlich geht, sie mit ähnlichen Problemen zu kämpfen haben, schafft die nötige Motivation, Stolpersteine zu überwinden.

Doch oft ist nicht die Anerkennung von Frauen in der Fliegerei das Problem, sondern die alltäglichen Umstände. Fliegen, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen, ist für Frauen schon schwer genug – und dann noch einen Posten im Verein übernehmen? Manchmal unmöglich, es bleibt einfach keine Zeit mehr dafür.

Um die Potenziale von Frauen für die Vereine zu nutzen, müssen entsprechende Regelungen und Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ziel ist nicht nur eine Steigerung des Anteils weiblicher Mitglieder, sondern auch eine stärkere Präsenz von Frauen in Führungspositionen der Vereine.

So fordert zum Beispiel der Frauenbeirat des Württembergischen Landessportbundes in seinem Zukunftspapier, dass die Sitzungskultur an unsere moderne Gesellschaft angepasst wird. Projekte anstatt Dauerämter, der Ersatz von Sitzungen durch Konferenzschaltungen oder die Nutzung neuer Medien. Es ist Aufgabe unserer Vereine, an der Basis Frauen zu motivieren, Ämter zu übernehmen.

Doch auch wenn sich Vereine und Verbände das Ziel setzen, Frauen in den Vorstand zu bringen, liegt es am Ende bei den Frauen selbst, ob sie sich dies zutrauen. Es gilt, sich gegen männliche Bewerber durchzusetzen und den Spagat „Fliegen – Familie – Beruf“ um einen zusätzlichen Baustein zu erweitern.

Jede einzelne Pilotin sollte mit gutem Beispiel vorangehen und sich aktiv im Verein einbringen.

B. Rein

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2018

SONNTAG, 18. NOVEMBER 2018, FILDERHALLE LEINFELDEN, BAHNHOF-STRASSE 61, 70771 LEINFELDEN-ECHTERDINGEN, BEGINN: 10 UHR

TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Ansprache und Bericht des Präsidenten
4. Entgegennahme des Geschäftsberichtes mit Jugend- und Sportberichten (adler-Veröffentlichung Ausgabe Oktober 2018)
5. Rechnungsabschluss 2017 Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2017 mit Bericht der Rechnungsprüfer
6. Entlastung des Präsidiums
7. Haushaltsplan 2019 Genehmigung des Haushaltsplanes 2019
8. Antrag des Vorstandes auf Änderung der Satzung in
 - § 23a (neu, Verbandsordnungen)
 - § 18, 9. (Wahl der Rechnungsprüfer)
9. Antrag des Präsidiums auf Verabschiedung folgender Verbandsordnungen:
 - Ehrungsordnung
 - Reisekostenordnung
10. Antrag des Präsidiums auf Neufestsetzung des Beitrages
11. Antrag des Präsidiums auf Verabschiedung der Beitragsordnung
12. Wahl der Rechnungsprüfer
13. Neuwahl des Präsidiums
14. Anträge von Mitgliedern
15. Ehrungen
16. Verschiedenes, Mitgliederversammlung 2019

Anschließend: Stehimbiss im Foyer

ANFAHRTSKIZZE FILDERHALLE



Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes spätestens am **2. November 2018** 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,
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.

REFERENTENBERICHTE

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



GESCHÄFTSBERICHT, BERICHT DER LUFTSPORTJUGEND UND BERICHTE
DER SPORTREFERENTEN ZUR ORDENTLICHEN

BWLTV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2018

GESCHÄFTSBERICHT VON PRÄSIDENT EBERHARD LAUR



Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

im Vorfeld unserer diesjährigen Mitgliederversammlung blicken wir auf ein erneut ereignisreiches Verbandsjahr zurück. Vielfältige Herausforderungen galt es anzunehmen. Ich darf einige Schwerpunkte der Verbandsarbeit näher betrachten:

Europäische Datenschutzgrundverordnung

Im Mai trat die neue europäische Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) in Kraft. Sie stellt wichtige und teilweise neue Anforderungen im Datenschutz, die auch für Vereine und Verbände hohe Relevanz haben. Wie so oft, trifft auch hier der Gesetzgeber die Vereine und das Ehrenamt mit Forderungen, die eher für andere Lebensbereiche und Adressaten zugeschnitten sind und welche die Vereine stark belasten. Leider blieb auch das vorliegend breite Lamento der Sportverbände bis hin zum DOSB weitestgehend unberücksichtigt.

Nicht nur der BWLTV, sondern auch die Vereine standen und stehen

hier vor einer großen Aufgabe, der wir uns stellen. In verschiedenen Publikationen erfolgten über die Verbandsmedien (adler, Homepage und Verbandsrundschreiben) Informationen und Handreichungen zu den neuen Datenschutzvorgaben. In mehreren ganztägigen Datenschutzseminaren hat der BWLTV mit Unterstützung externer Fachreferenten das Thema „Datenschutz im Verein“ vertieft und damit wichtige Hilfestellungen für die Umsetzung der Vorschriften und die praktische Arbeit in den Vereinen gewährt. Der Datenschutz wird eine Daueraufgabe für uns alle bleiben. Folglich wird der BWLTV auch zukünftig in dieser Thematik unterstützen und gegebenenfalls das diesbezügliche Seminarangebot fortführen.

In den Kontext des Datenschutzes passt thematisch die anstehende Einführung einer neuen Verwaltungssoftware beim Verband.

Verwaltungssoftware „Vereinsflieger.de“

Bereits vor einem Jahr hatten wir in unserem BWLTV-ATO-Ausbildungsbetrieb die Datendokumentation auf eine einheitliche EDV-gestützte Plattform umgestellt. Dadurch konnte – nicht zuletzt auch auf Wunsch der Vereine – der Dokumentationsaufwand in unserem BWLTV-Ausbildungsbetrieb erheblich verschlankt und verbessert werden.

Die im ATO-Betrieb eingeführte „Freemium-Version“ der im Luftsport weithin verbreiteten Verwaltungssoftware „Vereinsflieger.de“

ist Anlass, einen generellen Neuaufsatz der bis dato im Verband verwandten Verwaltungssoftware anzugehen. Nachdem die seit über zehn Jahren installierte Software mit erheblichem Kostenaufwand einer Revision hätte unterzogen werden müssen, entschlossen wir uns, im BWLV die Verwaltungssoftware für Verbände von Vereinsflieger.de einzusetzen. Der Umstellungsprozess ist im Gang und soll voraussichtlich zum Beginn des nächsten Jahres abgeschlossen sein. Dann wird der BWLV unter anderem die Verbandsverwaltung auf dem Softwaremodul „Verbandsflieger.de“ abwickeln.

Mit dem neuen System werden viele Abläufe in der Mitglieder- und Seminarverwaltung einfacher und kostengünstiger erledigt werden. Die Kommunikation des Verbandes mit seinen Vereinen und der Austausch relevanter Informationen werden dadurch erleichtert, denn Verband und Vereine arbeiten auf derselben Plattform.

Erfreulicher Nebeneffekt ist, dass im neuen Software-System, mit welchem schon rund dreiviertel unserer Vereine arbeiten, wichtige Datenschutzvorgaben sicher installiert sind. So erhalten Verband und Vereine Hilfestellungen im Datenschutz über die neue Software. Letztere ist auf die speziellen Anforderungen des Luftsportes zugeschnitten: „Von Fliegern für Flieger“. Eine Vielzahl anderer Luftsportverbände und -Vereine in Deutschland arbeitet mit diesem EDV-System. So wird – als Nebeneffekt – auch Solidarität im Luftsport verwirklicht. Nur gemeinsam sind wir stark und können die uns gestellten Aufgaben in der Zukunft erfolgreich erledigen.

Flugsicherheit und Unfallgeschehen

Die Flugsicherheit und das Unfallgeschehen haben uns in den zurückliegenden Monaten sehr beschäftigt. Anlass war eine Negativserie schwerer Flugunfälle zu Beginn der Flugsaison, die auch politisches Echo fand. Zwischenzeitlich liegen die Unfallzahlen wieder im üblichen Rahmen zurückliegender Jahre. Dennoch sind wir alle aufgefordert, der Flugsicherheit große Aufmerksamkeit und höchste Priorität einzuräumen. Wichtig ist, in unseren Vereinen noch deutlicher als bisher ein Sicherheitsbewusstsein zu schaffen und eine Sicherheitskultur zu entwickeln. Der Faktor Mensch leistet den wesentlichen Beitrag zum Unfallgeschehen. Es gilt also, fortdauernd unser Verhalten zu überprüfen, Abläufe zu trainieren, Grundregeln zu verinnerlichen und auch einzuhalten, damit die Sicherheit beim Fliegen wächst. In unseren Vereinen haben wir die Chance, Vermeidungsstrategien zu entwickeln und im gemeinsamen Training mit den qualifizierten Fluglehrern die Sicherheit zu verbessern. Auch das Gespräch im Verein und die Fortbildungsmaßnahmen im Vereinsrahmen helfen, das sichere Fliegen voranzubringen. Der BWLV wird als Verband – wie bisher schon – auf ganz unterschiedlichen Ebenen weiter daran arbeiten, die Flugsicherheit im Luftsport zu verbessern. Nicht nur unsere Ausbildungslehrgänge, sondern auch die Fortbildungsveranstaltungen mit den Fluglehrern sind hier ein wichtiger Baustein. Nur die gemeinsamen Anstrengungen auf allen Ebenen, angefangen beim Mitglied/Piloten über die Mitgliedervereine und den Verband, schaffen mehr Sicherheit. Unfälle zu vermeiden muss gemeinsam unser oberstes Ziel sein.

Schallarmes Fliegen

Schallarmes Fliegen ist ein Thema, das uns von Jahr zu Jahr mehr beschäftigt. Die fortschreitende Sensibilisierung unserer Gesellschaft im Umweltschutz und in der Schallbelastung führt dazu, dass immer wieder Probleme in der Umgebung von Flugplätzen durch Fluglärmbelastung auftreten, obwohl bei objektiver Betrachtung die Schallbelastung in der Kleinfliegerei seit Jahren zurückgeht. Das liegt am Rückgang der Flugbewegungen einerseits, aber auch an der schalltechnischen Verbesserung unserer Flugzeuge.

Einige Vorfälle im Land sind zwischenzeitlich bei den politischen Entscheidungsträgern gelandet. Insbesondere die Schallbelastung unter anderem durch Gyrocopter hat das zuständige Landesministerium für Verkehr veranlasst, im Sommer des Jahres beim Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt in Berlin eine Initiative auf eventuelle Änderung (Verschärfung) der Landeplatzlärmschutzverordnung zu starten. Ob und in welchem Umfang seitens des Gesetzgebers einschränkende Regelungen erfolgen, kann heute nicht abgeschätzt werden. Sicher werden sich die Luftsportverbände in die Debatte einbringen, um überzogene Forderungen zu vermeiden. Wichtig ist aber, dass wir alle – jeder für sich als Pilot beim Fliegen – die Zeichen der Zeit erkennen und uns bestmöglich bemühen, die Schallbelastung durch unsere Flugzeuge gering zu halten. Auch diese Aufgabe ist ein Dauerbrenner. Nur wenn es uns gelingt, als verantwortungsbewusster Partner am Himmel unseren Sport auszuüben, werden wir das Gewicht haben, die Rahmenbedingungen für unseren Sport in einem guten Gleis zu erhalten. Deshalb appelliere ich an uns alle, in Sachen „Schallarmes Fliegen“ gemeinsam an einem guten Strang zu ziehen.

Neben den obigen Schwerpunktthemen gab es 2018 eine Vielzahl von Projektarbeiten, Maßnahmen und Verbandsveranstaltungen, über die Sie vielfach auch hier in unserer Verbandszeitschrift lesen konnten. Die Angebotspalette ist breit gefächert: Sie umfasst nicht nur vielfältige Lehrgangsangebote in der Technik, der Ausbildung und der Fortbildung. Sie beinhaltet auch ein breites Spektrum in der Jugendarbeit. Hier freue ich mich sehr über das enorme Engagement unserer Luftsportjugend. Die Verbands-Jugendlager, die Jugendleiterlehrgänge und nicht zuletzt die Jugend-Airgames zeigen, dass im BWLV die Luftsportjugend einen hohen Stellenwert hat. Der Jugend gehört unsere Zukunft und deshalb müssen wir sie nachdrücklich auch fördern.

Das Breitensportangebot des Verbandes, unter anderem durch Lehrgangsmaßnahmen, und die vielfältige Breitensportarbeit in den Vereinen ist Grundlage für die Erfolge unserer Leistungssportler.

BWLV-Sportler erfolgreich auf dem Treppchen

Die Erfolgsserie unserer Spitzensportler in allen Sparten setzte sich im zurückliegenden Berichtsjahr fort. Ich gratuliere allen Siegern bei nationalen und internationalen Meisterschaften und Wettbewerben ganz herzlich. Wir werden diese sportlichen Erfolge bei unserer Mitgliederversammlung besonders würdigen.

Dialog mit Luftfahrtverwaltung

Das gute Miteinander zwischen BWLV und Luftfahrtverwaltung konnte auch in den zurückliegenden Monaten fortgesetzt werden. Die Zentralisierung der Luftfahrtverwaltung in Baden-Württemberg hat sich bewährt. Tatkräftige Fachabteilungen der Luftfahrtbehörde sorgen dafür, dass immer mehr einheitliche und gute Ergebnisse im Alltag der Luftfahrtverwaltung gefunden werden. Bei einer immer dichter werdenden Gesetzgebung sind wir dankbar, in einem konstruktiven Dialog mit der Luftfahrtverwaltung vernünftige Lösungen für den Luftsport zu erhalten. Dies gelingt nicht immer, aber ein guter Wille ist auf beiden Seiten vorhanden und hilfreich.

Gesunde Mitgliedsbeiträge

Seit zwölf Jahren sind die Mitgliedsbeiträge im BWLV unverändert. Trotz steigender Preise und Inflation ist es uns bis dato gelungen, mit großen Anstrengungen die uns gestellten vielfältigen Aufga-

ben zu erledigen. Wir haben lange zugewartet und werden nun aber zur Mitgliederversammlung 2018 einen Antrag auf Anpassung des Mitgliedsbeitrages stellen. Vorgesehen ist eine moderate Erhöhung, die vom einzelnen Mitglied und Luftsportverein erbracht werden kann, die aber auch gewährleistet, dass wir die Verbandsarbeit mit den vorhandenen Mitteln künftig gut erledigen können. Ich hoffe, wir finden hier einen solidarischen Konsens in der Beitragsfrage. Auch Satzungsänderungen sind vorgesehen. Sie betreffen den Erlass verschiedener Verbandsordnungen, die für die zukünftige Arbeit hilfreich sind. Näheres wird durch gesonderte Rundschreiben noch publiziert.

Dank

Zum Schluss gilt es Dank zu sagen: Ich bedanke mich bei der Landesregierung, dem für den Luftverkehr zuständigen Verkehrsministerium, dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport, den Landesluftfahrtbehörden, dem Luftfahrtbundesamt, der Deutschen Flugsicherung und vielen anderen Behörden sowie den partnerschaftlich mit uns verbundenen Spotverbänden, darunter dem DAeC, sehr herzlich für die Unterstützung und das konstruktive Gespräch. Allen Mitgliedern und Vereinen gilt mein Dank für die Unterstützung des Luftsports und der Verbandsarbeit. Ebenso danke ich den vielen ehrenamtlich Tätigen in der Verbandsarbeit, unserer Luftsportjugend und dem technischen Personal im BWLV. Last but not least ein herzliches Dankeschön an die hauptamtlichen Mitarbeiter des BWLV, welche mit ihrer täglichen Arbeit die Grundlage für die erfolgreiche Erledigung unserer Aufgaben sicherstellen.

Ihr

Eberhard Laur
Präsident

SEGELFLUG VON WALTER EISELE



Mit gemischten Gefühlen schreibe ich an der Nachbetrachtung der vergangenen Segelflug-Saison 2018. Der Sommer verwöhnte uns nicht nur mit heißen Temperaturen, sondern bescherte dem aktiven Wettbewerbs- und Streckenflieger, sofern er nicht vollberuflicher Funktionär ist, ausgezeichnetes Streckenflugwetter mit extrem hoher Wolkenuntergrenze. Und schon finde ich auch den Einstieg:

Höhenbegrenzung

Es sollte wirklich allen klar

sein, dass wir eine Luftraumobergrenze von FL 100 haben. In Zeiten von OGN (Open Glider Network) und öffentlich zugänglichen Files gibt es leider immer noch einige unbelehrbare Segelflieger, die es extrem übertrieben haben. Auswertungen haben gezeigt, dass bis in Höhen von 3.685 Meter über dem Schwarzwald hochgeburtelt wurde. Es gab bis Ende August elf Verstöße, die man ermitteln konnte. Diese Piloten wurden erfasst und sie werden bis auf Weiteres von allen DAeC-Maßnahmen ausgeschlossen. Ich betone hiermit zum wiederholten Male: Der IFR-Verkehr nutzt als niedrigste Flugfläche die FL 100. Wir haben uns deshalb mit der DFS darauf verständigt, dass wir die FL 95 als höchste für uns nutzbare FL nutzen. Das entspricht bei der Standardeinstellung von 1013,2 mb exakt 2.890 Meter. Bitte haltet euch unbedingt daran!

Flugsicherheit

BWLV-Geschäftsführer Klaus Hallmayer hat darüber einen eindrucksvollen Bericht geschrieben, den sich jeder merken sollte. Ich gewann bei einigen Flügen den Eindruck, dass insgesamt ziemlich aggressiv geflogen wird. Da wird bedenkenlos in die Thermikpuls mit extremen Hochziehwinkeln eingestiegen und mit geringem Vertikalabstand unter- oder überflogen – dies mit einer Rücksichtslosigkeit, die einen sprachlos macht. Viele ignorieren einfach, dass sie heutzutage mit Geräten unterwegs sind, die zum Beispiel im Doppelsitzbereich bis 850 Kilogramm aufgelastet sind und vergessen beim Hochziehen mit hoher Geschwindigkeit die kinetische Energie. Sehr schnell kommt es dann zu Near-miss-Situationen oder im Extremfall zu Zusammenstößen im Pulk wie zum Beispiel jüngst beim Hahnweide-Wettbewerb.

Ein weiteres Phänomen erlebte ich mit Bundesliga-Fliegern, die auf Speed-Flügen knapp unter der Wolkenbasis in engem horizontalem Verbund im Gegenverkehr auf mich zuschossen. Obwohl mein Uhrenladen laute FLARM-Geräusche von sich gab und das Hirn auf Hab-Acht und Ausweichmanöver programmiert war, wusste ich bisweilen nicht mehr, wohin ich ausweichen sollte, weil der Horizont auf einer Breite von mindestens 500 Metern mit überehrgeizigen Piloten überfüllt war. Der Speedhaufen wich dabei nicht aus, sondern flog weiter geradeaus – in der Masse ist man ja bekanntlich stark. So geht das wirklich nicht. Gegenseitiger Respekt, Rücksichtnahme und Einhaltung der Wolkenuntergrenzen sind die Grundtugenden, die natürlich auch in der Luftfahrt ihre Gültigkeit haben.

Ebenso hoffe ich, dass bald auch die letzten Vorstände, Ausbildungsleiter, Privatmaschinenbesitzer begreifen, dass ein weißes Segelflugzeug gefährlich ist. Eine Farbkennzeichnung wie 1970 wäre wünschenswert und vorzuschreiben. Damals gab es noch Probleme mit der Aufheizung von Harz und Gewebe. Dies hat man ja heutzutage im Griff. Des Weiteren gibt es inzwischen verschiedene Blitzsysteme, die man nach Rücksprache mit dem Hersteller installieren kann. Power-FLARM brauche ich nicht mehr besonders herauszuheben, es etabliert sich immer mehr! Alle diese Angebote machen unsere Fliegerei sicherer, darum sollten sie unbedingt genutzt werden.

Es fanden in diesem Jahr wieder zahlreiche Wettbewerbe statt. Natürlich bin ich als BuKo-Verantwortlicher des DAeC für jeden Ausrichter dankbar. Was mir erhebliche Sorgen bereitet, sind die oft maßlos überzogenen Teilnehmerzahlen gerade bei den sogenannten Freundschaftswettbewerben, während bei den Quali-Wettbewerben und -Meisterschaften die Teilnahmequoten noch zentral von der BuKo regulierbar sind. Ich fordere die

Veranstalter auf, dass sie bezüglich ihrer Platzgröße und Luftraumeinschränkungen bzw. Klassengrößen und -zahl künftig ein gesundes Maß in Kalkül ziehen und nicht aus monetären Gründen den absoluten Sicherheitsgedanken vernachlässigen. Weniger ist in diesen Fällen oft viel mehr. Allein die Verdichtung des Teilnehmerfeldes vor dem Start genügt nicht, man muss auch genug Landefläche bei Massenlandungen anbieten können.

EASA-Workshop

Im Juni 2015 hatte die EASA zwei Arbeitsgruppen aufgestellt (Rule-Making Task Groups), um eine Neugestaltung und Neuordnung der Segelflugregeln anzustreben. Eine Gruppe befasste sich mit dem Betrieb (Operations), die andere mit Lizenzen (Flight Crew Licensing). Die Arbeitsgruppen wurden gebildet von Mitarbeitern der EASA wie auch von Vertretern der EGU (European Gliding Union), nationaler Luftfahrtbehörden und der Industrieverbände. Im Juni dieses Jahres wurden die Ergebnisse bei einem Workshop bei der EASA vorgestellt. Generell kann man sagen, dass der neue Entwurf Part SFCL ein Ergebnis darstellt, mit dem die EGU und alle ihre europäischen Mitglieder hervorragend leben können. In ihrer jetzigen Fassung werden diese neuen Regeln in einem eigenen „Gliding Rule Book“ erscheinen. Ohne jetzt ins Detail gehen zu wollen, bin ich selbst der Überzeugung, dass viele Bereiche eindeutig besser und klarer geregelt wurden. Die Grundsatzangst bei vielen Mitgliedern, dass künftig alles komplizierter und mit Schikanen behaftet sei, trifft in diesem Fall absolut nicht zu. Doch wann treten die neuen Regeln in Kraft? Wenn man davon ausgehen kann, dass die nationalen Luftfahrtbehörden keine großen Änderungs- oder Ergänzungswünsche haben, denke ich, dass es noch bis Frühjahr 2020 dauert, bis wir von den neuen Regeln profitieren können.

Wolkenflug

Was war das für ein Aufruhr, als bekannt wurde, dass sich das Bundesverkehrsministerium (BMI) ernsthaft mit der Prüfung der Zulassung des Wolkenfluges in Deutschland befasst. Wir haben uns im BuKo-Ausschuss einstimmig dagegen ausgesprochen. Wir halten die Einführung für absolut gefährlich. Man stelle sich vor, dass die Wolkenflieger – zwar mit Flugplan und angeblich kontrolliert – in den Wolken auf Streckenflügen herumturnen und dann unter Umständen irgendwo aus den Wolken herausfallen! So ein Szenario wird es nicht geben. Ich habe deshalb mit einem offiziellen Brief an das BMI unsere Stellungnahme dazu abgegeben und inzwischen die Antwort erhalten, dass der Wolkenflug-Antrag für die BRD in der Ablage verschwindet und nicht weiter bearbeitet wird. Die ca. 92 Wolkenflug-Scheininhaber werden darüber nicht erfreut sein, aber Sicherheit und Vernunft haben nun einmal oberste Priorität.

Zukunftsgedanken

Ausführliche Betrachtungen zur Zukunft des Segelfluges auf Bundesebene und zur Arbeit der Bundeskommission Segelflug des DAeC (BuKo) will ich heute in meinem BWLV-Referentenbericht nur kurz anstellen.

Nach drei Jahren Vorstandstätigkeit in der BuKo sehe ich heute mehr denn je die Notwendigkeit, auf allen Ebenen die Kräfte zu bündeln und die Kooperation(en) im Luftsport auszubauen. Dies erfordert auch, die verbandliche Aufsplitterung im Segelflug in ein gemeinsames Konzept zu führen. Gefragt sind Strukturen, Modelle und Personalkonzepte, welche die fachlichen und personellen Ressourcen aller Verbände und Organisa-

tionseinheiten sinnvoll zusammenführen. Nur so können wir in Zukunft auf allen Ebenen – im Bund wie in den Ländern – eine qualifizierte und erfolgreiche Arbeit für den Segelflug und den Luftsport insgesamt leisten.

Das erfordert ein offenes Aufeinanderzugehen, ohne Vorbehalte. Der gute Wille und Lösungsansätze sind auf allen Seiten nach ersten Gesprächen erkennbar. Sie weiterzuentwickeln, steht oben auf der Agenda der BuKo. Denkverbote darf es nicht geben, wenn wir am Ende erfolgreiche Allianzen und Strukturen erreichen wollen, innerhalb derer auch die Länder und Landesverbände die ihnen originär zufallenden und unverzichtbaren Aufgaben – wie bisher schon – erfolgreich leisten. Hierfür setze ich mich mit ganzer Kraft ein. Nur gemeinsam werden wir Erfolg haben, auf allen Ebenen von unten bis ganz oben!

