

LUFTSPORTJUGEND SEITE 15

BRÜCKENBAUER GEFUNDEN

BEIM GIPFELTREFFEN DER BWLV-LUFTSPORTJUGEND ZÄHLTE DAS MITEINANDER

FREIBALLON SEITE 18

GANZ WIE DIE GROSSEN

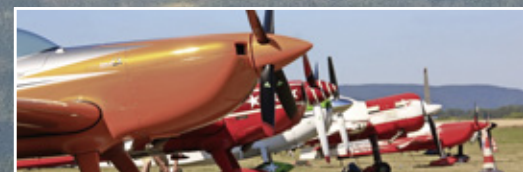
ZUM VIERTEN MAL TREFFEN SICH DIE MODELLBALLÖNER IN ALTHÜTTE



TITELTHEMA SEITE 7

STARTSCHUSS AM KLIPPENECK

ERSTER LEHRGANG ERFOLGREICH IN DER NEUEN WERKSTATT DES BWLV ABSOLVIERT



Jetzt anmelden:

Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrerfortbildung)

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

Nächster Termin ist am Freitag und Samstag, 10. und 11. März 2017, in der Filderhalle in Leinfelden. Die Fortbildung dauert am Freitag von 12.30 bis 18.30 Uhr, am Samstag von 9 bis 18 Uhr.

Das Anmeldeformular finden Sie auf Seite 40 dieser Ausgabe sowie im Internet unter www.bwlv.de. Für diese Veranstaltung können Teilnehmer gemäß Bildungszeitgesetz beim Arbeitgeber Bildungszeit beantragen. Näheres hierzu unter www.bwlv.de.

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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



EDITORIAL

- 3 Startschuss auf dem Klippeneck

ALLGEMEINES

- 4 Serie Mitglieder finden und binden (9): Gäste am Flugplatz willkommen!
6 Zuständigkeiten der Luftfahrtverwaltung im Land sind neu geregelt
7 Werkstattneubau am Klippeneck: Erster Lehrgang erfolgreich absolviert
8 Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden: Steigerung der Passagierzahl um 4,8 Prozent
8 Elektroflugzeug Extra 330LE fliegt Weltrekord
9 World Games 2017: Sporthighlight in Polen
10 Neujahrsempfang beim Flughafen Stuttgart
11 Countdown zur Jubiläums-AERO 2017 läuft
12 Termine für Bezirkstagungen und Tagung Technik stehen fest

PR-ARBEIT

- 13 Vereinsfusion: Gemeinsam in die Zukunft
14 BWLV-Seminar „Pressearbeit im Verein“

LUFTSPORTJUGEND

- 15 BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend
16 BWLV-Pfingstjugendlager mit der Ballonsportgruppe Stuttgart

AK SEKTOREN

- 17 Luftraum-Infoabend 2017

FREIBALLON

- 18 IV. Internationales Modellballonfeschedle Althütte

FALLSCHIRM

- 19 Neuwahlen beim Deutschen Fallschirmsportverband (DFV)

MODELLFLUG

- 19 Modellbaubörse in Dettingen/Teck
20 