Sportliche Leistungen

Herausragend waren für mich wieder zahlreiche sportliche Höchstleistungen unserer Segelflieger – darunter ganz aktuell der Vize-WM-Titel von Mario Kießling, der achte Platz von Katrin Senne in der 18m-Klasse und der fünfte Platz in der Doppelsitzer-Klasse des Teams Krohmer/Ladenburger bei der WM im tschechischen Hosin (siehe auch Bericht in der aktuellen Ausgabe). Dies soll allerdings nur beispielhaft und keineswegs eine Wertung sein, selbstverständlich gibt es noch viel mehr großartige Erfolge, die unsere Segelflieger feiern durften und über die ich mich sehr freue. Darüber wird fortlaufend im adler berichtet, zudem werden alle sportlichen Top-Leistungen wie immer ausführlich bei der BWLV-Mitgliederversammlung und beim Empfang der Besten gewürdigt. Ganz herzlichen Glückwunsch an alle BWLV-Piloten zu ihren tollen Erfolgen!

Zu guter Letzt bedanke ich mich bei allen Mitarbeitern des BWLV für die hervorragende und vertrauensvolle Zusammenarbeit!

MOTORFLUG VON WALTER NERDINGER



Mitgliederzahlen

Mitgliederzahlen, Aus- und Fortbildungen, Lizenzen/Berechtigungen
PPL(A)/LAPL(A)/UL: Nach bisheriger Statistik (Vereine und Motorflugschule BWLV) erreichten im Zeitraum von Oktober 2017 bis September 2018 insgesamt 316 Flugschüler ihre Lizenzen. Zudem wurden Ausbildungen für Schlepp- und Nachtflug, BZF I / II, AZF, FlugMet durchgeführt.

FI-Ausbildung: 2018 bildete der Verband in zwei Lehrgängen zehn CRI- sowie acht FI(A)-Absolventen aus. Diese Lehrgänge werden auch 2019 wieder angeboten.

FI-Fortbildung zentral Leinfelden: In zwei Seminaren frischten 135 Fluglehrer ihre Berechtigungen auf (Oktober noch nicht vorliegend).

FI-Fortbildung regional: Nordbaden plant für September/Oktober 2018 noch eine behördlich genehmigte, praktische Fluglehrerweiterbildung (einschließlich Kompetenzüberprüfungen SEP, TMG, SPL und UL-Lehrer).

Schlechtwetterseminar: (Mai 2018/Niederstetten). 21 Piloten (davon drei Flugschüler), fünf Fluglehrer verlängerten hierbei ihre FI-Berechtigung. Das zweitägige Seminar wird 2019 wieder angeboten.

Lehrgang FI-UL: Juli 2018 in Walldorf (Erweiterung bestehender FI-Lizenzen, sechs Teilnehmer), Durchführung Referatsmitglied Günter Hausmann.

Modulare Ausbildungserweiterung FI PPL(A) FI LAPL(A): Nach jetzigen Bestimmungen ist der FI (LAPL(A) bei Ausbildungen für Anwärter SEP (A) ausgeschlossen, doch wäre es sinnvoll, zumindest Basis-Abschnitte wie Einweisung, Rollen, Start, Landung, Platzrunde, Airwork, terrestrische Navigation/Überlandflüge in einer modularen Ausbildungszusammenfassung zuzulassen, da dieses Handwerk unabhängig von der jeweiligen Lizenz gleichwertig sein dürfte.

Jahressitzung Fachausschuss, Februar 2018

Schwerpunktthema war neben den notwendigen Umsetzungen, Auslegungen und Interpretationen der EASA-Vorgaben in nationale Regeln (Lizenzwesen, Luftraum, Flugsicherung, Technik) weiter die Nachwuchsproblematik in der FI/FE/FIE- und Fliegerarztszene. Während sich einerseits seit vielen Jahren trotz mehrerer gesetzlicher Neuentwicklungen die Inhalte für PPL(A)-Lizenzen nicht wesentlich änderten, sind die Anforderungen und Kosten (im fünfstelligen Bereich) für Fluglehrer und Prüfer ständig und erheblich gestiegen. Sie verhindern somit auch die notwendige FI-Nachwuchsbildung. Durch eine Eingabe des BWLV an den DAeC wurde 2018 eine Arbeitsgruppe geschaffen, die dem DAeC Vorschläge zur Weitergabe an den Verkehrsminister machte. Mit Antwortschreiben des Referats LF 18 des Verkehrsministeriums wurde nun reagiert und der DAeC zur Problemdarstellung eingeladen (Schwerpunkt überzogene Vorprüfung mit begleitendem Kostenfaktor). Weiterer Schwerpunkt war die zu erwartende Auswirkung technischer Forderungen und Änderungen auf die kommende 600-Kilogramm-Klasse (Opt-out-Regelung in Deutschland von zukünftiger Annex I (EU) 2018/1139) und der naturbedingt technischen und fliegerischen Probleme wie Festigkeit, notwendige Verstärkung, Mindestgeschwindigkeit von 65 Stundenkilometern bei höherem Gewicht, maximale Lärmemission von 60 Dezibel bei schwächerem Steigwinkel, Droptest aus 70 Zentimeter (ohne Fahrwerksmodifikation), Nachweis und/oder Verstärkung der Fangleinenbefestigung sowie nicht zuletzt die des Rettungsgeräts. Einen breiten Raum nahmen auch wieder die Hintergründe des Unfallgeschehens und der Luftraumverletzungen ein.

Jahresbericht Motorkunstflug 2018

Die Bayerische und die Deutsche Meisterschaft sowie die WM Advanced sind gelaufen, einige Wettbewerbe noch im Gange, die EU-Meisterschaft Unlimited steht noch aus. Das jährliche GA Trainingslager im Mai in Reinsdorf war mit ca. 25 Piloten ausgebucht. Von den zwei geplanten BW-Trainingslagern wurde mangels Teilnehmern nur eines im Juni in Allstedt durchgeführt. Die Bayerische Meisterschaft (13. bis 17. Juni) war mit

21 Teilnehmern stark besucht, doch nur 23 Teilnehmer kamen zur Deutschen Meisterschaft vom 29. Juli bis 5. August nach Arnstadt Alkersleben (Thüringen). Somit waren dies zwölf Teilnehmer weniger als 2017, dabei jedoch fünf Neueinsteiger (vergleiche DM 2006 in Tannheim: 67 Teilnehmer).

Die WM in Advanced (56 Teilnehmer, vom 16. bis 26. August in Streljic /Serbien) verzeichnete nur einen deutschen Teilnehmer (Newcomer), der den sehr guten Platz 32 belegte. Die Mannschaft zur EM in Unlimited (8. bis 15. September) stand bei Berichtsabfassung noch nicht fest. Leider hält der Abwärtstrend an. Erwähnenswert jedoch: 2017 sowie 2018 waren (bis jetzt) unfallfrei!

Wettbewerbe Navigationsflug

Der **52. Allgäuflug** (Mai/Leutkirch) zusammen mit der 29. Deutschen Meisterschaft (Navigation) war wie immer durch die Leutkircher Fliegerkameraden hervorragend organisiert. In der Wertung Wettbewerb (25 Teilnehmer) erreichten Helmut Bäder/Gerhard Spreng den zweiten Platz, in der Mannschaftswertung Andreas Ritter/Stefan Fackler mit Andreas Mittermeier/Peter Kesten (SFG Tannheim) ebenfalls Platz zwei. Fünf Besatzungen aus BW waren parallel bei der **Deutschen Meisterschaft** (18 Teilnehmer) dabei. Bäder/Spreng sicherten sich Platz drei, Ritter/Fackler Platz acht. Der **60. Südwestdeutsche Rundflug** (21 Besatzungen) startete im Juli in Schwäbisch Hall über die Zwischenlandeplätze Unterschüpf und Niederstetten. Den „Südwestdeutschen“, einen der ältesten Flugwettbewerbe (Navigation) überhaupt, gewannen auch hier zum wiederholten Male Helmut Bäder/Gerhard Spreng. Der zweite Platz ging an Esther Rimensberger (Solo), der dritte Platz an Andreas Ritter/Stefan Fackler. Den ersten Platz in der Touringklasse belegten Thomas Schuler/Anna Schäfer. Die Punkte aus Allgäuflug und SWD-Rundflug zählen für die **Baden-Württembergische Meisterschaft 2018**, die sich Helmut Bäder/Gerhard Spreng wiederum sicherten. Den zweiten Platz machten Stephan Hoffer/Manuel Bender, Platz drei ging an Andreas Ritter/Stefan Fackler.

Mannschaftswertung: Helmut Bäder/Gerhard Spreng mit Esther Rimensberger (Rheinbow Flying Team) Platz eins; Andreas Ritter/Stefan Fackler mit Andreas Mittermeier/Peter Kesten (SFG Tannheim) landeten auf Platz zwei, Theo Kibler/Eugen Scheuerle mit Dr. Frank Hollmann/Franz Rudhart (FG Leutkirch) auf Platz drei. Lokalzeitungen sowie Fernsehen und Radio des Südwestfunks berichteten vor Ort über dieses Jubiläum. In einer Ansprache und einem Interview erläuterten Schirmherr Prof. Dr. Reinhold Würth sowie BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer den Sinn dieser Veranstaltung, der sich nicht nur im Wettkampf selbst erschöpft, sondern tieferen Sinn in Kameradschaft, Gemeinschaftsförderung und in der Flugsicherheit hat. Die Ansprachen, die Siegerehrung und ein Ballonglücken schlossen den ereignisreichen Tag ab. Herzlichen Dank an die vielen Vereins Helfer, die Mitarbeiter und die Verwaltung des Adolf Würth Airports sowie an die großzügigen Spender, die mit Geld- und Sachpreisen diesen Wettbewerb zum wiederholten Male unterstützten.

Motorflug und Luftsport allgemein

Da die neue Basic Regulation weiter das 472,5-Kilogramm-UL-Limit festlegt, wird Deutschland für die 600-Kilogramm-Erhöhung eine Opt-out-Regelung beanspruchen. Weiter zählen die UL-Stunden nicht für die Berechtigungen PPL(A)/LAPL(A), früher in der Lizenz PPL-National möglich. Ein grundlegender Sinn dafür kann bei der technischen Entwicklung und Annäherung in den Ausbildungssegmenten

nicht gefunden werden. Es ist denkbar, dass sich hier schon aus Kostengründen eine zukünftige Abwanderung in den UL-Sektor abzeichnen wird.

Problematik Zwischen- und Unfälle

Bei verschiedenen Unfällen weisen die Hintergründe auf teils geringe Flugpraxis/Landeroutine, auf Aufmerksamkeitsdefizite bei Checklistendurchführungen oder (wie Untersuchungen zu bestätigen scheinen) auf vernachlässigte Luftraumbeobachtung hin, verursacht durch Fixierung auf Navigationshilfen. Diese hätten teils verhindert werden können, jedenfalls kann ein Zusammenhang von Ursache und Wirkung nicht ausgeschlossen werden. In den anstehenden Vereinsfortbildungen sollte dies ein Schwerpunkt sein, für die Ausbilder danach verstärkt die Beachtung in der Praxis.

BFU-Sicherheitsempfehlung 3/2017

Das BMVI wurde von der BfU aufgefordert, sicherzustellen, dass Flüge mit gewerblichen Lfz (größer 5,7 Tonnen oder mehr als 19 Sitzplätzen) nur in Lufträumen (auch bei Starts und Landungen) erfolgen, in denen die DFS jederzeit Verkehrsinfos oder Ausweichempfehlungen bzgl. anderer Verkehrsteilnehmer erteilen kann. Eine diesbezügliche Umsetzung würde unseren Luftraum umkrempeln. Auch hier ist unser Dachverband vorstellig.

Verhindern konnte man auch zunächst eine Umwandlung des Luftraums DELTA (Stuttgart) in Luftraum CHARLY (Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC, BW-Vertreter Helmut Montag). Es wäre damit nicht mehr generell möglich gewesen, ohne zugelassenes Flächennavigationsgerät den Luftraum zu kreuzen, da die Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) noch ein zugelassenes Flächennavigationsgerät vorschreibt. Das BMVI wird sich um diese Problematik zu unseren Gunsten kümmern, so die Zusicherung (s. BAUL DAeC-Mitteilung).

Herzlichen Dank allen Helfern, Sponsoren und Referenten, der BWLV-Geschäftsstelle, den Luftfahrt-Behörden sowie Vereinen und Fliegerkameraden für ihre konstruktive Unterstützung.

MODELLFLUG VON HANS-DIETER DEUSCHLE



Wir können auch 2018 auf eine erfolgreiche Flugsaison zurückblicken. Es stehen zwar noch einige Wettbewerbe und Veranstaltungen an, doch für mich steht fest: Unser Modellflugsport kommt bei den Menschen an.

Der Kenntnissnachweis ist immer noch nicht überall bekannt, insbesondere gilt dies für Modellflieger, die nicht in Vereinen organisiert sind.

Über das Onlineportal des DAeC kann der Nachweis erlangt werden: www.kenntnissnachweis-modellflug.de.

In vielen Wettbewerbsklassen ist weiterhin ein leichter Rückgang der Teilnehmer zu verzeichnen. Die Gründe sind vermutlich unter anderem in den vielen anderweitigen Angeboten zu finden. Bei den Wettbewerbsklassen F5J (Elektrosegler) und F3U (Multicopter) ist es zum Glück umgekehrt. Die Leistungsdichte in der Klasse F5J nimmt enorm zu, mehr als 100 Anmeldungen zu Wettbewerben innerhalb eines Tages sind keine Seltenheit.

F3U ist eine Multicopter-Rennklasse, die Variante F3U-J ist speziell für die Jugend gedacht. Erstmals wurde in Heidenheim hierzu eine Landesmeisterschaft in zwei Leistungsklassen durchgeführt. Die F3U-Klassen haben viele Vorteile: Der Einstieg ist kostengünstig und bietet zudem die Chance, dass der eine oder andere sich dem Modellflug dauerhaft zuwendet.

Eine positive Entwicklung ist im Fernlenkflug zu verzeichnen: Ein neuer Versuch, Segler und Elektrosegler zusammen in einem Wettbewerb fliegen zulassen, scheint ein Erfolg zu werden. Dies haben uns die Modellflieger der Fliegergruppe Wolf Hirth im vergangenen Jahr gezeigt.

Im Moment gibt es generell nicht allzu viele Vereine, die Helikopter-, Segler- oder Elektrosegler-Wettbewerbe ausrichten. Dennoch ist ein Engagement auch auf anderer Ebene möglich: So freue ich mich natürlich auch über die Vereine, die durch eine Ausstellung und Schauliegen den Modellflugsport aufrechterhalten.

Im Fachausschuss Modellflug gibt es eine erfreuliche Neubesetzung. Wir konnten unser Team zwischenzeitlich vergrößern, Angelika Möbius konnten wir für die Wettbewerbsklasse F3U gewinnen. Allerdings braucht der Ausschuss dringend Verstärkung für Motorflug, Segelflug/Elektrosegler und Helikopter sowie die Öffentlichkeitsarbeit.

Auch in diesem Jahr konnte der Fachausschuss Modellflug wieder einigen Vereinen und Einzelmitgliedern helfen. Dies hing meist mit der Änderung der Luftverkehrs-Zulassungsordnung zusammen. Ich bin auch weiterhin gerne Ansprechpartner für alle Fragen. Die Modellflugsaison dauert länger als in den anderen Sparten, meist bis Ende November. Deshalb liegen noch nicht alle Ergebnisse vor. Die BWLV-Sportler nahmen an zahlreichen Welt-, Europa-, Deutschen und Landesmeisterschaften teil. An dieser Stelle möchte ich mich bei den Organisatoren recht herzlich bedanken – ohne deren Einsatz könnten wir nicht auf eine so erfolgreiche Flugsaison zurückblicken.

Hier noch meine Bitte an alle Vereine: Ehrungen für erfolgreiche Sportler sowie Zuschüsse für EM- und WM-Teilnahmen können wir nur veranlassen, wenn wir darüber informiert werden. Deshalb sollte all dies an mich gemeldet werden (Deuschle@bwlv.de). Ich möchte auch dieses Mal an die Mitgliederversammlung unseres Verbandes erinnern. Aus dem Kreis der Modellflieger waren zuletzt wenig Teilnehmer zu verzeichnen. Ich würde mich sehr freuen, wenn ich einige Modellflieger mehr bei der Mitgliederversammlung im November begrüßen könnte.

Freiflug

Die Freiflieger aus Baden-Württemberg waren 2018 nicht ganz so stark in den Nationalmannschaften vertreten wie in den Vorjahren. Anna und Tabea Wiesiolek (FSV Herrenberg, Gummimotor F1B) waren bei der Junioren-Weltmeisterschaft Ende Juli in Bulgarien

sehr erfolgreich. Zusammen mit Sebastian Jäckel (SN) kamen sie in der Teamwertung auf den dritten Platz. In der Klasse F1A war Nils Finke (AC Stuttgart) am Start.

Im Saalflug F1D flogen Uwe Bundesen (Offenburg) und Thomas Merkt (MFSJ Spaichingen) bei der Weltmeisterschaft in den USA. Bei schwierigen Bedingungen konnten sie keine vorderen Plätze belegen.

Die Hangflug-Europameisterschaft F1E in der Slowakei wird erst nach Redaktionsschluss ausgetragen. Im Team dabei sind Nils Finke (AC Stuttgart) und Alexander Winker (MFSJ Spaichingen). Frank Adametz (LSV Rossfeld Metzingen) wurde Deutscher Meister in der Seglerklasse F1A, Thomas Wiesiolek (FSV Herrenberg) kam in F1B auf den dritten Rang.

Auch die deutschen Juniorenmeisterschaften in Freiflug-Ebene und die deutschen Hangflugmeisterschaften finden erst nach Redaktionsschluss statt.

In allen Freiflug-Sparten (Ebene, Hang, Saal) werden 2018 Landesmeisterschaften ausgetragen, meist als dezentrale Wettbewerbe. Diese Wettbewerbe laufen noch.

Fesselflug

Bei den Fesselflug-Weltmeisterschaften im Juli in Frankreich wie auch bei den Deutschen Meisterschaften im Kunstflug in Schwalmtal/NW nahmen dieses Jahr keine Piloten des BWLV teil. Der Welt- und Europameister Richard Kornmeier musste dieses Jahr infolge einer Schulterverletzung pausieren.

Zu den Deutschen Meisterschaften der naturgetreuen Fesselflugmodelle in Großenhain/Sachsen im Juni waren drei Piloten des BWLV angereist. In der Klasse Semi-Scale (F4B-SC) erreichte Peter Willmer (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) mit seiner PA28 Cherokee Platz eins und wurde damit Deutscher Meister in dieser Klasse, gefolgt von Günter Schwarz (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) mit einer FW 190-A8.

Die offene Landesmeisterschaft im Fesselflug-Kunstflug (F2B) fand Anfang August wieder in Bodman/Bodensee statt mit 25 Piloten aus fünf Nationen am Start. In der BWLV-Landeswertung war Thomas Böckler (LSV Nagold) bester des BWLV und wurde somit BWLV-Landesmeister, gefolgt von Günter Schwarz (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) und Franz Herzog (FG Korntal-Münchingen). Die Landesmeisterschaft der naturgetreuen Klasse (F4B) wurde beim Control Line Scale-Semi-Scale Contest in Untersiggenthal/Schweiz mitausgetragen. In der Klasse F4B-SC (Semi-Scale) waren zwölf Teilnehmer aus vier Nationen am Start, darunter vier Piloten aus Baden-Württemberg. Peter Willmer (MFSV Bietigheim-Sachsenheim) belegte als bester BWLV-Pilot Platz zwei und wurde damit Landesmeister vor Günter Schwarz und Franz Herzog.

Elektroflug

Im Elektrosegelflug F5B ist die Saison erst am dritten Septemberwochenende – nach Redaktionsschluss dieser adler-Ausgabe – abgeschlossen. Dort findet der zweite Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft in Bad Brückenau statt.

Wie immer an dieser Stelle die Ergebnisse von 2017: Deutscher Meister in F5B wurde Heiko Greiner (BWLV), auf dem vierten Platz folgte Guntmar Rüb (BWLV), den fünften Platz belegte Oswin Greiner (BWLV).

FREIBALLONSPORT VON FRANK KRUSPEL



Im Bereich Freiballon standen die Zeichen im Jahr 2018 allgemein eher auf Konsolidierung. Die angekündigten Maßnahmen der EASA im Rahmen der GA-Roadmap haben sich erwartungsgemäß noch in die Länge gezogen, mit der Umsetzung der ersten rechtlichen Änderungen ist nun 2019 zu rechnen.

Fortbildung/Information

Bei unserem jährlichen Ballönertag/Refresher, der dieses Jahr am 3. März wieder in Herrenberg stattfand

(im adler wurde berichtet), wurde natürlich auch im Detail auf die oben genannten Entwicklungen zum „Balloon Rulebook“ eingegangen. Seit Mitte März wurde in Deutschland auch der rechtliche Rahmen für die Veränderungen geschaffen. Der aktuelle Stand ist auf den Internetseiten der EASA einsehbar. Die Dokumente gibt es auch in deutscher Sprache, bitte frühzeitig informieren. Beispielsweise können Betreiber von Ballonen mit Drehventil oder abgeteiltem Pilotenabteil nach BOP.BAS.320 über die Wintermonate schon einmal die Nachrüstungsmöglichkeiten abklären, sofern noch kein Rückhaltesystem für den Piloten vorhanden ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Mai auch den Leitfaden „Fliegen gegen Entgelt“ neu aufgelegt und den EU-Richtlinien angepasst.

Entwicklung der Sparte

Die Anzahl zugelassener Ballone in Deutschland sinkt weiterhin langsam, aber stetig. Im kommenden Jahr wird vermutlich erstmals die Tausendermarke bei den Heißluftballonen unterschritten (im Jahr 2000 waren ca. 1.500 Ballone registriert). Ebenso setzt sich auch bei den aktiven Piloten der altersbedingte Rückgang fort, was in den vergangenen Jahren teilweise zur Auflösung ganzer Vereine geführt hat. In Baden-Württemberg sind derzeit noch knapp 200 aktive Ballonpiloten zu verzeichnen.

Jugendarbeit trägt Früchte

Umso erfreulicher ist es, dass es bei den Neueinsteigern in den vergangenen Jahren wieder einen auflebenden Trend gibt. Wir sind stolz auf jeden neuen Piloten, jeden Verein, der Ausbildung betreibt, jeden Fluglehrer, der seine Zeit für die Ausbildung opfert, und nicht zuletzt auf unsere Jugendorganisationen, die einen tollen Job machen. Besonders hervorheben möchte ich hierbei die BWLV-Jugend-Airgames und die Jugendlager (im adler wurde berichtet).

Behörden/Veranstaltungen

In Zusammenarbeit mit der Landesluftfahrtbehörde gibt es weiterhin nur Gutes zu berichten: Die Umstrukturierungsmaßnahmen haben sich positiv ausgewirkt, die Kommunikation funktioniert

gut, es gibt kurze Wege und Antwortzeiten sowie eine zügige Abwicklung von Anfragen und Anträgen. Entscheidungen erfolgen mit Maß und Sachverstand, Verbesserungsvorschläge und Feedback aus der Praxis werden gerne angenommen und eingearbeitet.

Zu Veranstaltungen gibt es zudem seit November 2017 mit der NfL 1-1170-17 auch endlich einheitliche Grundsätze des Bundes und der Länder zur Genehmigung von Luftsportveranstaltungen

Trotz Hochsommerwetter am Boden

Der wärmste Frühsommer seit 1881, mehr Sommer- und Hitzetage als im Jahrhundertssommer 2003, ständig neue Hitzerekorde – perfekt für den Urlaub zu Hause und auch für viele andere Luftsportarten. Ballone kommen allerdings bei Temperaturen über 30 Grad schnell an die Betriebsgrenzen, und so mussten diesen Sommer viele Abendfahrten trotz besten Wetters ins Wasser fallen.

Nicht immer war das Wetter schuld

Ärgerlich wird es immer dann, wenn die Wetterbedingungen zwar passen, der amtliche Bericht aber etwas Gegenteiliges sagt. An dieser Stelle gibt es momentan bei den Ballonfahrern berechtigterweise ziemlichen Unmut, teilweise sogar die Forderung, die Hoheit des Deutschen Wetterdienstes (DWD) aufzuheben, bzw. alternative Quellen zuzulassen.

Als sehr kleiner Nutzerkreis mit Luftfahrzeugen, die nur in einem engen Windgeschwindigkeitsband betrieben werden können und zudem möglichst feine Abstufungen der Wetterdaten in niedrigen Höhen unter Einberechnung der orografischen Gegebenheiten benötigen, trifft es uns hierbei besonders: Zunächst einmal deshalb, weil im Rahmen der Rationalisierungsmaßnahmen des DWD Berichte auf viel größere (für unseren Anwendungsfall unbrauchbare) Gebiete „eingedampft“ wurden. Aber auch, weil manuell erstellte Vorhersagen durch eine automatisierte Übersicht ersetzt wurden (welche offensichtlich nicht manuell auf Plausibilität geprüft wird).

Dieses Jahr kam dann für Windvorhersagen noch die Einführung des neuen, hochauflösenden Cosmo-D2-Modells hinzu. Leider wurden dabei aber gleichzeitig die Darstellung sowie die Höhenabstufung in den interessanten Bereichen gröber gewählt und somit wurde keine Verbesserung erzielt. Mittlerweile zeigen sich zudem an mehreren Stellen Modellfehler, was zeitweise sogar zu widersprüchlichen Angaben in Meteogramm, Gebietsvorhersagen und Windkarten führt. Hoffnung auf Änderungen besteht für eine derart kleine Nutzgruppe allerdings leider nur dann, wenn nachgewiesen werden kann, dass der gesetzliche Versorgungsauftrag nicht, bzw. nicht zuverlässig erfüllt wird.

On the road to Bern

Ein sportliches Highlight ist die Qualifikation eines baden-württembergischen Teams zum 62. Gordon Bennett Cup in Bern, der noch bis 6. Oktober ausgetragen wird. Beim ältesten und renommiertesten Luftsportwettbewerb wird Benedict Munz zusammen mit Matthias Schlegel als Team GER-3 an den Start gehen. Über die Vorbereitungen und die Qualifikationsfahrten haben die Neueinsteiger bereits eindrucksvoll beim Ballönertag berichtet. Wir wünschen gutes Gelingen!

Mitstreiter für ein gemeinsames Ziel

Wie in den vergangenen Jahren möchten wir an dieser Stelle nochmals bei allen Ballönern für die Mitarbeit im Fachausschuss werben. Um unsere Aktivitäten in bisherigem Umfang aufrechterhalten zu können, brauchen wir unbedingt Unterstützung aus den eigenen Reihen.

Für den Herbst wünschen wir allen nochmals Gelegenheit zu vielen schönen und vor allem unfallfreien Fahrten. Glück ab – Gut Land!

FALLSCHIRMSPORT VON HANS GRÜSY



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

Fangen wir an mit einer Disziplin, die im Schatten von FreeFly und Head-up/Head-down fast in Vergessenheit geraten ist – dem Zielspringen. Im Herbst des vergangenen Jahres wurde der Welt-Cup im Zielspringen im

Schweizer Locarno ausgerichtet. Dabei waren auch zwei Teams der Sportfördergruppe Altenstadt von insgesamt 37 teilnehmenden Teams. Team eins der SFG belegte den beachtlichen dritten Platz hinter Italien und der Tschechischen Republik, das Jung-Team zwei ersprang einen souveränen Platz im Mittelfeld.

Beim Speed-Skydiving Ende Mai in Illertissen wurde ein neuer deutscher Rekord mit 524,2 Stundenkilometern erzielt. Die Bestleistung in der Damenwertung lag bei 394,5 Stundenkilometern.

Bei den Militär-Weltmeisterschaften in Bad Sassendorf belegte das Team Deutschland nach mehreren Stechen den zweiten Platz in der Gesamtwertung.

Im Juni trafen sich die Head-up-Springer in Empuriabrava mit dem Ziel, einen neuen europäischen Rekord mit einer 45-er-Head-up-Formation zu probieren. Am Ende waren es zwar nur 43 – genug aber, um den alten Rekord fast zu verdoppeln.

Ende 2017 sollte in Eloy versucht werden, den bisherigen Weltrekord in der Large-Sequential-Formation zu verbessern. Letztlich wurde der alte Rekord durch den neuen Weltrekord mit 217 Springern überboten. Bei diesem neuen Rekord nahmen auch 16 Teilnehmer aus Deutschland teil.

In Florida traf sich dieses Jahr die Canopy-Formations-Gemeinde (früher CRW bzw. Kappenrelativ), um einen neuen Weltrekord zu versuchen. Mit einer 50-er-Diamant-Formation gelang dieses Vorhaben spektakulär.

In meinem Vorjahresbericht wurden bereits die Begriffe POPS (Parachutists over phorty), SOS (Skydivers over sixty), JOS (Jumpers over seventy) und JOE (Jumpers over eigthy) erklärt. Das deutsche Team der POPS und der SOS hat drei Mal Gold von diesem Wettbewerb mit nach Hause gebracht – Respekt! Älteste Teilnehmer

waren ein Russe mit 84 Jahren und ein Amerikaner mit 85 Jahren.

Der amerikanische Springer Bill Wood sagte einmal den bemerkenswerten Satz:

Du hörst nicht auf mit dem Springen, weil du alt wirst, sondern du wirst alt, weil du mit dem Springen aufhörst. Da sollte man mal darüber nachdenken, weil dieser Satz sicher nicht nur auf das Fallschirmspringen anwendbar ist.

Zu guter Letzt noch eine ganz aktuelle Info: Bei den diesjährigen BWLV-Jugend-Airgames auf dem Übersberg absolvierten 36 junge Luftsportler ihren ersten Fallschirmabsprung aus 1.500 Metern – dies unter der bewährten Leitung der Lehrer des FSC Calw.

Natürlich gibt es in unserem Sport – wie im normalen Leben auch – nicht nur Licht-, sondern auch Schattenseiten. Wieder einmal einer der Hauptunfallschwerpunkte im Berichtszeitraum war zweifellos das Fliegen an der Kappe bzw. mit zu kleinen Kappen für den jeweiligen Leistungsstand bzw. missglückte Landemanöver. Wir wissen also, worauf wir 2019 unser Hauptaugenmerk legen sollten.

In diesem Sinne weiterhin ein unfallfreies Springen für den Rest der Saison und Glück ab für das Jahr 2019!

AUSBILDUNG VON EGON SCHMAUS



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

Unsere ATO bietet die Segelflugausbildung in 134 Vereinen, die mit 984 Segelfluglehrern auf 600 Segelflugzeugen ausbilden

Motorflugausbildung wird angeboten von 73 Vereinen, die mit 404 Motorfluglehrern FI(A), „FI(A)-LAPL only“ oder CRI auf 121 Flugzeugen ausbilden.

126 Reisemotorsegler TMG werden sowohl in der PPL(A) und LAPL(A)-Ausbildung eingesetzt, wie auch in der Wei-

terbildung von SPL und LAPL(S)-Piloten.

56 Vereine führen die UL-Ausbildung durch mit 241 Fluglehrern auf 72 Ultraleicht-Luftsportgeräten.

Ausbildungsumfang

Derzeit befinden sich in der Ausbildung (Stand 15. August 2018):

940	Flugschüler zum SPL oder LAPL(S)
108	Piloten zur Berechtigung TMG für SPL/LAPL(S)
11	Piloten zur F-Schlepp-Berechtigung
2	Flugschüler vom SPL-TMG zum LAPL(A)
98	Flugschüler zum PPL(A)
79	Flugschüler zum LAPL(A)
20	Piloten zur Klassenberechtigung SEP
16	Piloten zur Klassenberechtigung TMG
10	Piloten zur Nachtflugberechtigung

4	Piloten zur Kunstflugberechtigung SPL
46	Flugschüler zur UL-Berechtigung

Ausbildungsergebnisse

Die Jahresmeldung der ausbildenden Vereine erhält der Verband erst im Januar des Folgejahres. Daher kann hier nur das Ergebnis der Ausbildungstätigkeit von 2017 wiedergegeben werden:

147 SPL-Lizenzen, 12 LAPL(S), 51 PPL(A), 50 LAPL(A) mit zusammen 81 CR SEP und 34 CR TMG sowie 57 UL-Erlaubnisse

Im Rahmen der Weiterbildung wurden ausgebildet:

68 SPL-TMG, 27 Schleppberechtigungen, 18 Kunstflugberechtigungen sowie sechs Nachtflugberechtigungen.

Ausbildungslehrgang für UL-Fluglehrer

Um den Anteil an UL-Fluglehrern zu erhalten und zu erhöhen, führte Günther Hausmann vom 14. bis 16. August 2018 einen Lehrgang zum UL-Fluglehrer in Walldorf mit sechs Teilnehmern.

Ausbildungslehrgang für Segelfluglehrer

Im Anschluss an den praktischen Ausbildungslehrgang zum FI(S) 2017/18 haben alle sechs Teilnehmer die geforderte Kompetenzbeurteilung bestanden.

Die theoretische Auswahlprüfung zum Ausbildungslehrgang FI(S) 2018/19 haben 15 Teilnehmer bestanden.

Die theoretische Ausbildung am Klippeneck wird stattfinden vom 3. bis 10. November 2018, die praktische Ausbildung, ebenso am Klippeneck, vom 11. bis 26. Mai 2019.

Im Lehrgang nach der VO 1178/2011 wurden drei FI(S) zu FI(S) mit TMG-Lehrberechtigung weitergebildet. Für einen Folgelehrgang liegen bis dato noch keine Anmeldungen vor.

Ausbildung zum CRI

Ein CRI-Lehrgang fand mit dem ersten Teil „Lehren und Lernen“ am Klippeneck, am Wochenende 2. bis 4. März 2018 statt. Die meisten der zehn Teilnehmer konnten inzwischen nach dem praktischen Teil in Aalen vom 4. bis 6. Mai 2018 ihren Eintrag CRI erwerben und helfen nun in der Aus- und Weiterbildung ihrer Vereine.

Ausbildungslehrgang für Motorfluglehrer

Nach ergangenen Voranmeldungen organisierte der FA Ausbildung im Frühjahr und Sommer einen ersten Lehrgang für Motorfluglehrer. Nach vier langen Theorie-Wochenenden am Klippeneck mit insgesamt 120 Unterrichtsstunden folgten vom 8. bis 17. Juni 2018 restliche Unterrichte und die praktische Ausbildung über 30 Flugstunden am Flugplatz Aalen. Dank der sehr guten Infrastruktur und der tollen Unterstützung durch die Aalener Fliegerkameraden und dank des immer fliegbaren Wetters konnte der Lehrgang in diesem kurzen Zeitraum abgeschlossen werden. Die meisten der neun Teilnehmer konnten den Lehrgang gar mit dem erfolgreichen Abschluss der Kompetenzbeurteilung beenden.

Auch hier geht wieder ein herzliches Dankeschön an den ersten Vorsitzenden des gastgebenden Vereins und Ausbilder Dr. Helmut Albrecht, an Karlheinz Beiser, Stefan Fackler, Gerhard Pilz und alle anderen Beteiligten. Vor allem auch an die Wirtsleute der Aalener Flugplatz-Gaststätte, Martina und Achim Achnek und ihr nimmermüdes Team.

Fluglehrer-Fortbildung

Neben den beiden im Bericht des Motorflugreferenten beschrie-

benen Halbjahres-Fluglehrer-Fortbildungen in der Filderhalle in Leinfelden führte Helmut Müller vom 14. bis 15. April 2018 eine praktische Fluglehrer-Fortbildung für SEP, TMG und GLD am Hornberg durch. Gemeinsam mit dem Aeroclub Walldorf hat Joachim Dop einen ebensolchen Lehrgang vom 29. bis 30. September 2018 veranstaltet.

Fluglehrer-Verlängerung FI(A)

Heuer mussten die ersten Motorfluglehrer die zweite Verlängerung ihrer Lehrberechtigung in Form einer Kompetenzbeurteilung durchführen.

Mit etwas Vorlauf konnten alle Aspiranten einen der 26 in Baden-Württemberg aufgelisteten Examiner FIE(A) finden, obwohl einige FIE(A) nur im professionellen Bereich tätig sind. Hier arbeiten wir derzeit an der Lizenzierung einiger neuer FIE(A), wobei die Forderung nach 100 Flugstunden in der Fluglehrer-Ausbildung die Auswahl an Kandidaten sehr einschränkt.

Fluglehrer-Verlängerung FI(S)

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) in Baden-Württemberg. Hier wird die Lizenzierung einiger weiterer FIE(S) nur bedingt für Abhilfe sorgen.

Abhilfe schaffen könnte aber eine „neue Art der Kompetenzbeurteilungen“, wie sie unser Präsidiumsmitglied Dr. Helmut Albrecht vorgeschlagen hat und das RP Stuttgart befürwortet.

Dabei können in zusammengefassten Prüfungsveranstaltungen mehrere Fluglehrer Weiterbildungen in Kernfächern der Ausbildung erfahren, durch Präsentationen von Einzelthemen durch die Teilnehmer. Diese Unterrichtung und der allfällige Wissenstest können zeitlich abgesetzt von den geforderten Prüfungsflügen innerhalb des letzten Gültigkeitsjahres der Lehrberechtigung stattfinden.

Einführung Vereinsflieger-Freemium

Seit Jahren beklagten Vereins-Ausbildungsleiter, Bezirksausbildungsleiter und die Beteiligten in der Führung unserer ATO den großen Aufwand der Erstellung und ständigen Aktualisierung der Vereinsausbildungsdatenblätter (VADB).

Dem wurde nun mit Einführung einer kostenfreien Freemium-Version des Verwaltungsprogramms Vereinsflieger abgeholfen. Seit Mitte des vergangenen Jahres steht der Datensatz der BWLV-Verwaltung abrufbereit in dem Programm zur Verfügung.

Leider aber haben bis dato lediglich rund zwei Drittel aller Vereine ihre Flugschüler, Fluglehrer und Ausbildungsflugfahrzeuge auf diesem Wege gemeldet. Dies ist nicht ganz verständlich, denn schon seit Einführung der JAR-FCL-Ausbildungsgenehmigung im Jahr 2004 müssen alle Mitgliedsvereine der ATO des BWLV Daten wie Lizenz, Medical und ZÜP der Fluglehrer und Flugschüler vorhalten sowie die wichtigsten Daten der Ausbildungsflugfahrzeuge. Die elektronische Dokumentation über den Vereinsflieger erleichtert den Vereinen diese Dokumentationspflicht und verbessert auch die Abwicklungsarbeiten im ATO-Betrieb in der Geschäftsstelle.

Die elektronische Dokumentation ist auch Grundvoraussetzung dafür, dass zukünftig das verschiedentlich kritisierte Vereinsausbildungsdatenblatt ersetzt werden kann. Dies soll zum 1. Januar 2019 erfolgen. Voraussetzung ist aber zwingend, dass spätestens zum Jahresende alle ATO-Vereine sämtliche Fluglehrer und

-schüler, sowie sämtliche Ausbildungsflugfahrzeuge und den Fortgang der Ausbildung permanent im Programm aktuell halten.

Behörde(n)

Nach der Zusammenführung der Luftfahrt-Abteilungen der Regierungspräsidien Freiburg, Karlsruhe und Tübingen in die Abteilung 46.2 des Regierungspräsidiums Stuttgart hat sich auch dort die Lage massiv entspannt. Die Abteilung wurde personell verstärkt und arbeitet jetzt mit großem Engagement flüssig an ihren Aufgaben. Neue und erfahrene Mitarbeiter ergänzen sich hervorragend.

Der Fachausschuss Ausbildung und ich persönlich bedanken uns recht herzlich bei allen Mitarbeitern der BWLV-Geschäftsstelle, bei den Vereinen sowie den Mitarbeitern des Regierungspräsidiums in Stuttgart und seiner Außenstelle in Freiburg sowie bei allen Unterstützern für eine erneut konstruktive Zusammenarbeit und die Mithilfe zum Finden gemeinsamer Lösungen.

TECHNIK VON STEFFEN BAITINGER



Wir haben ein relativ ruhiges Jahr hinter uns. Es gab keine großen Umstellungen und Änderungen bei den europäischen Vorschriften – die sind gerade erst wieder am Anrollen.

Die neue Basic Regulation ist veröffentlicht und tritt demnächst in Kraft. Aus Sicht der Technik gibt es vor allem zwei wichtige Punkte: Zum einen ist die L-Lizenz in Kraft getreten, zum anderen wurde die 600-Kilogramm-Grenze von der EASA eingeführt (Näheres dazu regeln die Mitgliedsländer selbst).

Im Technischen Betrieb des BWLV ist wesentlich, dass die Werkstatt auf dem Klippeneck, die wir bereits seit Anfang 2017 für die technischen Lehrgänge nutzen, fertiggestellt ist. Unser BWLV-Mitglied Christian Schultz hat uns dankenswerterweise eine Beurteilung der Werkstatt im Hinblick auf die Arbeitssicherheit erstellt. Er fand einige Punkte, die noch verbessert wurden. Jetzt haben wir eine Werkstatt, die allen Anforderungen der Arbeitssicherheit entspricht. Die Vereine können davon profitieren, als Anregung für den eigenen Werkstattbetrieb.

Bei den Lehrgängen des vergangenen Winters konnten unsere Lehrgangsteilnehmer wieder auf den reichhaltigen Wissensschatz von Hans Hörber zählen und fragten ihm Löcher in den Bauch. Die Lehrgänge waren sehr gut besucht und die bisher eingegangenen Anmeldungen für die technischen Lehrgänge des kommenden Winters 2018/19 lassen Ähnliches erwarten, viele Plätze sind nicht mehr frei.

Das jährliche Audit unserer Technischen Betriebe durch das LBA, also der CAMO und der Wartungsbetrieb mit der Außenstelle Hahnweide, haben wir erfolgreich durchlaufen – mit geringen Findings, die zeitnah behoben werden konnten. Unsere neue Lehrgangs-Werkstatt auf dem Klippeneck wird demnächst auch vom LBA auditiert und wird damit neben der Motorflugwerkstatt auf der Hahnweide zur zweiten offiziellen Werkstatt des Technischen Betriebs des BWLV.

Gegen Ende des Jahres erwarten wir dann die Erweiterung der CAMO auf E-Klasse-Flugzeuge, die wir beim LBA beantragt haben. Da wir nur wenige Prüfer haben, die E-Klasse-Flugzeuge prüfen können, werden es zwar nicht sehr viele Prüfungen sein, die wir durchführen können. Vielleicht findet sich aber doch noch der eine oder andere Techniker aus den Vereinen, der sich zutraut, Prüfer zu werden.

Es sind genau diese Situationen, in denen klar wird, dass der BWLV nicht nur aus den Präsidiumsmitgliedern und der Geschäftsstelle besteht, sondern aus allen Mitgliedern in den Vereinen. Nur mit Unterstützung der Aktiven können die Vereine alle Leistungen des Technischen Betriebs erhalten. Der Verband ist, wie der gesamte Luftsport und auch die Gesellschaft, eine Solidargemeinschaft. Der BWLV-Technische Betrieb sorgt letztlich für die Rahmenbedingungen und schafft die Voraussetzungen, unter anderem in Bezug auf die Genehmigungen der Betriebe durch das LBA. Die Warte, Werkstattleiter, Prüfer, technischen Leiter müssen aus den Vereinen selbst kommen.

Noch ein paar Worte zu den europäischen Lizenzen:
– Die L-Lizenz ist in Kraft getreten. Inhaber dieser Lizenz profitieren von wesentlichen Erleichterungen. Mit entsprechender Erfahrung und einer zusätzlichen Prüfung kann ein Inhaber einer L-Lizenz etwa freigeben, wie heute der Prüfer bzw. früher der Wart und Werkstattleiter. Dazu müssen die heutigen DAeC-Lizenzen in die L-Lizenzen umgewandelt werden. Die Bundeskommission Technik des DAeC, in der alle technischen Referenten und Prüfleiter der Landesverbände zusammenarbeiten, erstellt gerade den Umwandlungsbericht. Der ist dann die Grundlage dafür, dass der Inhaber einer bestehenden Lizenz beim LBA eine neue L-Lizenz erhält.

Ab 2020 werden nur noch europäische Lizenzen ausgegeben. Weiterhin werden Warte und Werkstattleiter bei uns ausgebildet. Was wir noch nicht wissen, ist, wie sich dann die Ausbildungsrichtlinien für technisches Personal ändern.

– Für die UL-Piloten ist wichtig: Die neue 600-Kilogramm-Grenze ist in Kraft getreten. Jedes Mitgliedsland legt selbst fest, für welche Bereiche der Luftfahrt diese 600-Kilogramm-Grenze im Mitgliedsland gelten soll. In Deutschland liegt der Ball damit beim Verkehrsministerium, Regeln dafür zu schaffen. Was häufig zu Missverständnissen führt: Unabhängig davon, wie die 600-Kilogramm-Grenze umgesetzt wird, gilt sie für alte, nach 472,5-Kilogramm-Grenze zugelassene Ultraleichtflugzeuge nicht. In der Regel können sie auch nicht aufgelastet werden.

So weit die wichtigsten Entwicklungen von der Technik-Front, euch allen einen guten Abschluss der Saison und eine gute Winterarbeit.

FRAUENSPO RT VON BEATE REIN



Die Flugsaison 2018 neigt sich dem Ende zu, und ich habe zum zweiten Mal die Gelegenheit, auf die wichtigsten Ereignisse aus Sicht der Luftsportlerinnen einzugehen.

Hexentreffen

Die baden-württembergischen Luftsportlerinnen trafen sich zum jährlichen Hexentreffen Ende Januar in Eutingen. Das Treffen soll den Pilotinnen der verschiedenen Luftfahrtspar-

ten helfen, sich untereinander zu vernetzen. Gleichzeitig bot es mir als Frauenbeauftragte die Möglichkeit, bei einem kleinen Workshop Ideen und Wünsche für die Zukunft zu sammeln. Erfreulich war bei dem gut besuchten Treffen, neben vielen bekannten Gesichtern, auch Neulinge begrüßen zu können.

Das landesweite Treffen der Luftsportlerinnen in Aachen stand in diesem Jahr unter dem Motto „Fliegen – Familie – Forschung/ Beruf: Wir wollen alles!“

Es wurden Lösungsansätze gesucht, wie Familienleben, Beruf und das zeitintensive Hobby Fliegen unter einen Hut gebracht werden können. Dass es berufstätige Frauen nach der Gründung einer Familie besonders schwer haben, ist allgemein bekannt. Mehrere Frauen aus den unterschiedlichsten Luftfahrtsparten gaben daher Einblick in ihren Alltag. Ein Höhepunkt des Luftsportlerinnen-Treffens war sicher die Taufe des neuen AMF-Förderflugzeuges, der ASW 19, aus dem Vermächtnis von Svaartje Geyer. Im Anschluss fand die jährliche Sitzung des Bundesausschusses für Frauen und Familie (BAFF) statt, bei der ich als Vertreterin des BWLV teilnahm.

Fluglehrerfortbildung

Fliegen ist nach wie vor eine Männerdomäne. Erfreulicherweise gibt es aber immer mehr Vereine, denen es gelungen ist, etliche Flugschülerinnen zu gewinnen. Die Resonanz hierbei lautet fast durchweg: „Das ist gut so, die Mädels bringen Schwung in die Gruppe.“

Bei der Fluglehrerfortbildung auf dem Hornberg hatte ich die Möglichkeit, über das Thema „Geschlechterspezifika in der Flugausbildung“ zu referieren.

Worin unterscheidet sich die Ausbildung für Flugschülerinnen im Vergleich zu der ihrer männlichen Kameraden? Inwiefern sind die Fluglehrer gefordert? Dies waren nur einige der Fragen, zu denen ich Stellung nehmen und eine lebhaftige Diskussion anstoßen konnte.

AMF-Trainingslager

Erneut bot der AMF-Förderverein für ambitionierte Segelfliegerinnen ein Gebirgstrainingslager im slowenischen Bled an. Nach längerer Pause gab es 2018 auch wieder ein Streckenflug-Trainingslager auf der Hahnweide, als Vorbereitung auf die Deutschen Meisterschaften der Frauen. Beide Lager waren ausge-

bucht, was zeigt, dass der Bedarf vorhanden ist. An dieser Stelle herzlichen Dank an alle, die zum Gelingen der Lager beitragen, sei es bei der Organisation, als Trainer, Rückholer oder Schlepp-Pilot.

Bereits zum zweiten Mal wurde die Deutsche Meisterschaft der Frauen in Verbindung mit einer allgemeinen Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften ausgetragen. In Lachen-Speyerdorf flogen bei nahezu tropischen Temperaturen insgesamt 34 Frauen in der Club-, Standard- und Rennklasse und ermittelten in jeder Klasse ihre besten und damit die Zusammensetzung der Frauen-Nationalmannschaft. Besonders bemerkenswert hierbei die Clubklasse, denn zwei Drittel der Teilnehmer waren weiblich!

Die Pilotinnen konnten mit den männlichen Konkurrenten durchaus mithalten, denn in der Gesamtwertung finden sich unter den ersten zehn Piloten in der Clubklasse drei Frauen, in der Standardklasse vier und in der 15m-Klasse sogar fünf.

Herzlichen Glückwunsch zu diesen tollen Leistungen. Erfreulich ist auch, dass sich einige junge Pilotinnen das erste Mal an eine Deutsche Meisterschaft wagten und teilweise sehr gute Platzierungen erfohlen.

Wichtig ist meines Erachtens, dass auch in Zukunft die Deutsche Meisterschaft der Frauen nicht in der Gesamtwertung untergeht, wenn sie im Rahmen einer allgemeinen Qualifikation ausgetragen wird. Sie darf keine irrelevante Randwertung der Qualifikation darstellen. Zum Beispiel sollten im morgendlichen Briefing nicht nur die allgemeinen Ergebnisse des vorangegangenen Tages gewürdigt werden, sondern es sollte explizit auch eine Frauenwertung stattfinden und am Ende sollten auch die Sieger der Deutschen Meisterschaft der Frauen gekürt werden, so wie dies in Lachen-Speyerdorf bereits der Fall war.

Auch in Zukunft möchte ich Ansprechpartnerin für alle Luftsportlerinnen – egal welcher Sparte – sein. Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr Fragen oder Anregungen habt (rein@bwlv.de).

Ich wünsche allen für das kommende Jahr viel Spaß, eine tolle Saison 2019 und allzeit gute Landungen.

PRESSE-UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT VON VOLKER RATH



Alles hat seine zwei Seiten, das gilt auch für die Öffentlichkeitsarbeit. Eine Serie von Unfällen zu Beginn der Saison bescherte dem Luftsport ein außergewöhnlich großes mediales Interesse – in einer Form, auf die man gerne verzichten könnte. Manche Zwischenfälle gingen von den Folgen her glimpflich aus, andere nicht. Statistisch war das in der Summe zwar keine „schwarze Saison“, wengleich nach wie vor

gilt, dass jeder Unfall einer zu viel ist. Allerdings waren die Umstände dieses Mal besondere: eine Häufung in kurzer Zeit, eine Gefährdung unbeteiligter Dritter wie bei der Kollision zweier Wettbewerbsflieger über der Zollernalb und die neue Dynamik durch Einträge und Diskussionen in sogenannten sozialen Medien. So bildet sich schnell ein Gemisch, das medial durchzündet. Genau das ist passiert.

Wie umgehen damit? Sich wegzuducken und zu hoffen, die Sache klinge von alleine wieder ab, wäre in meinen Augen die völlig falsche Strategie, sowohl nach außen als auch nach innen, sprich: im Kreise der Luftsportler. Schweigen kann nämlich unerträglich laut sein. Als Landesverband haben wir, meine ich, das Beste aus der Situation gemacht. Wir waren kooperativ, und der BWLV war plötzlich vielgefragter Ansprechpartner der Medien, von Radiosendern über große Tageszeitungen bis hin zum Fernsehen.

Das ist, bei aller Tragik, das Positive an der Geschichte. Wir haben geholfen, die Fragen der Öffentlichkeit zu beantworten, so erschöpfend das vor Abschluss der BFU-Untersuchungen überhaupt sein kann, und die Vorfälle angemessen zu gewichten und sinnvoll einzuordnen. Ich denke, wir waren dabei kompetente, offene und faire Ansprechpartner. Alleine die Tatsache, dass der BWLV als Institution bei den Medien mittlerweile bekannt ist, ist ein Erfolg – für die betreffenden Vereine, die mit einer solchen Situation schnell überfordert sind, für den Luftsport im Allgemeinen und auch für die Öffentlichkeit, die verlässliche Informationen anstatt kruder Theorien und teils hanebüchener Erklärungen erhält.

Zweiter großer Aufgabenblock für das Referat war die Einzelfallberatung von Vereinen, die Schwierigkeiten in der Außendarstellung hatten. Die Zahl ist hier erfahrungsgemäß überschaubar, dafür sind die Probleme meist vielschichtig. Entsprechend zeitintensiv ist die Betreuung. Aus meiner Sicht ist es ebenfalls gelungen, gemeinsam gute Lösungen zu finden, um unnötige PR-Flurschäden zu vermeiden und Probleme aus der Welt zu schaffen, die rein substanzuell ja meist gar nicht so dramatisch wären, sondern erst durch die Art und Weise des Umgangs damit eine unvorteilhafte Eigendynamik entwickelten. Auch hier ist positiv anzumerken, dass unser kostenloses Beratungsangebot bekannt ist und sich die Vereine auch nicht scheuen, es in Anspruch zu nehmen.

Was wirklich beeindruckt und zuversichtlich stimmt, ist die Umsetzung von Ideen durch die Vereine: Pressearbeit, Wettbewerbe, Öffentlichkeitstage, Social Media, Schnupperkurse, soziale Projekte, Flugplatzfeste, Bildungsangebote und Beiträge zu Ferienprogrammen – nicht jeder Verein macht natürlich das volle Programm. Aber viele Vereine machen überhaupt etwas davon, und das offenbar mit Freude und Erfolg. So soll es ja auch sein: Jeder setzt das Instrument ein, das zu ihm passt und das er umsetzen kann. Die Summe aller Aktivitäten war wirklich großartig. Und wenn wir als Verband die eine oder andere Idee oder einen Anstoß liefern konnten – wunderbar!

Ein bemerkenswerter wie kreativer Beitrag war sicher der Rap mit Video „Die Piste ist frei“ vom Hornberg. Ich hab's mir gleich fünf Mal am Stück auf Youtube angesehen. Großartig! Wir Luftsportler im BWLV sind auf dem Weg, und zwar auf dem richtigen.

DROHNEN VON CHRISTIAN SCHULZ



Nicht nur wegen des Schaffens neuer Rechtsvorschriften bleibt das Thema der UAS/UAV/Drohnen ein spannendes. Auch die diesbezüglichen technischen Entwicklungen werden die manntragende Luftfahrt und so auch den Luftsport beeinflussen. Dabei müssen insbesondere wir Luftsportler aufpassen, dass wir nicht abgedrängt werden. Vor diesen Hintergründen sehe ich meine Aufgabe darin, spartenübergreifend die Interessen des Luftsportes und der

nichtgewerblichen bzw. Freizeitluftfahrt zu artikulieren und zu vertreten. Das bedeutet, möglichst immer dann Flagge zu zeigen und sich zu Wort zu melden, wenn Entscheidungen anstehen oder Forderungen der Drohnenindustrie bekannt werden, die zu unserem Nachteil gereichen können.

Verglichen mit den Zeiten, in denen die Neufassung des Abschnittes 5a der LuftVO und die NPAs zu den europäischen Regelungen für UAS/UAV zu kommentieren waren, ist zumindest in dieser Hinsicht bei den UAS/UAV etwas Ruhe eingekkehrt. Die LuftVO wurde im April 2017 geändert und die Wellen, die die §§ 21a - f geschlagen haben, sind weitestgehend verlaufen. Als nächstes werden uns dann europäische Vorschriften „beglücken“: Voraussichtlich im letzten Quartal des kommenden Jahres ist damit zu rechnen, dass der Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge und damit auch der Flugmodelle in einer europäischen Verordnung geregelt wird. Ob es in Deutschland dann ein ‚Opt Out‘ geben wird, also ein verzögertes Inkraftsetzen, bleibt abzuwarten. Zudem wurde in die Neufassung der europäischen Basic Regulation zur Luftfahrt der Modellflug mit aufgenommen, obwohl lange versichert wurde, dass dieser Bereich in der nationalen Verantwortung verbleiben soll – also muss sich auch der Modellflug zukünftig mit Europaregeln auseinandersetzen.

Nach dieser Einleitung möchte ich beispielhaft ein paar Aktivitäten und Ereignisse aufzählen, an denen ich beteiligt war:

Im Dezember hatte die Organisation Dronemasters zu einer Vortragsreihe in Stuttgart eingeladen, bei der aktuelle UAS-Industrieentwicklungen vorgestellt wurden. Der Reigen der präsentierten Projekte ging vom Volocopter über ein BVLOS-Paketlieferprojekt (BVLOS: Beyond visual line of sight = außerhalb der Sichtweite des Steuerers) in Zürich bis hin zur Vorstellung von Inhouse-Drohnen, die vollautomatisch Lagerinventuren durchführen.

Besonders interessant für mich war es dabei zu hören, mit welchem Selbstbewusstsein die jeweiligen Referenten ihre Forderungen nach unkomplizierter Unterstützung durch die Politik stellten. Mein Gefühl war, dass dort die Vorstellung vor-

herrscht, dass die bemannte Luftfahrt in für sie reservierten Bereichen stattfinden soll und sich die UAS/UAV unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe frei entfalten können sollen.

Diese Gefahr wird auch beim DAeC gesehen. Im Januar wurden deswegen Vertreter verschiedenster Luftfahrtorganisationen nach Braunschweig eingeladen, wo die Arbeitsgemeinschaft Luftraum für alle aus der Taufe gehoben wurde (siehe auch DAeC-Newsletter 01/2018). Mein Beitrag zu dieser Veranstaltung war ein Vortrag zum aktuellen Stand der UAS-/UAV-Technik und ihren derzeitigen Entwicklungen.

Auch bei den BWLV-Bezirkstagungen durfte ich entsprechende Vorträge halten. Das Ziel war dabei, diejenigen Luftfahrer und Luftsportler, die sich mit den Drohnen noch nicht befasst hatten, auf den aktuellen Stand zu bringen.

Bereits im vergangenen Jahr hatte das BMVI neben anderen Gruppen auch den DAeC gebeten, Vertreter in einen UAV-Beirat zu entsenden. Für die Arbeitsgruppe Recht und Standards wurde ich als DAeC-Repräsentant benannt und nahm in dieser Funktion auch an zwei von drei (einmal musste ich wegen Krankheit passen) bislang stattgefundenen Sitzungen teil. Mein Vertreter in dieser Arbeitsgruppe, Rechtsanwalt Chris Walther, ist Modellflieger und wir beide stimmen uns hinsichtlich der Beiratsarbeit sehr eng und regelmäßig ab. Damit stellen wir die Interessenvertretung der manntragenden Luftfahrt/des manntragenden Luftsportes sowie des Modellfluges sicher.

Zusammen mit dem Fachausschuss Freiballon des BWLV wurde im Frühjahr bereits das fünfte Modellballonfeschdle Althütte ausgerichtet. 25 Teams aus Deutschland und dem angrenzenden Ausland nahmen daran teil. Neben den Wettfahrten gab es auch das traditionelle Ballonglühen, mit dem sich diese exklusive Modellflugsparte der Öffentlichkeit vorstellt. Die Wettbewerbsfahrten fanden auch das Interesse von Johannes Eissing, der in der Modellflug-BuKo dem Sportausschuss Aerostat F7 vorsteht. Er kam extra zu den Wettbewerben aus Hamburg angereist – offensichtlich gibt es nur wenige Modellballonwettbewerbe, sodass sich die Reise nach Althütte für ihn lohnte.

Da es sich beim Modellballonfeschdle um eine genehmigungspflichtige Luftfahrtveranstaltung handelt, und weil die Modellballone in der Regel schwerer als fünf Kilogramm sind, gibt es bezüglich dieser Luftfahrzeuge immer wieder Kontakte mit dem Referat 46.2 der Luftfahrtverwaltung. Zusammen mit deren Bereich Besondere Nutzung des Luftraumes – hier kümmert man sich um die UAS/UAV und auch um den Modellflug – wurde eine allgemein gültige Aufstiegsgenehmigung für funkferngesteuerte Modellheißluftballone erarbeitet. Das Fahren von Modellheißluftballonen ist eine sehr kleine Untermenge des Modellfluges. Speziell in Baden-Württemberg gibt es jedoch überdurchschnittlich viele Modellballonpiloten. Damit diese ihren Sport und ihr Freizeitvergnügen legal ausüben können, wurde – in einer sehr angenehmen und offenen Zusammenarbeit – mit dem Referat 46.2 diese allgemein gültige Aufstiegserlaubnis entwickelt. Ich hoffe, dass sich möglichst viele Modellballonpiloten diese Genehmigung holen, damit die auf beiden Seiten geleistete Arbeit nicht vergeblich war.

LUFTSPORTJUGEND VON OLIVER GOLLER



Wenn jetzt die meisten bereits ans Einmotten der Flugzeuge über den Winter denken, dann ist die Luftsportjugend noch mitten in der Saison. Diese läuft bei uns nämlich übers ganze Jahr; viele Veranstaltungen der Luftsportjugend finden sogar 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.

Der BWLV-Fachausschuss Jugend (FA Jugend) traf sich im Berichtszeitraum regelmäßig zur Organisation und Optimierung der anstehenden Aufgaben und Veranstaltungen, um die Jugendarbeit weiterzuentwickeln und zu verbessern, neue Ideen umzusetzen und den gestiegenen gesetzlichen Ansprüchen gerecht zu werden.

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

Seminare und Lehrgänge zur außerschulischen Jugendbildung:

- Jugendleiterfortbildungslehrgang an der Jugendbildungsstätte Klippeneck
- Jugendleitergrundlehrgang an der Jugendbildungsstätte Klippeneck
- Gipfeltreffen/Jugendseminar im Nordschwarzwald
- Landesjugendtreffen mit Versammlung auf dem Fluggelände Grabenstetten 2017
- 2. BWLV-Jugend-Fly-In auf dem Wächtersberg
- 8. BWLV-Jugend-Airgames auf dem Übersberg

Sportliche Jugendarbeit:

- ein Ballonjugendlager
- zwei Segelflugjugendlager, auf dem Berneck und in Sinsheim
- Landesjugendvergleichsfliegen wurde auf dem Übersberg angeboten
- Jugendvergleichsfliegen im Streckenfliegen in Leibertingen
- BWLV-Jugend-Streckenflug-Trainingslager (StreLa) auf der Hahnweide

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 erneut und nun bereits das mittlerweile fünfte **BWLV-Jugend-Streckensegelfluglager (kurz StreLa)** auf der Hahnweide statt. Das Streckenfluglager richtet sich an diejenigen, welche 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 auszuschreiben und erfliegen zu können. Bemerkenswert ist hierbei die erstklassige Crew an hoch qualifizierten Trainern und Helfern, wobei ich mich hier besonders bei den Trainern um Walter Eisele und dem Organisator Pascal Betz bedanken möchte.

Nachdem das **BWLV-Jugend Fly-In 2017** sehr gut angenommen und reichlich besucht worden war, plante die Jugendgruppe der FSV Wächtersberg unter Mitwirkung des BWLV ein zweites Fly-In. Am 2. Juni 2018 war es dann soweit und es hieß „Landing frei“ auf dem Wächtersberg. Mit über 50 Flugzeugen, darunter Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleicht- und Motorflugzeuge, besuchten insgesamt mehr als 150 Jugendliche und junge Erwachsene die Veranstaltung. Damit wurde die Anzahl an Flugzeugen aus dem vorherigen Jahr beinahe verdoppelt.

Auch in diesem Jahr gab es einige Preise zu gewinnen. Die weiteren Highlights waren die zahlreichen Fallschirmspringer aus Calw sowie die beleuchtete Flight-Line am Abend. Die Schlafplätze wurden gut genutzt, ein Großteil der Teilnehmer übernachtete auf dem Flugplatz. Mit einer kleinen Party, Volleyball und einem gemütlichen Lagerfeuer waren für jedermann der Spaß und der vereinsübergreifende Austausch sichergestellt, bevor es am Folgetag nach Hause ging. Es herrschte eine wunderbare Stimmung auf dem Wächtersberg. Insgesamt war es eine sehr gelungene Veranstaltung, die es unbedingt zu wiederholen gilt, und wir bedanken uns herzlich bei der Jugendgruppe der FSV Wächtersberg für die großartige Organisation und Durchführung.

Ein weiteres Highlight waren dieses Jahr die mittlerweile **8. BWLV-Jugend-Airgames** auf dem Übersberg. Mit Stolz können wir behaupten, dass die diesjährigen Airgames die besten Airgames bisher waren:

- Noch nie hatten wir ein so abwechslungsreiches und vielfältiges Angebot für die Jugendlichen mit allen Luftsportarten, jeder konnte alles ausprobieren.
 - Die Stimmung und das Engagement sowohl unter den Helfern als auch unter den Teilnehmern waren einzigartig!
- Erneut bedanken wir uns bei den zahlreichen Helfern, Sponsoren und der FSV Übersberg für diese einzigartige Luftsportjugendveranstaltung.

Des Weiteren hat sich die BWLV-Luftsportjugend wieder unter hohem Engagement und Einsatz des BWLV-Segelflugsimulators mit einem Info-Stand an der AERO 2018 in Friedrichshafen präsentiert.

Die Belange der BWLV-Luftsportjugend wurden bei den entsprechenden Fachausschusssitzungen, den regionalen Bezirkstagen und den Präsidiumssitzungen des BWLV sowie den Tagungen der DAeC-Luftsportjugend durch die Landesjugendleitung vertreten.

Über alle Maßnahmen wurde bereits beziehungsweise wird

noch im adler und auf der Homepage des BWLV unter www.bwlv.de berichtet.

Die Luftsportjugend des BWLV hat sich nach wie vor zahlenmäßig in den vergangenen Jahren stabilisiert. 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 Einführung einer Jugendordnung im Verein, kommen auch vor Ort bei unterschiedlichsten Problemen mit der Nachwuchswerbung, Suchtprävention, Zuschusswesen, Organisation/Planung von Jugendmaßnahmen, etc. Kurzum, der Fachausschuss Jugend des BWLV will eine Servicestelle für alle Vereine sein. Hier besteht seitens der Vereine mittlerweile tatsächlich 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 auch nicht nachlassen. Wir suchen den Kontakt zu den Vereinen, zu den Jugendlichen, zur Basis. Fordern Sie uns heraus, wir freuen uns auf die vielfältigen Aufgaben!

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 Konsul Niethammer Stiftung sowie bei den Mitgliedern des Präsidiums und der BWLV-Geschäftsstelle für die Unterstützung der Jugendarbeit im BWLV herzlich bedanken.

NATUR, UMWELT UND WINDENERGIE VON HANSJÖRG JUNG



Nach wie vor ist meine Tätigkeit ausschließlich durch die Windkraftplanungen geprägt, wo Vorranggebietsplanungen und Baugenehmigungen die Belange des Luftsports und des Modellflugs tangieren. An zahlreichen Flugplätzen im Land wurden in unterschiedlichen Planungsstadien die Absichten der Planungsträger analysiert und in

Zusammenarbeit mit den Flugplatzbetreibern Stellungnahmen erarbeitet und an die Vorhabensträger und die Genehmigungsbehörden herangetragen. Die Bemühungen um die generelle Neuordnung der Abstandsregelung der Windkraftanlagen zu Flugplätzen werden in Zusammenarbeit mit den deutschen Luftfahrtverbänden vorangetrieben.

Baden-Württemberg hat die höchsten Nabenhöhen

Das windschwächste Bundesland Baden-Württemberg hat beim Zubau im ersten Halbjahr 2018 mit einer durchschnittlichen Nabenhöhe von 147 Meter die höchste Nabenhöhe aller Bundesländer zu verzeichnen. Auch beim Rotordurchmesser liegt Baden-Württemberg mit 124 Meter vorne. 719 Windkraftanlagen mit einer Gesamtnennleistung von 1.507 Megawatt waren zum 30. Juni 2018 in Baden-Württemberg installiert. Die Windkraftbranche scheint indessen verunsichert zu sein: Vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2017 wurden nach Angaben des Umweltministeriums 350 Windkraftvorhaben aufgegeben und 251 in Betrieb genommen.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Luftfahrthindernissen wie zum Beispiel hohen Bauwerken bilden Windenergieanlagen durch die Drehung des Rotors in alle Richtungen einen dynamischen Wirkzylinder. Der Ordnungsgeber hat es bis heute versäumt, die sich für den Luftverkehr ergebenden Risiken systematisch aufzuarbeiten und durch geeignete Abstandsregelungen unter anderem zu Flugplätzen zu beseitigen.

Flugplatz Walldürn (Antrag auf Vorbescheid)

Es handelt sich um ein älteres Projekt im Gebiet „Kornberg/Dreimärker“: Antrag auf Erlangung „Vorbescheid“ für sechs Windkraftanlagen (WKA). Der Verein und der Flugplatzbetreiber sowie die Bürgerinitiative gehen mit anwaltlicher Unterstützung gegen das Projekt vor. Der Vorhabensträger (ZEAG) hat sich im Herbst 2017 entschieden, auf ein förmliches Verfahren umzusteigen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung einzuleiten. Dies ist normalerweise erst ab 20 WEA erforderlich.

Gemäß Stellungnahme der Luftfahrtbehörde vom 7. Juli 2017 ist das Vorhaben aus luftrechtlicher Sicht auch durch das Verschieben der WKA nicht genehmigungsfähig. Hinzu kommt, dass die Luftverteidigungsradaranlage Lauda-Königshofen dem Vorhaben entgegensteht. Die Höhenbegrenzung der Gemeinde Hardheim auf maximal 210 Meter wird vom Gemeinderat nicht aufgehoben. Geplant sind 229 Meter, somit „fehlen“ ca. 19 Meter – das entspricht rund 19 Prozent des Ertrags.

Der Flugplatzbetreiber lässt derzeit ein neues Strömungsgutachten für den Platzrundenbetrieb erstellen.

Flugplatz Schwann-Conweiler: Windpark fertig – Klageverfahren sind offen

Die elf WKA sind inzwischen erstellt. Die Eil-Klageverfahren der Nachbarkommunen gegen den Windpark beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim sind seit 18 Monaten bis heute unbearbeitet.

Die Luftfahrtbehörde Karlsruhe hat in Abstimmung 2016 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 Nordplatz-

runde eingehalten werden. Die in unmittelbaren Nähe stehenden Luftfahrthindernisse sind mit ausreichendem Abstand zu umfliegen.“ Dieser Warnhinweis ist bisi heute nicht verbindlich gegenüber dem Flugplatzbetreiber erklärt worden.

Hermuthausen

Der Projektierer EnBW betreibt derzeit bei den Grundstückbesitzern Flächensicherung für Windkraftanlagen innerhalb der Platzrunde. Der Flugplatzbetreiber und die Gemeindeverwaltung verfolgen dieses Vorhaben äußerst kritisch. Hermuthausen (Flugsportgruppe Kochertal) hat eine „NfL veröffentlichte Platzrunde“.

Flugplatz Mühlacker

Aufgrund neuer Regionalplanung im Nordschwarzwald ist der Flugplatz Mühlacker bezüglich der F-Schleppstrecke betroffen. Würden die Windräder gebaut, so würde die Flugzeugschleppstrecke in Wohngebiete abgedrängt. Der Flugsportverein und der BWLV hat eine Stellungnahme an den Regionalverband gerichtet, die den Planungen entgegensteht.

Flugplatz Mülsen (Planungsgebiet Markgrafendorf)

Das Vorhaben wird im Gemeinderat Waldbrunn kontrovers diskutiert. Beanstandet wird der unzureichende Abstand zum Flugplatz (2.100 Meter) und zu Einzelhäusern (600 Meter).

Die Rechtsanwaltskanzlei Baumann, Würzburg, die die Bürgerinitiative vertritt, sieht als wesentliche Gründe die naturschutzfachlichen Probleme des Standortes: Fauna-Flora-Habitat, Schwarzstorch, Wespenbussard sind Faktoren, die weder ausgeglichen noch vermieden werden können.

Albstadt-Degerfeld (Planungsgebiet Winterlingen)

Das Landratsamt hat vier von ursprünglich sieben WKA am 12. Dezember 2016 genehmigt. Vorhabensträger war zunächst eine Bürgergesellschaft in der Rechtsform einer Genossenschaft. Die Genehmigung wurde vier Wochen nach Genehmigungserteilung an einen neuen Betreiber nach NRW

verkauft, der als GmbH und Co KG firmiert. Im Dezember 2017 gab es die dritte Veränderung auf Seiten des Vorhabensträgers, denn inzwischen hat der zweite Besitzer die Projektrechte an die Firma Vortex in Kassel weiterveräußert.

Dem Projekt sind zwei Bürgerinitiativen entgegengetreten. Gegen die immissionsschutzrechtliche Teilgenehmigung sind Gerichts- und Widerspruchsverfahren anhängig. Ferner sind erneute Artenschutzgutachten in Arbeit. Ein neues Artenschutzgutachten von Dr. Marion Gschweg erbrachte 16 Rotmilanhorste, was ein Dichtezentrum bedeutet, während das Gutachten des Vorhabensträgers nur fünf Horste aufführte.

Bedarfsgerechte Befeuerung auf dem Vormarsch

Als erster Windpark in Baden-Württemberg ist die Windindustrieanlage Langenburg mit einer sogenannten bedarfsgerechten Befeuerung ausgestattet. Das heißt, nachts blinkt nichts mehr, sondern erst, wenn sich ein Luftfahrzeug nähert, schaltet die Befeuerung ein.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei Betriebsstörungen der konventionellen Befeuerung sowohl in der Bauphase als auch nach Fertigstellung über die Luftfahrtbehörden eine Meldung an die Hindernisabteilung der DFS Langen erfolgen muss, die ein NOTAM herausgibt. Gleiches gilt, wenn die Störung beseitigt ist. Dies wird von den Betreibern zuweilen nicht beachtet.

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

ALLGEMEINES

EUROPÄISCHE GESETZGEBUNG

NEUFASSUNG DER BASIC REGULATION VERÖFFENTLICHT

Die EU hat Ende August die lang erwartete Neufassung der Basic Regulation veröffentlicht. Diese trägt jetzt den Namen VO(EU) 2018/1139 und trat am 11. September 2018 in Kraft.

In der Basic Regulation werden die Grundsätze der Arbeit der EASA geregelt und zugleich werden die grundsätzlichen Anforderungen für die Regulierung des Luftverkehrs im Verantwortungsbereich der EASA festgelegt. Sie ist online zu fin-

den unter <https://eur-lex.europa.eu> (Suchwort: Verordnung 2018/1139).

Grundsätzlich neu ist die erwartete Regelung im Artikel 2(8), nachdem Mitgliedsstaaten beschließen können, bestimmte Flugzeuge, Hubschrauber und Segelflugzeuge aus der Regelungen der Verordnung heraus in die eigene Verantwortlichkeit zu übernehmen (die sogenannte 600-Kilogramm-Regelung). Darauf haben der DAeC und seine Partner in

den europäischen Gremien zielstrebig hingearbeitet.

Es liegt jetzt beim Ministerium, diese Option bei der EASA anzumelden und entsprechende Veröffentlichungen zu verfassen. Der DAeC ist optimistisch, dass es hier eine schnelle Regelung geben wird. Weiterhin neu in der Basic Regulation ist die Formulierung umfassender Anforderungen für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge (Abschnitt VII, ab Artikel

55). Dass der bisher oft gebrauchte „Annex II“, der jene Luftfahrzeuge erfasst, die nicht der Basic Regulation und damit der Regulierung durch EASA-Verordnungen unterliegt, jetzt Annex I ist, sei nur am Rande bemerkt.

Mit der Neufassung der Basic Regulation ist zu erwarten, dass die entsprechenden Durchführungsverordnungen (Implementation Rules) in nächster Zeit ange-

passt werden. In diesem Zusammenhang hat die Europäische Kommission Anfang September die VO(EU) 2018/1142 veröffentlicht.

Diese VO regelt unter anderem den Erwerb von Lizenzen für die Instandhaltung und Freigabe von ELA1-Luftfahrzeugen (die sogenannte L-Lizenz).

Auch diese VO ist online zu finden unter

<https://eur-lex.europa.eu> (Suchwort: Verordnung 2018/1142).

Eine umfassendere Zusammenfassung des Inhaltes und der Neuordnung der Anhänge hat Rechtsanwalt Frank Dörner zusammengestellt. Diese ist zu finden unter <https://air-law.de/neue-basic-regulation-im-short-final>.

Text: Ralf Keil, Referat Technik im DAeC

FAI-AUSZEICHNUNG

PREIS FÜR FUTURISTISCHES DROHNEN-RETTUNGSSYSTEM VERGEBEN



Vincenzo Navaneri (Mitte) erhielt den Preis für sein innovatives Drohnen-Rettungssystem bei der Zweiten Internationalen Drohnen-Konferenz in Lausanne. L.: FAI-Präsident Frits Brinks

Vincenzo Navaneri hat den mit 20.000 Dollar dotierten Prinz-Alvaro-de-Orleans-Borbon-Preis gewonnen. Dieser wurde dem 34-jährigen italienischen Ingenieur am 1. September im Rahmen der Zweiten Internationalen Drohnen-Konferenz der FAI in Lausanne/Schweiz überreicht.

Navaneris Team hatte ein selbststeuern-des Drohnen-Rettungssystem entwickelt, das Personen unabhängig von Wetter oder Gelände bergen kann. Es kann Personen bis zu einer Reichweite von 150 Kilometern, einer Höchstlast von 120 Kilogramm und einer Geschwindigkeit von 110 Stundenkilometern transportieren. Das System verfügt über GPS-Steuerung,

Onboard-Kameras, Kommunikationssysteme sowie medizinische Einheiten. Das Kernstück stellt eine blattlose Turbine dar, die eine lange Flugzeit und eine große Reichweite ermöglicht. „Die Drohne ist besonders für Rettungsmissionen und Erste-Hilfe-Einsätze konzipiert“, erklärte er – zum Beispiel für „dringendes Eingreifen in abgelegenen Dörfern, oder dort, wo ein Zugriff zeitlich beschränkt ist.“

Die Drohne könne von eingelernten, nicht-professionellen Piloten gesteuert werden, so zum Beispiel von Ärzten oder Ersthelfern. Die Energie für die elektrisch betriebenen Rotoren werde von zwei benzinbetriebenen Mikroturbinen generiert.

Neben der Personenrettung könne die Drohne auch für den Transport von medizinischem Equipment oder sogar Notfallverpflegung genutzt werden.

Navaneri zeigte sich überrascht: „Ich hatte nicht erwartet, diesen Preis zu gewinnen. Ich habe noch nie bei einem solchen Wettbewerb teilgenommen – ich hatte Glück und habe gewonnen.“ Das Preisgeld komme seinen weiteren Forschungen und seinem Unternehmen zugute, das die Rettungsdrohne vermarktet. Darüber hinaus wolle er aber auch Weiterentwicklungen auf diesem Gebiet unterstützen, so Navaneri.

FAI-Präsident Frits Brink sagte dazu: „Wir sind außerordentlich erfreut, diesen Preis einem so innovativen Projekt zu verleihen. Die Möglichkeiten, mit Drohnen Gutes zu tun, sind enorm, und Ideen wie diese zeigen ihr Potenzial.“ Er ergänzte: „Eine Rettungsdrohne, die für Suchmissionen oder bei der Bergung genutzt wird, ist nicht nur eine gute Idee, sondern auch eine realisierbare.“

Der Prinz-Alvaro-de-Orleans-Borbon-Preis wird jährlich an Personen oder Institutionen verliehen, die an der Herstellung oder Förderung von technischen Entwicklungen des Luftsports beteiligt sind. Das Motto des 2018 verliehenen Preises war „Drohnen für die Menschheit“. Besonders berücksichtigt wurden ferngesteuerte Fluggeräte, ausdrücklich solche, die für humanitäre oder Such- und Rettungsaktionen konzipiert waren.

Text: FAI/red.
Foto: FAI/Marcus King



NEUER HÖHENREKORD DER PERLAN-MISSION IN 62.000 FUSS ÜBER DER ERDE

Das Segelflugzeug Perlan 2 ist für eine Höhe von 90.000 Fuß ausgelegt und verfügt über eine spezielle Druckkabine

Die Airbus Perlan 2-Mission, die weltweit erste Initiative, mit einem unmotorisierten Flugzeug bis an den Rand des Welt- raums vorzudringen, schaffte im August in El Calafate, Argentinien, einen spektakulären Rekord: Das Segelflugzeug erreichte in der Stratosphäre eine Druckhöhe von über 62.000 Fuß – dies entspricht einer GPS-Höhe von 60.669 Fuß. Damit stellte Perlan 2 einen neuen Höhenweltrekord für Segelflugzeuge auf (die offizielle Anerkennung steht noch aus).

Das für eine Höhe von 90.000 Fuß ausgelegte Segelflugzeug Perlan 2 mit Druckkabine passierte die Armstrong-Grenze, also den Punkt in der Atmosphäre, an dem das Blut eines Menschen ohne Schutzanzug bei einem Druckabfall in der Kabine zu kochen beginnt.

Die Piloten Jim Payne und Morgan Sandercock stellten bereits ihren zweiten Höhenweltrekord auf. Am 3. September 2017 waren sie mit Perlan 2 ebenfalls im argentinischen Patagonien gestartet und hatten das Flugzeug auf eine GPS-Höhe von 52.221 Fuß gebracht. Mit dem 2017 aufgestellten Rekord brachen sie einen Rekord aus dem Jahr 2006, den Perlan-Projektgründer Einar Enevoldson und Steve Fossett mit Perlan 1, die nicht mit einer Druckkabine ausgestattet war, aufgestellt hatten.

Spezielles Höhenschleppflugzeug

Die Perlan 2-Mission stellt einen großen Erfolg für Airbus dar, CEO Tom Enders

zeigte sich enthusiastisch. Er nannte die Leistungen des Projekts Meilensteine und sprach vom Erreichen des Unmöglichen.

Eine weitere Premiere für das Perlan 2-Projekt war in diesem Jahr der Einsatz eines speziellen Höhenschleppflugzeugs statt eines konventionellen Schleppflugzeugs. Ein modifiziertes Turboprop-Flugzeug schleppte den Perlan 2-Segler auf eine Höhe von 42.000 Fuß – dies entspricht in etwa der maximalen Reiseflughöhe eines Airbus A380. Von dort begann Perlan 2 in die Wellenaufwind-

gebiete der Stratosphäre aufzusteigen.

Um in die höchsten Bereiche der Erdatmosphäre aufzusteigen, nutzen die Perlan 2-Piloten sogenannte stratosphärische Bergwellen aus. Bei diesem meteorologischen Phänomen handelt es sich um Aufwinde hinter hohen Bergketten, die durch den Polarwirbel eine besonders hohe Intensität erreichen. Dieses Phänomen tritt nur eine kurze Zeit im Jahr und an nur wenigen Orten der Erde auf. Das Gebiet um El Calafate in den argentinischen Anden ist einer der wenigen Orte, an denen diese aufsteigenden



Zuletzt war das Perlan 2-Projekt in Argentinien beheimatet



Die an Bord durchgeführten Versuche liefern neue Erkenntnisse über Höhenflug, Wetter und Klimawandel

Luftströme eine Höhe von mehr als 100.000 Fuß erreichen können.

Wertvolle Erkenntnisse für die Wissenschaft

Das im US-Bundesstaat Oregon gebaute und in Minden, Nevada, beheimatete Segelflugzeug Perlan 2 weist für seine Mission eine Reihe von Innovationen auf. Das Flugzeug ist mit einem neuen Kabinendrucksystem ausgestattet, und ein integriertes Wellenvisualisierungssystem an Bord stellt die Bereiche mit aufsteigenden und sinkenden Luftmassen im

Cockpit grafisch dar. Anders als motorbetriebene Forschungsflugzeuge hat Perlan 2 keine Auswirkungen auf die Umgebungstemperatur, und die Luftchemie ist somit eine ideale Plattform für die Erforschung der Atmosphäre. Die an Bord durchgeführten Versuche liefern neue Erkenntnisse über Höhenflug, Wetter und Klimawandel, auch für die kommerzielle Luftfahrt erhoffen sich die Wissenschaftler neue Ergebnisse.

Auf diesem Flug führte Perlan 2 Versuche durch, die vom Wissenschafts- und Forschungsausschuss von The Perlan Project

entwickelt worden waren. Zudem wurden Projekte entwickelt, die gemeinsam mit Organisationen und Schulen in den USA und Argentinien erarbeitet worden waren.

Text: Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport/Tobias Stohrer
Foto: The Perlan Project/Airbus



Weitere Informationen zur Airbus Perlan 2-Mission finden sich unter www.perlanproject.org und auf Facebook.

FREIBALLON

BALLONCAMP AUF DER SCHWÄBISCHEN ALB FERIEN FÜR JUNGE BALLONFANS

Luftsportbegeisterte Kinder (acht bis elf Jahre alt) aus Deutschland und Frankreich sind von **Mittwoch, 31. Oktober bis Sonntag, 4. November** zum Ferien-camp ins Feriendorf Sonnenmatte in Baden-Württemberg eingeladen.

Unterstützt wird das Camp durch das Deutsch-Französische-Jugendwerk (DFJW), die Luftsportjugend des DAeC, die Fédération Française d'Aérostation und den Deutschen Freiballonsport-Verband.



Mehr gibt es in der Ausschreibung unter www.luftsportjugend.com.

EUROPAMEISTERSCHAFT IM MOTORKUNST-MODELLFLUG IN BELGIEN

BRONZE FÜR ROBIN TRUMPP UND HEIKO SOMMER



Bei der EM in Belgien waren insgesamt 65 Piloten aus 26 Nationen am Start

Vom 20. bis 28. Juli fand in Grandrieu/Belgien die 22. Europameisterschaft im Motorkunst-Modellflug statt. 65 Piloten aus 26 Nationen nahmen teil, außer Konkurrenz flogen sogar zwei Piloten aus China und Korea mit, die extra für diese Veranstaltung angereist waren.

Die Europameisterschaft begann am 21. Juli mit der Eröffnungsfeier, ehe es einen Tag später mit den Vorrundenflügen weiterging. Das sehr wechselhafte Wetter, extreme Hitze und gelegentlich stark auffrischende Sturmböen erschwerten den Piloten die Flüge. So stand BWLV-Pilot Robin Trumpp aus Untermünkheim nach dem ersten Tag auf Platz 17. Einen Tag später musste er sich im zweiten Flug nur vom Europameister und Vizeeuropameister geschlagen geben.

Unterm Strich schloss Trumpp die Vorrunde auf einem sehr guten fünften Platz ab. Sein Teamkollege Christian Niklaß aus Regensburg lag auf Rang neun, Robert Forster auf Rang 18, und der deutsche Juniorpilot Gregor Wetzels aus Würzburg kam auf Rang 34. Für ihn war zwar bereits nach der Vorrunde seine

erste Teilnahme bei einer EM vorbei, jedoch konnte er viele Erfahrungen für seine weitere Karriere sammeln. Zudem genoss er es, mit dem gesamten Team am Ende auf dem Siegerpodest zu stehen.

Wegen schlechter Wettervorhersagen für Samstag, dem eigentlichen Finaltag, wurde das Halbfinale auf den trainingsfreien Donnerstag verlegt. Für das Halbfinale qualifizierten sich die 30 besten Piloten, sie mussten das schwierigere Figurenprogramm F fliegen.

Finale wurde über zwei Tage ausgetragen

In der Rangfolge änderte sich nicht viel, Robin Trumpp rutschte einen Platz nach hinten auf Rang sechs und Christian Niklaß blieb auf Rang neun. Robert Forster hingegen konnte sich noch auf Rang 16 verbessern. Da wurde dann schon gerechnet, ob dieses Ergebnis am Ende einen Podestplatz bedeuten könnte – noch reichte es.

Das Finale erstreckte sich zum ersten Mal über zwei Tage, Freitag und Samstag. An

jedem Tag wurden zwei Durchgänge geflogen, mit dem bekannten Flugprogramm F und einem unbekanntem Programm, das erst am Abend zuvor von einem Computer aus mehr als 500 Flugfiguren zusammengestellt worden war. Es musste gewährleistet sein, dass kein Pilot im Voraus das zu fliegende unbekanntes Figurenprogramm trainieren konnte.

Robin Trumpp flog seine Durchgänge am Freitag wie gewohnt. Mit zwei weiteren guten Flügen am Samstag würde er seinen Platz halten oder sich vielleicht noch verbessern können. Doch es läuft nicht immer alles so, wie man es sich wünscht: Im letzten und alles entscheidenden Flug lief es für Trumpp nicht gut. Er leistete sich einen folgenschweren Fehler im unbekanntem Programm und rutschte dadurch noch auf Rang sieben ab, direkt vor seinen Kollegen Christian Niklaß.

Christophe Paysant Le Roux dominiert weiterhin die Szene

Europameister wurde nach vier Jahren wieder Christophe Paysant Le Roux aus



Am Ende schaffte es Team Germany auf den dritten Rang (rechts)

Frankreich (48), sein insgesamt neunter Europameistertitel neben seinen acht Weltmeistertiteln. Zweiter wurde Lassi Nurila aus Finnland vor Gernot Bruckmann aus Österreich, dem Europameister von 2016.

Für das deutsche Team gab es am Ende doch Grund zum Jubeln. Bei der Siegerehrung in der Teamwertung wurde für die Bronzemedaille Team Germany

aufgerufen. Angeführt und betreut wird die Mannschaft von Heiko Sommer aus Enslingen, der zudem auch langjähriger Coach von Robin Trumpp ist. Seit fünf Jahren fungiert Sommer nun als Teammanager und hat zum ersten Mal mit seinem Team Edelmetall geholt.

Erfolgreiche Teilnehmer aus Untermünkheim

Vom Modellflugclub Untermünkheim sind nicht nur Robin Trumpp als Pilot und Heiko Sommer als Teammanager in der Nationalmannschaft vertreten. Albert Wamsler, langjähriger ehemaliger Vereinsvorstand, war vom Veranstalter als Punktwertter (Judge) aus Deutschland für diese Europameisterschaft in Belgien nominiert worden. Bei jeder Europa- oder Weltmeisterschaft macht die FAI zur Auflage, dass mindestens zwei neue Punktwertter eingesetzt werden müssen, Albert Wamsler war einer von ihnen. Er hatte also zum ersten Mal die Aufgabe, jeden einzelnen Flug dieser EM zu begutachten und zu bewerten. Neben neun weiteren Judges erfüllte er diese Aufgabe mit Bravour.

Insgesamt schaut das deutsche Team auf eine erfolgreiche EM zurück und kann auf die erreichten Leistungen stolz sein.

Text und Fotos: Holger Küstner

NACHWUCHSWETTBEWERB

HERZLICHE EINLADUNG ZUM „KLEINEN UHU“!

Die Fliegergruppe Schorndorf veranstaltet den Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ auf dem Schorndorfer Modellfluggelände auf der Au. Geflogen wird am **Sonntag, 7. Oktober**, ab 13.30 Uhr. Gleichzeitig mit dem Jugendwettbewerb wird auch ein Senioren-Uhu-Wettbewerb für alle ausgetragen, die vor dem 1. Januar 2002 geboren sind. Nähere Informationen gibt es unter www.uhucup.de und www.modellflug-schorndorf.de.

Text und Foto:
Bernhard Schwendemann



Der Uhu-Wettbewerb dient für den Nachwuchs oft als Einstieg in den Modellflugsport

LANDESMEISTERSCHAFTEN IN DEN KLASSEN F3U UND F3U-J

GELUNGENE PREMIERE IM DROHNENSSPORT

Dass Multicopter in einer offiziellen Sportart im DAeC, der Klasse F3U, geflogen werden, hat sich zwischenzeitlich herumgesprochen. Allein – damit bewegt sich noch gar nichts. Im BWLV wurden deshalb bereits im Februar die Weichen gestellt und die ersten Landesmeisterschaften fest ins Visier genommen. Dabei sollten zwei Ebenen bedient werden: die neue Schülerklasse F3U-J und die Seniorenklasse F3U.

Die Stadt Heidenheim zeigte sich kooperativ und stellte für den 21. Juli eine Sporthalle zur Verfügung, sodass einer erfolgreichen Veranstaltung nichts mehr im Wege stand.



Beim Startvorgang

13 Schüler im Alter zwischen zwölf und 16 Jahren aus Heidenheim und Aalen trafen sich dann auch zur ersten Landesmeisterschaft in der Klasse F3U-J in Baden-Württemberg. Zunächst wurde der Graupner-Cup geflogen, bei dem die Piloten mit ihren Coptern auf Sicht drei Aufgaben absolvieren müssen. Nach wie vor sind die Jugendlichen mit Begeisterung bei der Sache. Der Sieger hierbei war Leonard Kinzler vor Lucas Hipp und Caitlin Hertel.

Danach wurde der Kurs für die F3U-J FPV-Racer umgebaut. Nun hieß es Qualifikation, Ausscheidungs- und Finallauf zu überstehen, bevor die Medaillen winkten. Hier zeigte sich, wer das Training ernst genommen hatte. Erster Landesmeister in der Klasse F3U-J wurde Leonard Kinzler, gefolgt von Lucas Hipp und Lina Oltrogge. Hans Deuschle, Referent Modellflug und Vorsitzender des Fachausschusses Modellflug beim BWLV, ließ es sich nicht nehmen, die Veranstaltung zu besuchen und den Siegern die Urkunden und Medaillen persönlich zu überreichen.

Der Drohnensport ist auch für Mädchen attraktiv

Angelika Möbius, die Sachbearbeiterin FPV des Fachausschusses Modellflug im BWLV, betonte, dass sich das Jahr intensiver Arbeit mit den Schülern gelohnt habe. Die Tatsache, dass unter den Erstplatzierten beider Klassen je eine Teilnehmerin war zeigt deutlich, dass gerade der Coptersport für Mädchen geeignet ist.



Die Teilnehmerin Lina Oltrogge während des Rennens



Siegerehrung in der Klasse F3U-J (v. l.): Angelika Möbius, Hans Deuschle, Leonard Kinzler, Lukas Hipp, Lina Oltrogge und Dr. Matthias Möbius

Am nächsten Tag ging es dann nach Neckartenzlingen. Hier war ein Team um Jörg Franken zusammengestellt worden, um die ersten Landesmeisterschaften für Senioren auszutragen. Die Stadt stellte auch dafür auf Anfrage die Sportanlage kostenlos zur Verfügung. Die Sportfreunde hatten sich große Mühe gegeben und einen hervorragenden Track aufgebaut. Tore und Hindernisse waren mit viel Ideenreichtum gestaltet und boten eine technisch attraktive Strecke. Überraschend war die Teilnehmerzahl, die mit 40 Piloten für eine erste Meisterschaft mehr als erfreulich war. Damit ist der BWLV der erste Landesverband, der in dieser neuen Sportart eine Landesmeisterschaft ausgerichtet hat.

Leider spielte das Wetter nur bis zum Mittag mit, sodass das Rennen in einer verkürzten Form geflogen werden musste. Landesmeister in der Klasse F3U wurde Adrian Ortmann, gefolgt von Sven Keim und Stefan Löffler, welche die Urkunden und Medaillen von Angelika Möbius in Empfang nahmen.

FAI-Reglement bietet noch Verbesserungspotenzial

Nun gilt es, den Schwung in das Jahr 2019 zu übertragen. Dass es in dieser neuen Klasse noch immer Reibungsstellen gibt, ist nicht zu übersehen. Während das nationale Schülerprogramm F3U-J problemlos angewandt werden kann, ist das von der FAI vorgegebene Reglement für den Wettbewerbsbetrieb zu kompliziert und aufwendig und bindet zu viel Auswertungspersonal. Hier erwarten die Piloten zu Recht, dass die FAI auf die Kritik mit Veränderungen reagiert.

Es weht ein neuer frischer Wind durch einen sich verändernden Modellflugsport, das war nicht zu übersehen. Und es gilt: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.“ Im BWLV kommen wir garantiert nicht zu spät, die beiden Meisterschaften zeigten, dass die Modellsportler im Land auf der Höhe der Zeit sind.

Text und Fotos: Dr. Matthias Möbius, Referent FPV/UAV,
Bundskommission Modellflug

DEUTSCHE FREIFLUG-MEISTERSCHAFT IN MANCHING

FRANK ADAMETZ UND THOMAS WIESIOLEK ERFOLGREICH



Platz drei in der Klasse F1B für das BWLV-Team (v.l.): Bernhard Schwendemann, André Seifert, Thomas Wiesiolek

122 Freiflugsportler waren vom 17. bis 19. August in Manching bei Ingolstadt, um bei großer Hitze die deutschen Meister im Freiflug zu ermitteln. In der mit 42 Teilnehmern stärksten Klasse F1A (Segler) wurde Frank Adametz (LSV Rossfeld Metzingen) nach zwei Stechen zum dritten Mal deutscher Meister. In F1B (Gummimotormodelle) konnte Andreas Gey (SN) seinen Titel verteidigen, Dritter wurde Thomas Wiesiolek (FSV Herrenberg).

Auch in den Mannschaftswertungen durften die Baden-Württemberger zweimal aufs Treppchen: Hinter Sachsen-Anhalt kam Baden-Württemberg mit Wolfgang Gerlach, Wolfgang Mohr und Paul Seren in der Elektroflugklasse F1Q auf den zweiten Rang. In F1B wurden Thomas Wiesiolek, Bernhard Schwendemann und André Seifert Dritte hinter Nordrhein-Westfalen und Hessen.

Die hohen Temperaturen von deutlich über 30 Grad waren eine starke Belastung für die Teilnehmer. So mussten in den internationalen Klassen sieben Durchgänge geflogen werden, ein Teil davon mit einer Maximalflugzeit von vier Minuten. Da der Wind meist schwach war, hielten sich wenigstens die Rückholwege

der Freiflugmodelle in Grenzen. Ist schon das Manchinger Gelände für seine schwierigen thermischen Verhältnisse bekannt, so machte es die diesjährige Witterung noch etwas trickreicher. Manche der Favoriten erwischten einen „Absaufer“.

Lediglich in der Klasse F1A waren zwei Stechen notwendig, bis der neue Meister feststand. Im ersten Fly-Off ging es für zwölf Piloten über sechs Minuten, im zweiten dann für vier über acht Minuten. In F1B und F1H mussten jeweils drei Teilnehmer ins Stechen.



Die komplette Ergebnisliste und viele Fotos gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2018/

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos: Wolfgang Gerlach, Frank Adametz



Zum dritten Mal deutscher Meister: Frank Adametz vom LSV Rossfeld Metzingen

JUNIOREN-WELTMEISTERSCHAFT IM FREIFLUG IN BULGARIEN

DEUTSCHES F1B-TEAM GEWINNT BRONZE



Das deutsche F1B-Team (v. l.): vorn Anna und Tabea Wiesiolek, hinten Michael und Sebastian Jäckel

Mit einem dritten Platz in der Mannschaftswertung F1B kehrten die deutschen Junioren von der FAI-Weltmeisterschaft im Freiflug von Bulgarien zurück. In der Einzelwertung erreichte jedes der Teammitglieder in einem der sieben Wertungsflüge nicht die Maximalzeit, aber die konstante Leistung zahlte sich in der Teamwertung aus. Tabea Wiesiolek wurde Achte, Anna Wiesiolek 13. (beide FSV Herrenberg) und Sebastian Jäckel (SN) 19. Neuer Junioren-Weltmeister ist Karl Mannik aus Lettland, die Mannschaftswertung ging an Russland.

F1B-Freiflugmodelle haben etwa 180 Zentimeter Spannweite, wiegen 230 Gramm und steigen von 30 Gramm Gummi angetrieben auf bis zu 100 Meter. Es gilt, eine möglichst lange Flugzeit zu erreichen. Insgesamt waren 91 Junioren aus 16 Ländern bei der Weltmeisterschaft in Bulgarien am Start.

Der Wettbewerbstag der deutschen F1A-Piloten (Segelflugmodelle) war von

Pannen gekennzeichnet. Stefan Richter (SN) kam auf den 35. Platz, Carlos Lammermann-Gonzalo (NW) wurde 36. und Nils Finke (Aeroclub Stuttgart) 45. Kalle Korpela aus Finnland gewann die Einzelwertung, Israel die Teamwertung. In der Verbrennungsmotorklasse (F1P) war kein deutscher Teilnehmer am Start, hier siegte Gert Nulk aus Estland, die Mannschaftswertung ging an Russland. Die sechs DAeC-Junioren wurden von Michael Jäckel als Teamchef und Thomas Wiesiolek als Assistent betreut.



Weitere Details von der Weltmeisterschaft, Fotos und die kompletten Ergebnisse gibt es im Blog auf www.thermiksense.de/2018-f1abp-wm-bulgarien.

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Thomas Wiesiolek

DIALOG MIT DER POLITIK

NEUE GEMEINSAME GRUNDSÄTZE FÜR DEN BETRIEB VON FLUGMODELLEN

Damit in den Landesluftfahrtbehörden der Länder nicht unterschiedliche Entscheidungen getroffen werden, gibt es die gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder. Nach den Neuerungen durch die neue LuftVO hatten sich die Verbände mit dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) verständigt, um eine geänderte Verwaltungsanweisung dazu zu erarbeiten. Diese ist Richtlinie für die Landesluftfahrtbehörden bei der Erteilung von Erlaubnissen und der Zulassung von Ausnahmen zum Betrieb von Flugmodellen.

Der DAeC war durch die beiden Ausschussvorsitzenden Christian Walther (Recht) und

Klaus-Günter Horn (Gelände) vertreten. Beide versuchten intensiv, die Gelegenheit zu nutzen, gravierende Vereinfachungen wie zum Beispiel eine Aufstiegs Genehmigung für reine Elektroflugplätze zu erreichen. Auch die fehlerhafte Interpretation, dass die in der LuftVO genannte Aufsichtsperson mit dem Flugleiter gleichzusetzen sei, bemängelten die beiden DAeC-Vertreter. Wenngleich einige Ausführungen der DAeC-Fachleute noch nicht in den neuen gemeinsamen Grundsätzen Eingang fanden, ist man guter Dinge, dass weitere Gespräche in der Zukunft Früchte tragen werden. Der DAeC hat zu diesen und zu weiteren Punkten – wie zum Beispiel der Abstandsregelungen zu Personen – Gesprächsbedarf im BMVI angemeldet.

In der nächsten DAeC-Gutachterschulung soll außerdem noch einmal explizit darauf hingewiesen werden, dass diese gemeinsamen Grundsätze keine Gesetzeskraft haben, sondern lediglich eine Art Arbeitsanweisung für die Behörden darstellen. Ein Gutachter ist ausschließlich dem Gesetz und seinen persönlichen Einschätzungen verpflichtet. Was bei der Neuzulassung von Modellfluggeländen nun für den Modellflugverein oder die Interessengemeinschaft möglich ist, ergibt sich auch aus den Gesprächen mit den Behördenvertretern.

Text: Sebastian Brandes, Referent Modellflug im DAeC

HANGFLUG-EUROPAMEISTERSCHAFT

DEUTSCHE JUNIOREN HOLEN SILBER

Im Freiflug sind die Junioren die sicheren Medaillen-Bringer, so auch jetzt bei der Hangflug-Europameisterschaft, die vom 26. bis 31. August in Martin (Slowakei) ausgetragen wurde. Hinter dem neuen Junioren-Europameister Dorobantu Hariton (ROU) konnte sich Christian Neumann (HE) auf dem zweiten Rang platzieren. Und zusammen mit seinen Teamkollegen Oliver Pohl (BY) und Nils Finke (AeC Stuttgart) errang er auch hinter Rumänien den zweiten Platz in der Mannschaftswertung.

In der Einzelwertung erreichte Oliver Pohl den siebten Platz, Nils Finke den 15. Nicht ganz so erfolgreich waren die Senioren: Zehnter Peter Kuttler (BY), 15. Alexander Winker (MFJ Spaichingen), 23. Uwe Sondhauß (SN), das ergab Rang fünf in der Teamwertung. Nach zwei Stechen siegte Guiseppe Berto (ITA), die beste Mannschaft kam aus Rumänien. Am Start waren 24 Junioren aus acht Ländern und 34 Senioren aus zwölf Nationen.

Rückholer sind wichtig für den Erfolg

Nach Regen bei den Vorwettbewerben war das Wetter bei der Meisterschaft ganz ordentlich, die Windgeschwindigkeiten lagen zwischen 1 und 7 m/sec,



Das erfolgreiche F1E-Juniorenteam mit Oliver Pohl, Christian Neumann, Nils Finke

mehr Probleme machten die Windrichtung und am Juniorentag die Zeitnehmer. Geflogen wurden jeweils fünf Durchgänge, meist mit der Maximalzeit von 300 Sekunden.

Entscheidend ist die Anpassung der Modellgeschwindigkeit an die Windstärke und die Flugrichtung, die Modelle sollen möglichst lang im Hangaufwind segeln. Die meisten Modelle werden durch einen Magneten im Rumpfkopf gesteuert, manche auch über einen elektronischen Sensor. Wichtig für den Erfolg ist auch

eine gute Rückholmannschaft, damit die Modelle wiedergefunden werden und rechtzeitig für die nächste Runde wieder an der Startstelle sind.



Einen Blog von der EM mit den kompletten Ergebnissen gibt es unter www.thermiksense.de/2018-f1e-em-slowakei.

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Nick Finke

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHE SAALFLUG-MEISTERSCHAFT UND 40. SAALFLUG-WETTBEWERB

HOCHKLASSIGER SAALFLUG IN SCHORNDORF

Am **Sonntag, 25. November** veranstaltet die Fliegergruppe Schorndorf die Baden-Württembergische Saalflug-Meisterschaft in den Klassen F1M (Beginner) und F1M-L (Beginner limited). Geflogen werden außerdem Mini-Stick, TH30 und Kondensator.

Der Wettbewerb beginnt um 11 Uhr (Training ab 9 Uhr) in der sechs Meter hohen Brühlhalle im Schorndorfer Stadtteil Schornbach: von Schorndorf in Richtung Winnenden, in Schornbach am Ortsende

links. In den Pausen sind Saalflug-Demonstration und -Erklärungen für die Zuschauer geplant.



Nähere Auskünfte bei Bernhard Schwendemann, Fuchshofweg 25, 73614 Schorndorf, 07181/45818, BeSchwende@t-online.de, www.Modellflug-Schorndorf.de.

Text und Foto:
Bernhard Schwendemann



In der sechs Meter hohen Brühlhalle wird Modellflugsport auf hohem Niveau gezeigt

UL-WELTMEISTERSCHAFT IN UNGARN

SILBERMEDAILLE FÜRS DEUTSCHE TEAM



Bei den Ziellandungen war Präzision gefragt

Endlich wieder eine Medaille: Mit einem zweiten Platz in der Einsitzerklasse ist das deutsche UL-Team von der 16. FAI UL-Weltmeisterschaft aus dem ungarischen Nagykanizsa zurückgekehrt. Ulrich Nübling aus Denzlingen im Breisgau konnte sich mit seinem betagten Moskito gegen sehr starke Konkurrenz durchsetzen.

„Es waren anspruchsvolle Aufgaben in einer wunderschönen Umgebung“, fasste der 47-Jährige seine Eindrücke zusammen. Anspruchsvoll war der Wettbewerb in der Tat, denn innerhalb einer Woche mussten die Teams 14 Wertungsflüge absolvieren.

Wie bei solchen Meisterschaften üblich, lag der Schwerpunkt auf den Navigationsaufgaben. Nur teilweise bekannte Kurse – durchaus nicht immer gerade Strecken – mussten mit einer vorher ausgewählten Groundspeed durchfliegen werden. Es war schon eine Herausforderung, ohne GPS, nur mit Karte und Kompass, den Weg über 150 bis 200 Kilometer durch die nur 600 Meter breiten, virtuellen Tore entlang der Strecke zu finden. Teil dieser Aufgaben ist es darüber hinaus auch, verschiedene Fotos von Bodenmerkmalen zu entdecken und vor allem, deren Position richtig in der Karte mit dem Maßstab 1:200.000 einzuzeichnen.

Für Deutschland war ein kleines Team am Start

Ziellandungen mit abgestelltem Triebwerk gehörten ebenso zum Programm

wie Wirtschaftlichkeitsflüge mit einer begrenzten Benzinmenge. Spannend für Publikum und Teilnehmer war auch der Start über ein Hindernis (Flutterband). Hierbei zählte die kürzeste Startrollstrecke. 48 Meter reichten dem besten Einsitzertrike, 55 Meter dem besten einsitzigen Dreiachser. Bedenken muss man, dass diese Aufgabe bei 28 Grad und nur sehr mäßigem Wind geflogen wurde.

Zu den Meisterschaften war nur ein kleines deutsches Team nach Ungarn angeheuert. Johannes Lemburg (Bremerhaven) hatte sich die zweimalige Deutsche Meis-

terin Gisela Böllhoff (Bremen) als Navigatorin an Bord seines Tragschraubers geholt, und Felix Schlenker (LSV Stade) war das Wagnis eingegangen, mit seinem noch nicht wettbewerbserfahrenen Copiloten Eric Wagner (FC Langhenndorf) zu starten.

Großes Lob für die Ausrichter

Insgesamt waren Teams aus zehn Nationen vertreten. Die ansonsten starken Franzosen und Engländer waren allerdings nicht am Start. Dass diese Weltmeisterschaft überhaupt stattfand, ist



Ulrich Nübling aus Denzlingen im Breisgau gewann bei der UL-WM eine Silbermedaille

dem engagierten Team um den Wettbewerbsdirektor Vince Ferenc zu verdanken. Die Ungarn hatten auf dem Flugplatz Nagykanizsa südlich vom Balaton erst im vergangenen Jahr die Europa-meisterschaft ausgerichtet. Als sich im vergangenen Herbst herausgestellt hatte, dass niemand die WM 2018 übernehmen wollte, sprangen sie ein und ernteten dafür viel Lob. „Wir haben hier eine tolle Gastfreundschaft erfahren und eine perfekt organisierte Meisterschaft erlebt“, sagte Johannes Lemburg.

Im Laufe des Wettbewerbs stellte sich schnell heraus, dass die zahlenmäßig starken Teams aus Polen und Tschechien in den einzelnen Klassen dominieren. So standen verdient drei polnische Mannschaften bei den Tragschraubern auf dem Siegerpodest. Außerdem gewannen sie Gold bei den einsitzigen Trikes und Bronze bei den einsitzigen Dreiaxsern. Damit war ihnen der erste Platz bei der Nationenwertung sicher.



Text und Fotos: Wolfgang Lintl

Für erfolgreiche Flüge war eine gute Vorbereitung unerlässlich

SEGELFLUGGRUPPE BINNINGEN STELLDICHEIN VON KIEBITZEN AUS GANZ DEUTSCHLAND



Landende Kiebitze auf Piste 24

Das Wetter war schön, und am Horizont zeigten sich die Silhouetten der ersten schmucken Doppeldecker, die dem Ruf der Segelflieger aus Binningen (EDSI) gefolgt waren: Das Wochenende des 7. und 8. Juli stand ganz im Zeichen dieser einmaligen Flugzeuge, für die es zwar Pläne, jedoch keine Bausätze gibt und die in Hunderten von Stunden im Eigenbau hergestellt und gebaut werden.

Treibende Kraft bei der Segelfluggruppe Binningen hinter der Veranstaltung war Bruno Greuter, der zurzeit selbst einen Kiebitz zusammenbaut. Seine Idee, so viele Kiebitze wie möglich an einen Ort zu bringen, war auf großes Interesse gestoßen. Und so waren 30 der besonderen Flugzeuge auf dem Flugfeld am Fuße des Hohenstoffeln zu bewundern.

Die größte Distanz über 730 Kilometer hatte ein Pilot aus Lauenbrück in Niedersachsen zurückgelegt, um ganz im Süden der Republik aufzusetzen. Natürlich standen die Flugzeuge nicht nur da, sie wurden auch von zahlreichen Besuchern, interessierten Flugbegeisterten und Medienvertretern bestaunt, was für viele Gespräche und gute Laune sorgte. Das kulinarische Angebot trug ebenso zur guten



Kiebitz von Johannes Tröndle, Standort Binningen (EDSI)

Stimmung bei wie die zahlreichen Helfer der Segelfluggruppe – letztere sorgten zudem für einen reibungslosen und sicheren Ablauf an dem Wochenende.

Hervorragende Stimmung

Höhepunkt der Veranstaltung war der gemeinsame Ausflug, der im Hegau viel positive Resonanz fand; am Himmel machten die leisen, umweltfreundlichen und attraktiven Kiebitzformationen, die sich gemütlich durch den Luftraum bewegten, eine gute Figur.

Die Piloten zeigten sich begeistert, einige



Dreier-Formation über dem Flugplatz

bauten für die Nacht ihr Zelt am Flugplatz auf, andere suchten ihre Ruhe im Clubheim der Segelflieger. Manche verbanden das Treffen mit ihrem Urlaub. Am Sonntag dann starteten, bis auf den heimischen Kiebitz, fast alle Flieger wieder in alle Richtungen. Was bleibt, ist die



Aktuelle Informationen können auf der Homepage unter www.sfg-binningen.de oder unter der Nummer 0152 59410917 abgerufen werden. Videos vom Kiebitztreffen gibt es zudem bei Youtube.

Erinnerung an eine schöne Veranstaltung. Eine weitere Auflage ist nicht ausgeschlossen, denn die Resonanz war ausgesprochen gut.

Text und Fotos: Philippe Brühlmann

LUFTSPORTJUGEND

JETZT ANMELDEN:

NOCH PLÄTZE FREI FÜR DIE JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE!

Fülle deinen „Werkzeugkoffer“ für dein Amt als Jugendleiter – es sind noch Plätze frei für den Jugendleiter-Grundlehrgang und den Fortbildungs-Lehrgang 2018.

Termin Grundlehrgang: Sonntag, 28. Oktober, bis Donnerstag, 1. November 2018

Kosten: 100 Euro

Termin Fortbildungs-Lehrgang: Freitag, 2. November, bis Sonntag, 4. November 2018

Kosten: 70 Euro

Weitere Infos zu den Inhalten und Rahmenbedingungen sowie das Anmeldeformular zum Lehrgang findet ihr online unter: www.luftsportjugend.bwlv.de. Gerne könnt ihr mich bei Fragen auch jederzeit kontaktieren. Ansprechpartner: Tina Gaßmann, gassmann@bwlv.de.

Text: Tina Gaßmann

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 2018

ZWEIMAL GOLD UND ZWEIMAL SILBER BEI DEN WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS IN HOSIN

MARIO KIESSLING IST VIZEWELTMEISTER



Die Gratulation zur Goldmedaille in der Mannschaftswertung

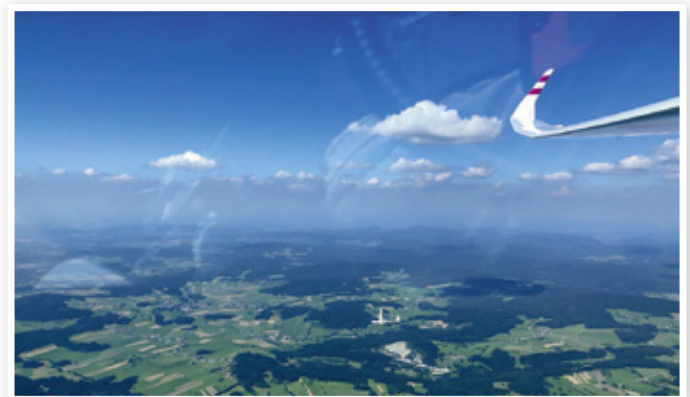
Die deutschen Segelflieger haben bei den World Gliding Championships im tschechischen Hosin, die vom 28. Juli bis 12. August in der 18m-, 20m- und Offenen Klasse ausgetragen wurden, mit Ausnahmeleistungen gegläntzt. Hierbei schnitten auch die BWLV-Piloten ausgezeichnet ab.

Michael Sommer (LSV Regensburg/Bayern) konnte sich nach Silber im Vorjahr dieses Mal in einem leistungsstarken Wettkampf den Titel in der Offenen Klasse sichern, sein Teamkollege Felipe Levin (LSV Homberg Ohm/Hessen) landete direkt hinter dem neuen Weltmeister aus Deutschland und holte somit Silber. Die Tschechen feierten umso frenetischer den dritten Platz: Diesen belegte ihr Landsmann Petr Tichy.

Mario Kießling (FG Wolf Hirth) wurde wie schon 2017 Vizeweltmeister in der 18m-Klasse, sein bestes Tagesergebnis war ein zweiter Platz – den Titel holte sich der Österreicher Wolfgang Janowitsch. Bronze ging an den Franzosen Jean-Denis Barrois.



Team Germany bei der Eröffnungsfeier



Es gab spannende Rennen in der Luft



Michael Sommer wurde Weltmeister in der Offenen Klasse, sein Teamkollege Felipe Levin holte sich die Silbermedaille

Großartiges Abschneiden von Katrin Senne und Ladenburger/Krohmer

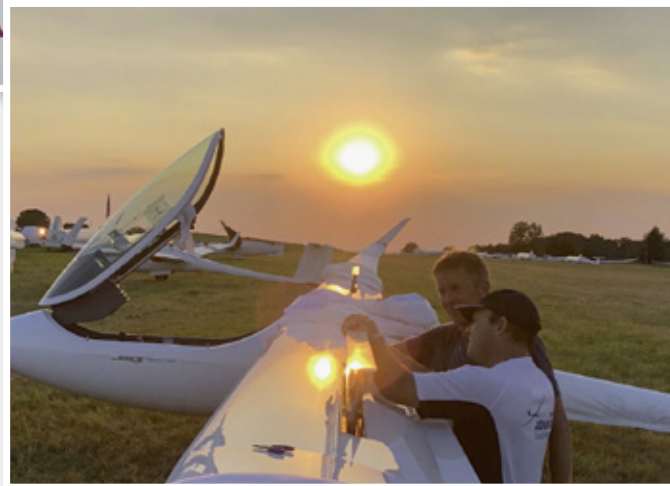
Katrin Senne (FSV Sindelfingen), die sich im vergangenen Jahr den Titel bei den 9th FAI Women's World Gliding Championships gesichert hatte, landete in dem hochkarätig besetzten Teilnehmerfeld auf einem sehr guten achten Platz. Sie war die einzige Frau im Feld und erreichte in zwei Tageswertungen den dritten Platz.



Katrin Senne war die einzige Frau im Wettbewerb und glänzte mit einer hervorragenden Leistung



Die Stimmung im deutschen Team war bestens



Impressionen am Abend

Tobias Ladenburger und Leonhard Krohmer (beide FG Schwäbisch Gmünd) erreichten bei ihrem WM-Debüt zusammen den fünften Platz in der Doppelsitzerklasse und können somit äußerst zufrieden mit ihrem erfolgreichen Abschneiden sein. Matthias Sturm (LSV Schwarzwald) landete in der 18m-Klasse in der Einzelwertung auf Platz 31.

Zusammengenommen ergeben die Spitzenwertungen einen weiteren großen Erfolg: Deutschland ist Team-Weltmeister 2018. Insgesamt waren die BWLV-Piloten der am stärksten vertretene Verband aus Deutschland, somit trugen sie entscheidend zum hervorragenden Abschneiden der deutschen Mannschaft bei der WM bei.

Riesenlob für die Ausrichter

Für die Sportler war es ein rundum gelungener Wettkampf. So verkündet das Team im Blog: „Spitzenleistungen, Wetterrekorde, Hammer-Organisation und -Atmosphäre, Mega-Emotionen: Nichts fehlte. Dazu immer „safe landings“ aller 94 Flugzeuge aus 28 Nationen über elf Wertungstage. Wir haben über zwei Wochen in einem internationalen Camp gelebt mit intensivem Austausch und bleibenden Erinnerungen.“



Weitere Infos gibt es auf der offiziellen Webseite unter www.wgc2018.cz, im Blog der Nationalmannschaft unter <https://segelflug.aero> oder auf Facebook.



Text: DAeC/red.

Beim gemeinsamen Maultaschenessen kamen Heimatgefühle auf

SEGELKUNSTFLUG-WM IN ZBRASLAVICE

MIT TOLLER LEISTUNG ZU TEAM-GOLD



Siegerehrung Unlimited mit den deutschen Piloten (v.l.) Eberhard Holl, Moritz Kirchberg, Franziska Kaiser, Eugen Schaal

Bei der Segelkunstflug-WM im tschechischen Zbraslavice erliefen die deutschen Segelflieger tolle Ergebnisse. Moritz Kirchberg landete in der Unlimited-Klasse auf dem dritten Platz, hinter Luca Bertossio (zweiter Platz) und Ferenc Toth (erster Platz). Eugen Schaal schaffte es auf den fünften Platz, BWLV-Pilot Eberhard Holl wurde Achter. In der Teamwertung erreichten die deutschen Flieger Rang eins in der Gesamtwertung der Unlimited-Klasse – vor Ungarn und Tschechien: Deutschland ist damit Team-Weltmeister.

Nach nur einer Woche Pause nach der deutschen Meisterschaft trafen die deutschen Mannschaften im Segelkunstflug in der Klasse Advanced und Unlimited im tschechischen Zbraslavice ein, um sich vorzubereiten und die Kunstflugbox kennenzulernen. Das Camp wurde rings um eine große Tafel aufgebaut, an der die Köstlichkeiten des „Back-up-Teams“ (ein herzlicher Dank an dieser Stelle) verspeist wurden.

Im mit 35 Piloten großen Startfeld der Advanced-Klasse konnten drei Piloten aus Litauen erstmalig begrüßt werden. Im Teilnehmerfeld der Unlimited-Klasse waren wie in den vergangenen Jahren

wenig neue Gesichter zu sehen. Aber es waren erfreulicherweise fünf Nationen in voller Teamstärke angetreten, was eine spannende Teamwertung versprach.

Ausrichter schufen gute Bedingungen

Für Deutschland traten an in der Advanced-Klasse: Holger Geusen (NRW), Mathias Mühlbacher (BY), Sebastian Scholz (BW), Helge Schulz zur Wiesch (NRW) und David Tempel (NI).

In der Unlimited-Klasse waren vertreten: Sebastian Dirlam (NRW), Eberhard Holl (BW), Moritz Kirchberg (HE), Eugen Schaal (NRW) und Michael Spitzer (NRW).

Die große Hitze – bis zu 37 Grad im Schatten – machte den Piloten und Schleppmaschinen zu schaffen, sodass im Training und Wettbewerb lange Mittagspausen eingerichtet wurden, in denen man sich im flugplatzeigenen Pool erfrischen konnte. Während des Trainings wurden Startlisten geführt, was bei Multi Use von Kunstflugseglern faire Trainingsmöglichkeiten ergab. Die Box lag direkt über der Startbahn und war gut markiert. Vladimir Machula, der Contest Director, sagte im Briefing, die Piloten

sollten sich melden, wenn die Markierung mitten auf einem Teich sich losgerissen habe. Die Piloten machten darüber hinaus kurze Videoaufnahmen, die in die professionell produzierten und sehr sehenswerten täglichen Videos eingebaut wurden.

Vielversprechender Start des deutschen Advanced-Teams

Geflogen wurde ohne Linienrichter und mit einem tschechischen Height Measuring Device System, das aufgrund technischer Probleme für einige Unterbrechungen des Wettbewerbs und zahlreiche Abbrüche während der Schleppflüge auch von deutschen Piloten sorgte. Das deutsche Advanced-Team hatte einen guten Start im ersten Durchgang der KnownFree und konnte sich mit Platz sieben von Mathias Mühlbacher und Platz zwei von David Tempel souverän behaupten, was zusammen mit Platz 15 von Holger Geusen für Platz zwei in der Teamwertung reichte.

Kontinuierlich gute Leistungen des Unlimited-Teams

In der Unlimited-Kategorie war der Start nach falschen Figuren von Sebastian Dirlam und Moritz Kirchberg sowie ei-



Die große Hitze machte den Piloten zu schaffen

nem Low für Michael Spitzer nicht ganz so geglückt. Moritz Kirchberg fing sich neben der Hard Zero noch eine Strafe für eine Insertion ein, da er nach einer Viertelrolle senkrecht nach unten falsch abbog und die Richtung korrigieren musste. Trotzdem reichte es für den dritten Platz in der Teamwertung hinter den Tschechen und der unerreichbar scheinenden ungarischen Mannschaft mit dem mehrfachen Weltmeister Ferenc Toth und dem führenden János Szilágyi. Den recht seltenen Fall einer Disqualifizierung eines Durchgangs musste der US-Amerikaner Eric Lentz-Gauthier hinnehmen, nachdem er bereits unter der 200-Meter-Marke noch die Kneifzange mit der halben gerissenen Rolle begann und im Abfangbogen der Linie senkrecht

nach unten 100 Meter über Grund unterschritt.

In den folgenden Programmen zeigte das deutsche Unlimited-Team kontinuierlich gute Leistungen. In der Unknown Free gab es für Deutschland gleich zwei Einzelmedaillen: Moritz Kirchberg holte Gold und Michael Spitzer als bester Foxpilot Bronze. Eberhard Holl erreichte mit dem siebten Platz ebenfalls ein recht gutes Ergebnis, lediglich ein zu frühes Einhängen bei der ganzen gerissenen Rolle im Q-Loop vermischte ihm eine Top-Platzierung. Nur Eugen Schaal musste eine Hard Zero im Viertelauf-Weibchen hinnehmen. Das Unlimited-Team war zwischenzeitlich auf Tuchfühlung zu den Ungarn herangerückt. Moritz Kirchberg

hatte sich trotz des schlechten Starts im ersten Programm durch beeindruckende Leistungen auf den vierten Platz hinter János Szilágyi, Luca Bertossio und Ferenc Toth vorgearbeitet.

Widrige Wetterbedingungen

Nach einem schwachen Ergebnis im vierten Durchgang des bis dahin überragend fliegenden und in der Einzelwertung führenden Ungars János Szilágyi war das deutsche Unlimited-Team auf Goldposition, aber es sollten noch zwei Durchgänge geflogen werden. Am Donnerstag wurde nach dem Advanced-Durchgang wegen eines Sturms mit umherfliegenden Pavillons und einem umgestürzten Toilettenhäuschen der Wertungstanz nach einigen Diskussionen beendet. Als die abflauende Kaltfront aus Deutschland am Freitag durchzog, wurde der Startaufbau mehrfach wegen des Windes und der Wolkenbasis verschoben.

Vladimir Machula startete am Nachmittag als Warm-Up-Pilot und flog die dritte Unbekannte, meldete aber leichten Nieselregen im Schlepp und in der Box. So wurde das fünfte Unlimited-Programm, die dritte Unbekannte, am Samstag bei sehr guten Bedingungen geflogen.

Geschlossene Mannschaftsleistung reichte für den Sieg

Das Programm erwies sich wegen mehrerer High-Speed-Negativloops als höhenkritisch, was besonders problematisch war, da die letzte Figur mit 400 möglichen Punkten außerordentlich teuer war. Moritz Kirchberg konnte an János



Das deutsche Team bei der Segelkunstflug-WM in Tschechien



Die große Hitze machte den Piloten zu schaffen

Szilágyi vorbeiziehen, und Ferenc Toth nahm Luca Bertossio 85 Punkte und die Führung in der Einzelwertung ab. Der Abstand zu den Ungarn wurde durch gute Platzierungen von Eugen Schaal und Eberhard Holl nahezu komplett gehalten, was letztlich Gold in der Mannschaft einbrachte.

In der Advanced-Kategorie, in der ebenfalls fünf Durchgänge geflogen wurden, gewann mit hauchdünnem Vorsprung der Schweizer Jonas Langenegger vor

Tomàs Barton und Josef Rejent, beide aus Tschechien. Das deutsche Team erreichte den undankbaren vierten Platz in der Teamwertung.

Die Ergebnisse der deutschen Piloten:

Advanced-Einzelwertung:

- Platz 11 David Tempel (NI)
- Platz 14 Mathias Mühlbacher (BY)
- Platz 22 Sebastian Scholz (BW)

- Platz 25 Holger Geusen (NRW)
 - Platz 31 Helge Schulz zur Wiesch (NRW)
- Advanced-Teamwertung:**

- Platz 1 Tschechien
- Platz 2 Polen
- Platz 3 Rumänien
- Platz 4 Deutschland

Unlimited-Einzelwertung:

- Platz 3 Moritz Kirchberg (HE)
- Platz 5 Eugen Schaal (NRW)
- Platz 8 Eberhard Holl (BW)
- Platz 12 Michael Spitzer (NRW)
- Platz 20 Sebastian Dirlam (NRW)

Unlimited-Teamwertung:

- Platz 1 Deutschland
- Platz 2 Ungarn
- Platz 3 Tschechien

Text: Eberhard Holl/red.
Fotos: Eberhard Holl



Weitere Infos gibt es auf der offiziellen Webseite der WGAC 2018.

SEGELFLUG-WM OSTROW BRONZE FÜRS DEUTSCHE TEAM



Die deutsche Mannschaft schnitt in Ostrow dank einer guten Teamleistung ordentlich ab

Bei der Segelflug-Weltmeisterschaft in Ostrow/Polen in der Club-, Standard- und 15m-Klasse hat das deutsche Team

bei wechselhaftem Wetter den dritten Platz in der Teamwertung erzielt. Nach zwei Wochen, die von gutem Wetter mit

Schnittgeschwindigkeiten über 140 Stundenkilometer bis hin zu drei Tagen mit fast durchgängigem Dauerregen alles zu bieten hatten, konnte sich das Team in der vorderen Hälfte platzieren.

Bis zum letzten Tag lag Jan Omsels (LSC Bad Homburg/Hessen) in der 15m-Klasse sogar in Führung, eine unglückliche Linienzahl am letzten Tag kostete jedoch leider wertvolle Punkte, sodass er sich schließlich mit dem undankbaren aber trotzdem hervorragenden vierten Platz begnügen musste.

Sebastian Bauder (FG Blaubeuren) war mit Platz 16 der beste BWLV-Pilot, alle übrigen deutschen Piloten platzierten sich zwischen Platz 14 und 21, was nicht für den großen Wurf, aber durch die Geschlossenheit dennoch für Bronze in der Teamwertung reichte.

Text: DAeC
Foto: Ausrichter

AMF-STRECKENFLUGTRAINING AUF DER HAHNWEIDE SCHWÄBISCH FÜR ANFÄNGER



Die „VS“ des AMF kam natürlich auch zum Einsatz

Vom 7. bis 14. Juli fand auf der Hahnweide in Kirchheim/Teck der Streckenfluglehrgang des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) statt. Diese Trainingswoche richtet sich speziell an ambitionierte Segelfliegerinnen, die Spaß am Überlandflug sowie an der Wettbewerbsfliegerei haben. Ein Bericht der Teilnehmerin Selina Mihalyi.

Landschaftlich bin ich von der Schwäbischen Alb begeistert. Als Segelfliegerin eines Berliner Vereins ist man meist nur im Brandenburgischen Flachland unterwegs und freut sich über die Abwechslung.

Am Samstag flog Walter Eisele mit den Frauen, die hier noch nicht geflogen waren, in der Zlin die Flugplatzzone ab. Der Nachmittag stand nach diesem Einweisungsflug zur freien Verfügung, und so nutzte ich die Gelegenheit, um mir schon mal die Umgebung aus dem Segelflugzeug anzuschauen. Ich war wieder mit der wunderbaren LS7 WL „SW“ (Danke an den LSC Interflug für die Bereitstellung) unterwegs und prägte mir die Landschaft ganz genau ein.

Die Flugtage begannen mit einem Briefing im Seminarraum der vor Ort ansässigen BWLV-Motorflugschule. Dabei präsentierten die Meteorologinnen Elena Mascus und Caro Schmitt das Wetter. Die 15 Teilnehmerinnen aus Deutschland und der Schweiz wurden in kleine Gruppe eingeteilt und den jeweiligen Trainern

zugeordnet. Diese Gruppen bestanden meist aus einer bis zwei Fliegerinnen plus anleitendem Trainer. Ziel war es, die Frauen individuell zu fördern. Gewünscht war, alle ein bis zwei Tage die Teams durchzumischen und somit auch eine Einzelbetreuung für den größtmöglichen Trainingserfolg zu garantieren. Auch die ASW 19 „VS“, das Förderflugzeug des AMF, das jedes Jahr zwei engagierten Pilotinnen zur Verfügung steht, war dabei.

Schlechtes Wetter wurde für die Theorie genutzt

Die ersten beiden Tage ließen fliegerisch keine Wünsche offen. Bis zu vier Schleppmaschinen zogen uns rasch in die Luft. So konnten wir mühelos größere Strecken planen. An diesen Tagen war Walter Eisele mein Trainer, der im Janus C des AMF mit Kathrin Wötzel unsere kleine Gruppe vor sich her scheuchte. Funksprüche wie „Mädel, flieg doch mal schneller!“ und „Wieso kreist du hier?“ (natürlich in herrlichstem Schwäbisch) lotsten uns über die Schwäbische Alb, und ich war begeistert ob des Segelflugaufkommens. So viel Flugverkehr gibt es bei uns in Brandenburg leider nicht – und die Tatsache, dass es gefühlt alle zehn Kilometer einen Flugplatz gibt, bestätigte diesen Eindruck.

Nach den ersten beiden Tagen folgte eine schlechtwetterbedingte Pause, die aber zur Vermittlung theoretischer

Kenntnisse genutzt wurde. Ein besonderer Schwerpunkt wurde auf die Vorbereitung zur diesjährigen Deutschen Meisterschaft der Frauen in Lachen-Speyerdorf gelegt. So erklärte uns Hanno Obermayer, wie sich die Punkte eines Wertungstages zusammensetzen, und ortskundige Pilotinnen zeigten uns mithilfe einer Karte die topografischen Besonderheiten der Region sowie die Außenlandemöglichkeiten im Pfälzer Wald (nicht viele!).

Erstmals große Strecke geflogen

Der Donnerstag war wieder fliegbar, und so kämpften wir uns unter Anleitung unserer Trainer noch einmal über die Schwäbische Alb. Trotz lokaler Abschränkungen konnten wir auch an diesem Tag schöne Strecken fliegen, und Hanno Obermayer führte Monika Böhler und mich ganz wunderbar und mit einer unendlichen Geduld über die Alb.

Am Freitag, 13. Juli, stand uns noch einmal ein richtiger Hammertag bevor. Die Wetterberichte versprachen eine Hohe Basis mit sehr guten Steigwerten. So wurden Strecken von mehr als 500 Kilometern – manche davon rund um Stuttgart – ausgeschrieben. Hier und da trafen wir unterwegs die anderen Gruppen, und wir kamen sehr schnell voran. Obwohl die letzten 100 Kilometer nicht ganz einfach waren, coachte Walter Eisele mich großartig. An diesem Tag flog ich meine bisher größte Strecke von 525 Kilometern und war ziemlich k. o. nach dem sechsein-



Teamflug an den Bodensee

halbstündigen Flug. Aber es war natürlich alles andere als ein Unglückstag!

Dank an alle Trainer, Helfer und den Organisator

Am Samstag war der letzte offizielle Flugtag des Lehrganges, und noch einmal wurden die Gruppen neu gemischt. Dieses Mal würde ich mit Delia Flury und Trainer Helmut Grix fliegen. Lokal bildeten sich Überentwicklungen und Schauer, die wir noch zu umfliegen versuchten. Nun ja – da waren wir leider zur falschen Zeit am falschen Ort, und so endete mein letzter Flug von der Hahnweide aus auf dem Flugplatz Donzdorf. Glücklicherweise gab es dort aber ganz ausgezeichneten Kuchen, sodass ich die Wartezeit auf meinen Rückholer mühelos überbrücken konnte.

Der AMF-Lehrgang auf der Hahnweide war ein unbeschreibliches Erlebnis. Ich konnte mit anderen fliegenden Frauen Erfahrungen austauschen und neue tolle

Kontakte knüpfen. Die Stimmung war großartig, und so wurde viel gelernt und gelacht. Die insgesamt neun Trainer machten ihre Sache ganz ausgezeichnet, halfen uns, unsere Kenntnisse zu erweitern und gingen dabei großartig auf die einzelnen Pilotinnen ein. Herzlichen Dank für das Engagement aller Trainer und Helfer, vor allem auch an Walter Eisele für die Organisation!

Die vermittelten Fähigkeiten halfen mir persönlich ungemein bei der Deutschen Meisterschaft und ermöglichten mir eine Platzierung im Mittelfeld, mit der ich (es war mein erster großer Wettbewerb) mehr als zufrieden bin. Ich kann dieses Streckenflugtraining jeder Segelfliegerin nur empfehlen, die sich streckenfliegerisch weiterbilden möchte.

Text: Selina „Sally“ Mihalyi
Fotos: Steffen Schmidt/Selina Mihalyi



Die Teilnehmerinnen des AMF-Trainingslagers mit den Trainern und Organisator und BWLV-Vize-Präsident Walter Eisele (3. v. r.). Im Bild 2. v. l.: BWLV-Präsident Eberhard Laur, der das Trainingslager besuchte

SEGELFLUG-DM DER FRAUEN IN LACHEN-SPEYERDORF

GOLD UND SILBER FÜR BWLV-PILOTINNEN

61 Teilnehmer, davon 34 Frauen, drei Klassen, zehn Wertungstage und eine Wahnsinnschitze – so lässt sich die diesjährige Deutsche Meisterschaft der Frauen mit allgemeiner Qualifikation im rheinland-pfälzischen Lachen-Speyerdorf zusammenfassen. Die BWLV-Pilotinnen schnitten dabei gut ab: Stefanie Mühl holte sich den Titel in der 15m-Klasse, Cornelia Schaich gewann Silber in der Standardklasse. Die Teilnehmerin Renate Litzelmann berichtet von ihren Erfahrungen.



Das gut besetzte Starterfeld



Die Teilnehmerinnen der Segelflug-DM der Frauen in Lachen-Speyerdorf

Schon bei der zuletzt ausgetragenen Deutschen Meisterschaft in Hockenheim hatte es mir viel Spaß gemacht, bei einer Meisterschaft mit vielen Frauen zu fliegen. Deshalb wollte ich auch bei der nächsten unbedingt dabei sein und meldete mich wie die anderen 33 Frauen im Herbst an.

Ich freute mich auf einen weiteren Wettbewerb mit netter Atmosphäre und guten Gesprächen. Und obwohl es mich persönlich nicht stört, meist nur mit Männern zu fliegen, so war es für mich doch reizvoll, auch wieder unter gleichgesinnten Frauen zu sein – wengleich wegen der parallel stattfindenden Qualifikation doch auch einige Männer am Start waren. Mit einigen der Frauen hatte ich zwei Wochen zuvor bereits am Streckenfluglehrgang des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) teilgenommen. Unter anderem deshalb kannte ich bereits ein paar jüngere „Hexen“, und wir freuten uns alle auf die kommenden zwei Wochen im Flugzeug.

Viele erfolgreiche Flugtage

Aufstehen, Grid aufbauen, Briefing, in der Hitze warten, in Hammerthermik fliegen, viel zu früh im warmen Endanflug, geradeaus landen – der Tagesablauf war jeden Tag ähnlich. Bis auf einen Regentag konnte immer geflogen werden. Aber uns war weit weniger langweilig, als dies jetzt klingen mag. Wir hatten nahezu immer enorme Steigwerte, sodass es richtig Spaß machte, die 300 Kilometer mal eben so um 15 Uhr anzufangen.

Mal war es ein Leichtes, nach Hause zu kommen, mal waren wir froh (ich kann jetzt nur für die AMF-Frauen sprechen), auf derselben Frequenz zu sein, uns zusammenzufinden und gemeinsam die nötigen Meter für einen sicheren Endanflug zusammenzukratzen. Am Boden empfingen uns unsere Helfer und die

noch andauernde Hitze. Oft konnten Schnitte über 120 Stundekilometer in allen Klassen geflogen werden. So viel Spaß es auch machte, jeden Tag zu fliegen, so anstrengend war es aber auch. Deshalb freuten sich fast alle Teilnehmerinnen über einen Ruhetag, um zum Ausklang der Meisterschaft hin dann nochmal zwei Tage im Endspurt zu fliegen.

nehmer und Helfer. Wir werden wohl auch in zwei Jahren bei der nächsten DM miteinander fliegen, ich freue mich auf alle bekannten und neuen Gesichter!

Text: Renate Litzelmann
Fotos: Lucas Berrsche/Kai Schytrumpf



Während der Siegerehrung wurde auch die Zusammensetzung der neuen Frauen-Nationalmannschaft bekanntgegeben

Dank an die Ausrichter

Zum Abschluss der Meisterschaft organisierte der ausrichtende Flugsportverein Neustadt/Weinstraße (FSVN) ein tolles Festessen. Bevor wir uns endgültig verabschieden mussten, wurden am Samstagmorgen in der gewohnten Hitze noch die besten Pilotinnen und Piloten geehrt. Besonders viel Wert wurde auf die Platzierung der Frauen gelegt – so wurden unter anderem natürlich die aktuellen Deutschen Meisterinnen geehrt, und auch die neue Nationalmannschaft der Frauen wurde nominiert.

Wir können alle auf einen unfallfreien, schönen aber auch anstrengenden Wettbewerb zurückblicken. Der Dank geht an den FSVN für die Organisation und Wettbewerbsleitung, aber auch an alle Teil-

Clubklasse

1. Sarah Drefenstedt
2. Ines Engelhardt
3. Angelika Mayr
15. Anna Weniger (BW)
19. Heike Deboben (BW)
25. Carolin Schmitt (BW)
31. Nina Heide (BW)

Standardklasse

1. Serena Triebel
2. Cornelia Schaich (BW)
3. Ulrike Teichmann
16. Barbara Müller (BW)

15m-Klasse

1. Stefanie Mühl (BW)
2. Sandra Malzacher
3. Christine Grote
10. Dörte Unsel (BW)
16. Anja Kohlrausch (BW)

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

AERO-CLUB LANGENSELBOLD ZU GAST IN MUSBACH



Die Gäste aus Langenselbold trugen die ASK 13 der Fliegergruppe Freudenstadt sichtlich auf Händen

Fliegen im freien Luftraum – und das, ohne ab 1.067 Meter NN ständig die Klappen ziehen zu müssen, war vom 22. Juli bis 4. August für 42 Piloten vom Aero-Club Langenselbold in Musbach angesagt. 14 Tage lang waren die hessischen Fliegerkameraden mit acht Segelflugzeugen zu Gast. Neuland war Musbach für die Langenselbolder nicht: Bereits vor sechs Jahren waren sie schon einmal im Schwarzwald zu Gast gewesen.

„Wir hatten eine tolle Zeit und viel Spaß“, resümierte der Langenselbolder Vorsitzende Jochen Wirth, der sich bei der Fliegergruppe Freudenstadt für die Gastfreundschaft und die gute Zusammenarbeit bedankte. Eigentlich hatten die Hessen geplant, mit ihrem neuen Schulungsflugzeug anzureisen. Doch die Auslieferung hatte sich verzögert, und das zu ersetzende Flugzeug war schon verkauft. Gemeinsam mit der FG Freudenstadt fand sich indessen eine interne Lösung. Damit war der Weg frei, dass sowohl die hessischen Flugschüler wie auch die der FG Freudenstadt mit der ASK 13 der Fliegergruppe abheben konnten.

Lange Strecken waren möglich

Insgesamt konnten die Langenselbolder die ASK 13 zu 160 Starts nutzen. Flugschüler Moritz Kleinhenz, der mit der Gästegruppe angereist war, absolvierte in Musbach seinen ersten Alleinflug. Die Flugbilanz der Gastgruppe konnte sich mit 241 Starts sehen lassen. Mehrere junge Scheininhaber flogen einige Male Strecken von über 500 Kilometern. Zweimal knackten sie sogar die 600-Kilometer-Marke. Einige Piloten erlebten zum ersten Mal in ihrem Fliegerleben, dass man in thermischen Aufwinden bis nahezu 2.800 Meter NN aufsteigen konnte. Dafür verantwortlich zeichnete eine anhaltende Hochdrucklage mit ausgezeichneten Wetterbedingungen.

Solche Höhen sind auf dem Langenselbolder Fluggelände zwischen Hanau und Gelnhausen utopisch, da der Flugplatz unter dem Deckel des Frankfurter Flughafens liegt. Dort ist viel Disziplin (wie in anderen Lufträumen natürlich auch) angesagt, da der anfliegende Verkehr nur wenige Hundert Meter über den genehmigten Luftraum hinwegzieht. Teilweise müssen die Langenselbolder nahezu 30 Kilometer aus den vorgegebenen Sektoren fliegen, um den freien Luftraum bis Flugfläche 100 nutzen zu können.

Gastfreundschaft genossen

Die Gäste genossen es, von Musbach aus in großen Höhen über den Schwarzwald ziehen zu können. „Das war Rekordwetter, wie man es besser nicht treffen konnte“, sagte Jochen Wirth. Nach dem Fliegen stand für viele der Piloten ein erfrischende Abkühlung, zum Beispiel an der Erzgrube an. Auch manche Fahrrad- oder Wandertour wurde unternommen. Große Freude herrschte auch bei den Musbacher Gästebetrieben: Mehrere Langenselbolder hatten sich in den örtlichen Pensionen eingemietet und betonten, dass sie die Gastfreundschaft der Einheimischen sehr genossen hätten.

Laue Sommerabende konnte man bei der Hitzewelle zu Genüge erleben. Ein bisschen Afrika im ansonsten eher kühlen Schwarzwald war angesagt. Es habe alles gut gepasst, berichtete auch Karl Pfau. Der zweite Vorsitzende der Fliegergruppe Freudenstadt freute sich, einem sympathischen und aktiven Gastverein wie dem Aero-Club Langenselbold in Musbach ein Stück Heimatgefühl vermitteln zu können.

Text: Lothar Schwark
Foto: Aero-Club Langenselbold

HOCHZEIT IN KÜNZELSAU

SICHER ABGEFANGEN UND GLÜCKLICH IN DER EHE GELANDET

Am Samstag, 4. August 2018, gaben sich Michaela Ohr (geborene Haberkorn) und Daniel Ohr in Künzelsau das Ja-Wort. Mit Sohn Max (zehn Monate), frisch getauft und Nachwuchspilot in vierter Generation, machte sich das Brautpaar anschließend bei 37 Grad auf den Weg von Künzelsau zum Segelfluggelände Hermuthausen, wo in der zum Festsaal umdekorierten Flugzeughalle eine große Hochzeitsparty stattfand, die erst beim nächsten Sonnenaufgang endete. Wir wünschen den dreien für ihren gemeinsamen Lebensweg alles Gute und Always happy Landings.

Text und Foto: FSG Kochertal



Gemeinsam ins Eheglück: Michaela und Daniel Ohr mit Sohn Max

ÜBERRASCHUNG DES LSV SCHWARZWALD

IM SEGELFLUGZEUG INS EHELEBEN GESTARTET



Die Frischvermählten: Andrea und Ziya Odabasi in der ASK 21

Eine Überraschung der besonderen Art erlebten Andrea und Ziya Odabasi bei ihrer Hochzeit in Aachen: Kurz nachdem sich das Brautpaar im Standesamt das Ja-Wort gegeben hatte, wurden die beiden von der Hochzeitsgesellschaft vor dem Rathaus empfangen. Weil der Bräutigam ein langjähriger Segelflieger und Mitglied im LSV Schwarzwald ist, nahmen die beiden nicht etwa in einer Kutsche oder einem Oldtimer Platz, sondern – ganz standesgemäß – im Rumpf einer ASK 21, den die Fliegerkameraden aus dem Schwarzwald tags zuvor festlich geschmückt hatten. Die Überraschung war gelungen, die Freude bei den Frischvermählten und ihren beiden kleinen Töchtern riesengroß und der „Start in die Ehe“ damit perfekt.

Text und Foto: Alicja Bienger

BWLV-MITTEILUNGEN

JETZT ANMELDEN!

Noch ausreichend Plätze frei beim Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

Der BWLV bietet am **Freitag und Samstag, 19. und 20. Oktober 2018**, sein nächstes Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle in Leinfelden an (Bahnhofstraße 61, 70771 Leinfelden-Echterdingen). 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. Zudem steht es im Internet unter www.bwlv.de (→ Aus- und Weiterbildung → Fluglehrerfortbildung) zur Verfügung.

Text: red.

AUSSCHREIBUNG FI(A)-LEHRGANG 2019

Der BWLV bietet wieder Lehrgänge zur Fluglehrausbildung an

Übersicht

Seit Jahren, eigentlich seit Beginn der JAR-FCL-, speziell der EASA-Flugausbildung, fragen immer wieder Piloten und Vereinsvorstände nach der Möglichkeit, weitere „FI(A)“ auszubilden. Die Fluglehrer werden älter und Nachwuchs fehlt derzeit.

Noch im Jahr 2012 konnten wir Segel- und UL-Fluglehrer zu nationalen FI-PPL-N ausbilden, die dann mit Umstellung der Lizenzen auf das EASA-Format automatisch zu „FI(A)-LAPL-only“ wurden.

Für die Ausbildung zum FI(A) verlangt die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 FCL.915. FI als Basis den Besitz der Lizenz CPL oder den erfolgreichen Theorietest zum CPL.

Ein großes Hindernis für den Erwerb der theoretischen CPL-Prüfung als Voraussetzung zum FI(A) ist die Tatsache, dass jeder Prüfling eine theoretische Ausbildung von mindestens 250 Stunden bei einer für CPL-Ausbildung zugelassenen ATO nachweisen muss. Als günstigste Möglichkeit ist hier eine Kombination aus Teilnahme an einem CPL-Fernlehrgang und Frontalunterricht gegeben, zum Preis von ca. 1.800 bis 3.000 Euro. Nur über diese ATO kann nach erfolgten Zwischentests die Anmeldung zur CPL-Prüfung beim Luftfahrt-Bundesamt erfolgen. (VO 1178/2011 FCL.315 und Anlage 3).

Liegt diese Qualifikation des CPL nicht vor, erhält der Bewerber nach erfolgreicher Kompetenzbeurteilung den Lizenzantrag „FI(A) LAPL-only“.

1 Übersicht Ausbildung

1.1 Anmeldeschluss: 15. Januar 2019

1.2 Teilnehmerzahl:

Aufgrund der geringen Zahl erfahrener Ausbilder muss die Teilnehmerzahl auf neun beschränkt werden.

1.3 Lehrgangsgebühr:

Die Lehrgangsgebühr für die komplette Theorieausbildung und Kostenerstattung der Ausbilder beträgt 2.000 Euro für BWLV-Mitglieder, für Nicht-Mitglieder 2.500 Euro. Bei nicht geforderter Teilnahme am ersten Ausbildungswochenende reduziert sich die Lehrgangsgebühr um 100 Euro.

1.4 Rechnung: Als Bestätigung des Lehrgangplatzes durch den BWLV erhalten Sie eine Rechnung. Danach ist die Lehrgangsgebühr rechtzeitig vor Beginn des Lehrgangs an den BWLV zu überweisen.

1.5 Flugkosten:

Zur praktischen Ausbildung stehen **keine Ausbildungsflugfahrzeuge** zur Verfügung. Jeder Teilnehmer bringt sein „eigenes“ Ausbildungsflugfahrzeug mit und rechnet nach Ende der Ausbildung alle Flugkosten mit den Verantwortlichen des Halters ab.

Voraussetzung:

- Das Luftfahrzeug ist in der DE.BW.ATO 101 zur Ausbildung angemeldet
- Das Luftfahrzeug ist zur PPL(A) Ausbildung tauglich
- Das Luftfahrzeug ist vollkaskoversichert
- Der Halter des Luftfahrzeugs erklärt die Übernahme des vertraglich ge-

regelten Selbstbehalts, bzw. entbindet die Ausbilder des BWLV

- Der Teilnehmer hat auf dem Ausbildungsflugfahrzeug ausreichende Erfahrung
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsflugfahrzeug oder wird auf Kosten des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen.

1.6 Grundlagen:

Die Ausbildung erfolgt nach den Vorgaben der Ausbildungsakte „Lehrberechtigung FI(A)“ der DE.BW.ATO.101 Die gesamte Ausbildung erfolgt gemäß der **Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 FCL.915, FCL.905.FI, 930.FI** und der dazugehörigen AMC.

1.7 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:

Freitag, **15. Februar 2019** bis Sonntag, **17. Februar 2019** an der BWLV-Ausbildungsstätte auf dem Klippeneck, gemeinsam mit dem anstehenden CRI-Lehrgang

Theoretische Fachausbildung:

109 Stunden theoretische Ausbildung an vier Wochenenden am Klippeneck

- Freitag, 8. März bis Sonntag, 10. März 2019
- Freitag, 22. März bis Sonntag, 24. März 2019
- Freitag, 5. April bis Sonntag, 7. April 2019
- Freitag, 12. April bis Sonntag, 14. April 2019

1.8 Praktischer Ausbildungslehrgang: Freitag, 7. Mai 2019. bis Sonntag, 26.

Mai 2019 an einem noch festzulegenden Flugplatz.

1.9 Kompetenzbeurteilung:

Nach Abschluss des praktischen Ausbildungslehrgangs

1.10 Erteilung der Ausbildungsurlaubnis:

Nach Eingang der neuen Lizenz mit eingetragener Berechtigung FI(A) rP oder FI(A)-LAPL-only rP und Einweisung in die Vorgaben der ATO im Verein.

2. Bedingungen und Voraussetzungen für die Ausbildung

2.1 Nachzuweisende Flugerfahrung:

- 200 Flugstunden auf SEP oder TMG, davon mindestens 150 Stunden als PIC
- Vorab-Testflug im Niveau einer Befähigungsüberprüfung
- Zehn Stunden Instrumentenflugausbildung
- 20 Stunden VFR-Überlandflug
- CPL(A) oder theoretische CPL-Prüfung
- 30 Stunden Flugerfahrung als PIC in der Klasse des Ausbildungsflugzeugs, davon mindestens fünf Stunden in den letzten sechs Monaten vor dem Vorab-Testflug auf dem LFz-Typ, der zur Ausbildung genutzt wird (FCL.930.FI a) -
- VFR-Überlandflug über 540 Kilometer als PIC mit zwei Zwischenlandungen

2.2 Voraussetzungen der FI(A)-Anwärter

- Gute fliegerische Begabung
- Fundiertes theoretisches Fachwissen der spezifischen Kenntnisse eines Piloten (mind. PPL-Wissen) in den Fächern:
 - Navigation
 - Flugplanung und -durchführung
 - Meteorologie
 - Luftrecht

- Kommunikation
- Grundlagen des Fliegens
- Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
- Betriebliche Verfahren
- Menschliches Leistungsvermögen
- Guter fliegerischer Erfahrungsschatz
- Gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen
- Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit und kameradschaftliches Wesen
- Gute sprachliche Ausdrucksfähigkeit

3. Ablauf der Ausbildung

3.1 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:

Ein Wochenende mit 26 Stunden Unterricht durch Pädagogen und Motivations-trainer am Klippeneck.

Diese Ausbildung entfällt für Inhaber einer gültigen oder vor kurzem abgelaufenen Lehrberechtigung CRI oder FI(S).

Eine Lehrberechtigung für Luftsportgeräte ist nicht ICAO-konform und kann daher nicht angerechnet werden.

3.2 Technische Unterrichtseinheiten:

An vier weiteren Wochenenden werden technische Kenntnisse vertieft. Die Ausbilder prüfen Wissensstände ab und lehren zusätzliche Details, die für die spätere Tätigkeit als Fluglehrer essenziell sind.

3.3 Lehrproben

Der Anwärter ist bereits ein erfahrener Pilot in seiner Klasse. Er bereitet mit dem Wissen des ersten Ausbildungsabschnitts je einen 45-minütigen Unterricht während der technischen Unterrichte vor und bildet damit die Lehrgangskollegen weiter. Mit diesem Unterricht übt er seine Kenntnisse als Lehrer in der theoretischen Aus- und Weiterbildung von Piloten.

3.4 Praktische Ausbildung

Die Aspiranten schulen ihre „Anfangsschüler“ (= die Ausbilder) in den grundsätzlichen Ausbildungsgebieten der Ausbildungsakte „PPL(A)“ vom Geradeaus- über den Kurvenflug und die Platzrunden bis hin zu Navigations- und Radio-Navigationsflügen. Zur Festigung der erlernten Kenntnisse führen sie Schulungsflüge auf dem Fluglehrersitz auch mit Lehrgangskollegen durch.

3.5 Kompetenzbeurteilung

Nach Abschluss der beiden Ausbildungsteile muss der Kandidat eine Kompetenzbeurteilung bei einem Fluglehrer-Prüfer (FIE(A)) bestehen. Die Unterlagen dieser Kompetenzbeurteilung werden, zusammen mit dem Ausbildungsnachweis der ATO an die für den Kandidaten zuständige Behörde übermittelt. Es empfiehlt sich, die Erteilung der Berechtigung vor Ablauf von sechs Monaten zu beantragen.

Diese Behörde stellt dann ein neues Lizenzpapier aus mit dem Eintrag „FI(A) rP“ oder „FI(A) LAPL-only rP“, der für drei Jahre gültig ist.

4. Formulare

Anzufordern beim BWLV-Ausbildungsleiter

- Verbindliche Anmeldung zum CRI-Lehrgang mit Angabe der Flugerfahrung
- Meldung des eigenen Ausbildungsflugzeugs
- Ausbildungsnachweis (erstellt ATO)
- Kompetenzbeurteilung (erstellt FIE)

Egon Schmaus
BWLV-Ausbildungsleiter
0172-7307744
schmaus@bwlv.de oder:
egon.schmaus@googlemail.com

Text: Egon Schmaus

AUSSCHREIBUNG

CRI-LEHRGANG 2019 IM BWLV

Übersicht

Nach dem Erfolg der bisherigen Lehrgänge und aufgrund weiterer Anfragen führt der BWLV im Frühjahr/Sommer 2019 wieder einen Lehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung CRI durch. Der Lehr-

gang erfolgt im Zusammenhang mit der anstehenden Ausbildung zum FI(A).

Diese Ausbildung basiert auf der **Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 FCL.905.CRI, 915.CRI, 930.CRI** und den dazugehörigen AMC.

1 Übersicht Ausbildung

1.1 Anmeldeschluss: 15. Januar 2019

1.2 Lehrgangsgebühr:

Die Lehrgangsgebühr für die komplette

Theorieausbildung und Kostenerstattung der Ausbilder beträgt 400 Euro für BWLV-Mitglieder, für Nicht-Mitglieder 550 Euro. Bei nicht geforderter Teilnahme am ersten Ausbildungswochenende reduziert sich die Lehrgangsgebühr um ca. 100 Euro.

1.3 Rechnung: Als Bestätigung des Lehrgangsplatzes durch den BWLV erhalten Sie eine Rechnung. Danach ist die Lehrgangsgebühr rechtzeitig vor Beginn des Lehrgangs an den BWLV zu überweisen.

1.4 Flugkosten:

Zur praktischen Ausbildung in Leutkirch stehen keine Ausbildungsflugzeuge zur Verfügung. Jeder Teilnehmer bringt sein „eigenes“ Ausbildungsflugzeug mit und rechnet nach Ende der Ausbildung alle Flugkosten mit den Verantwortlichen des Halters ab.

Voraussetzung:

- Das Luftfahrzeug ist in der ATO 101 zur Ausbildung angemeldet
- Das Luftfahrzeug ist zur PPL(A)-Ausbildung tauglich
- Das Luftfahrzeug ist Vollkasko versichert
- Der Halter des Luftfahrzeugs erklärt die Übernahme des vertraglich geregelten Selbsthalts, bzw. entbindet die Ausbilder des BWLV
- Der Teilnehmer hat auf dem Ausbildungsflugzeug ausreichende Erfahrung
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsflugzeug oder wird auf Kosten des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen.

1.5 Grundlagen:

Die Ausbildung erfolgt nach den Vorgaben der „Ausbildungsakte CRI“ der DE.BW.ATO.101

1.6 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:

Freitag, 15. Februar 2019 bis Sonntag 17. Februar 2019, auf dem Klippeneck

1.7 Theoretischer und praktischer Ausbildungslehrgang:

Freitag, 3. Mai 2019 bis Sonntag 5. Mai 2019, auf einem noch festzulegenden Flugplatz

1.8 Kompetenzbeurteilung:

Nach Abschluss des praktischen Ausbildungslehrgangs

1.9 Erteilung der endgültigen Ausbildungserlaubnis: Nach Eingang der

neuen Lizenz mit eingetragener Berechtigung CRI und Einweisung in die Vorgaben der ATO im Verein.

2 Bedingungen und Voraussetzungen für die Ausbildung

2.1 Flugerfahrung:

Flugstunden: 300 Stunden als Pilot auf Flugzeugen/TMG, davon mindestens 30 Stunden als Pilot in der Klasse des Ausbildungsflugzeuges, mindestens zehn Stunden auf dem Typ in den letzten sechs Monaten.

2.2 Voraussetzungen der CRI-Anwärter

- Gute fliegerische Begabung
- Fundiertes theoretisches Fachwissen der spezifischen Kenntnisse eines Piloten (mind. PPL-Wissen) in den Fächern:
 - Navigation
 - Meteorologie
 - Luftrecht
 - Grundlagen des Fliegens
 - Allgemeine Luftfahrzeugkenntnisse
 - Betriebliche Verfahren
 - Menschliches Leistungsvermögen
- Guter fliegerischer Erfahrungsschatz
- Gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen
- Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit und kameradschaftliches Wesen
- Gute sprachliche Ausdrucksfähigkeit

3 Ablauf der Ausbildung

3.1 Theoretischer Ausbildungslehrgang „Lehren und Lernen“:

Ein Wochenende mit 26 Stunden Unterricht durch Pädagogen und Motivations-trainer am Klippeneck.

Diese Ausbildung entfällt für Inhaber einer gültigen oder vor kurzem abgelaufenen Lehrberechtigung „FI(A) LAPL only“ oder FI(S). Eine Lehrerechtigung für Luftsportgeräte ist nicht ICAO-konform und kann daher nicht an-gerechnet werden.

3.2 Lehrproben:

Der Anwärter ist bereits ein erfahrener Pilot in seiner Klasse. Er bereitet mit dem Wissen des ersten Ausbildungsabschnitts einen 45-minütigen Unterricht vor und bildet damit die Lehrgangskollegen weiter. Mit diesem Unterricht übt er seine Kenntnisse als Lehrer in der theoretischen Aus- und Weiterbildung von Piloten.

3.3 Unterrichtsthemen:

Orientieren sich an den BWLV-Ausbildungsakten für die Klassenberechtigung

gen SEP und TMG.

3.4 Kompetenzbeurteilung:

Nach Abschluss der beiden Ausbildungsteile muss der Kandidat eine Kompetenzbeurteilung bei einem Fluglehrer-Prüfer (FIE(A)) bestehen. Die Unterlagen dieser Kompetenzbeurteilung werden, zusammen mit dem Ausbildungsnachweis der ATO an die für den Kandidaten zuständige Behörde übermittelt. Es empfiehlt sich, die Erteilung der Berechtigung vor Ablauf von sechs Monaten zu beantragen.

Diese Behörde stellt dann ein neues Lizenzpapier aus, mit dem Eintrag CRI, der für drei Jahre gültig ist.

4 Formulare

Anzufordern beim BWLV-Ausbildungsleiter

- Verbindliche Anmeldung zum CRI-Lehrgang mit Angabe der Flug-erfahrung
- Meldung des eigenen Ausbildungsflugzeugs
- Ausbildungsnachweis (erstellt ATO)
- Kompetenzbeurteilung (erstellt FIE)

Egon Schmaus
BWLV-Ausbildungsleiter
0172-7307744
schmaus@bwlv.de oder:
egon.schmaus@gmail.com

Text: Egon Schmaus

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

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

BWLV-TERMINSERVICE 2018/19

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
16.09.18		A	Flugplatzfest Linkenheim, ab 10 Uhr – Info: www.lsv-linkenheim.de	SLP Linkenheim (EDRI)
19.09.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.09.18	23.09.18	LJ	Bundesjugendvergleichsfliegen – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Paderborn
22.09.18	23.09.18	MD	Süddeutsche Meisterschaft LMM – Info: paul.seren@t-online.de	Feilenmoos bei Manching/BY
22.09.18	23.09.18	MD	LVB-Modellflugtage Luftsport-Verband Bayern – Info: www.modellflugtage.bayern	Flugwerft Schleißheim
24.09.18	28.09.18	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Blumberg (Grund- u. Weiterbilder) – Info: uli@acroteam-hall.de	Flugplatz Blumberg
29.09.18		LJ	BWLV-Landesjugend-Treffen (LaJu) – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Altdorf-Wallburg
29.09.18	30.09.18	UL	1. Fly-In Ultraleicht – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen
29.09.18	30.09.18	SF	Segelkunstflug-Wettbewerb „Walters DoSi“ – Info: barbara.gerkhardt@gmx.de	Flugplatz Blumberg
30.09.18	06.10.18	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen (Grund- u. Weiterbilder) – Info: wkugler65@t-online.de	Flugplatz Hayingen
03.10.18		MD	LMM und Uhu-Wettbewerb FSV Herrenberg – Info: wiesiolek@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
03.10.18	06.10.18	T	(B) Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.10.18		MD	36. Hahnweidepokal-Wettbewerb für Segelmodelle – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
07.10.18		MD	Wettbewerb „Der kleine UHU“ Schorndorf – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Modellfluggelände Schorndorf
07.10.18	13.10.18	MD	Hangflug-WM Rügen (Klasse F3F) – Info: http://wm2018.f3f.de	Rügen
10.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
12.10.18	14.10.18	LJ	Herbsttagung der DAeC-Jugend – Info: www.luftsportjugend.com	Braunschweig
12.10.18	14.10.18	LJ	Gummiseil-Wochenende mit SG 38-Fliegen – Info: finkmaris@bluewin.ch	Flugplatz Hayingen
13.10.18			Herbstwettbewerb Osterhofen, LMM – Info: frankadametz@gmx.de	Gelände bei Osterhofen
13.10.18		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
13.10.18	14.10.18	FB	Volksfest-Wettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
14.10.18		A	Raumfahrt-Aktionstag mit Ulf Merbold – Info: www.technik-museum.de	Technik Museum Speyer
19.10.18	20.10.18	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
22.10.18		A	Zuschusseminar Vereinsförderung 2018 für württ. Vereine, 18 Uhr – Info: bayer@bwlv.de	BWLV-Geschäftsstelle
24.10.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
28.10.18	01.11.18	LJ	BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.10.18	03.11.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.18	04.11.18	FB	Balloncamp der Luftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Feriendorf Sonnenmatte/BW
02.11.18	04.11.18	LJ	BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.11.18		SF	77. Segelfliegetag in Koblenz – Info: www.daec.de	Koblenz
03.11.18	04.11.18	SF	Theorie-Lehrgang Ausbildung FI(S) TMG – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
12.11.18	17.11.18	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
17.11.18		MF	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
17.11.18		A	DFS-Pilotentag – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
18.11.18		A	BWLV-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
21.11.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.11.18		MD	Saalflug Schorndorf, LMM – Info: beschwende@t-online.de	Brühlhalle Schornbach
26.11.18	01.12.18	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.11.18	02.12.18	LJ	BWLV-Gipfeltreffen, Bezirkstreffen – Info: koch@bwlv.de	Burg Steinegg, Pforzheim
05.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.12.18		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
12.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am RP Stuttgart (Außenstelle Freiburg)	Regierungspräsidium Freiburg
19.12.18		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.01.19	27.01.19	A	45. Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: https://hexentreffen2019.jimdo.com	Dresden
15.02.19		A	Infoabend AK Sektoren – Info: www.bwlv.de	Alte Turnhalle Herrenberg
15.02.19	17.02.19	A	Theoret. Ausbildungslehrgang CRI- und FI(A)-Ausbildung - Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
22.03.19	23.03.19	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
03.05.19	05.05.19	A	Theoret. u. Prakt. Ausbildungslehrgang CRI-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	N.N.
07.05.19	26.05.19	A	Praktischer Ausbildungslehrgang FI(A)-Ausbildung – Info: www.bwlv.de	N.N.
11.05.19	26.05.19	SF	Praxis-Teil Ausbildung FI(S) TMG – Info: www.bwlv.de	Klippeneck
30.05.19	02.06.19	UL	Deutsche Meisterschaft Ultraleichtflug – Info: www.daec.de	Mühlendorf
12.06.19	16.06.19	SF	Glasflügel-Cup 2019 - Info: www.glasfluegel.net	SLP Bad Saulgau
03.08.19	11.08.19	SF	Qualifikation zur Junioren-DM – Info: www.edpa.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.08.19	10.08.19	LJ	„Jugend fliegt“-Lager der Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel

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

EASA-INFOFILM ZUR VERMEIDUNG VON LUFTRAUMVERLETZUNGEN

Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat eine EU-weite Kampagne gestartet, mit dem Ziel, Luftraumverletzungen zu reduzieren. Dazu gibt es auf Youtube einen animierten Kurzfilm in englischer Sprache mit dem Titel „Avoiding Airspace Infringement“.

Im Film wird sehr anschaulich und einfach erklärt, wie Luftraumverletzungen vermieden werden können und was es bei der Flugplanung zu beachten gilt. Weiterhin wird dargestellt, was es am Tag des Fluges, während des Fluges sowie nach dem Flug zu beachten gibt, um Verletzungen des Luftraums zu vermeiden.

Für Deutschland sind die Inhalte der AIP zu beachten.

Text: DFS/red.

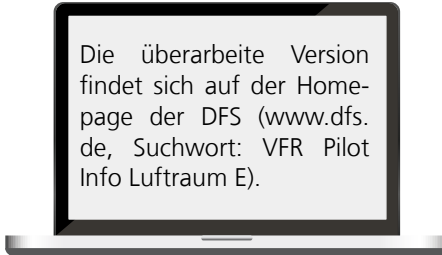
DEUTSCHE FLUGSICHERUNG

ÜBERARBEITETE VERSION DER INFOS ZUM LUFTRAUM „E“ STEHT ZUR VERFÜGUNG

Zur Information der VFR-Piloten in Deutschland hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine für 2018 überarbeitete Version von wichtigen Fakten für das Fliegen im Luftraum „E“ zusammengestellt, die zu beachten sind. Darin finden

sich Details zum Luftraum „E“, Tipps von ATC für VFR-Flüge im Luftraum sowie eine Karte der Flughäfen und größerer Regionalflyghäfen im Luftraum „E“.

Text: DFS/red.



Die überarbeitete Version findet sich auf der Homepage der DFS (www.dfs.de, Suchwort: VFR Pilot Info Luftraum E).

– Anzeige –



Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC), der Spitzensportverband des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland mit über 100.000 Mitgliedern, sucht ab sofort einen

Sportreferent/in Segelflug (m/w)

zur Mitarbeit in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug am Forschungsflughafen Braunschweig.

Ihre Aufgaben

- Unterstützung des ehrenamtlichen Vorstandes der Bundeskommission
- Öffentlichkeitsarbeit einschließlich Inhalte der Webseiten der Bundeskommission
- Organisation des Sportbetriebes Segelflug
- Pflege und Koordination der Regelwerke für den Segelflug
- Betreuung der Fachausschüsse und Ausschusssitzungen der Bundeskommission

Ihr Profil

- Affinität zum Luftsport (vorzugsweise Segelflug)
- kommunikative und aufgeschlossene Persönlichkeit
- Berufserfahrung in der Gestaltung von Verwaltungs- und Organisationsabläufen
- T-Anwendungserfahrung einschließlich CMS
- Fundierte Englischkenntnisse in Wort und Schrift
- Bereitschaft zu Dienstreisen, ggf. auch an Wochenenden

Wir freuen uns auf Ihre vollständige Bewerbung mit Angabe der Gehaltsvorstellung und Verfügbarkeit, die Sie bitte baldmöglichst, spätestens bis zum 15. Oktober 2018, an untenstehenden Kontakt per E-Mail senden.

Kontakt:

Deutscher Aero Club e.V.

Brit Liersch

Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, E-Mail: b.liersch@daec.de

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM OKTOBER 2018

HAHNWEIDEPOKAL-WETTBEWERB F. SEGELMODELLE
07.10. 2018 SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
Info: www.wh-modeller.de

GUMMISEIL-WOCHENENDE MIT SG 38
12.-14.10. 2018 Flugplatz Hayingen
Info: finkmarus@bluewin.ch

VOLKSFEST-WETTFAHRT BSG STUTTGART
13./14.10. 2018 Cannstatter Wasen
Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de

BWLV-FLUGLEHRERFORTBILDUNG
19./20.10.2018 FILDERHALLE LEINFELDEN
Info: www.bwlv.de

BWLV-ZUSCHUSSEMINAR WÜRTT. VEREINE
22.10. 2018 BWLV-Geschäftsstelle, Stuttgart
Info: www.bwlv.de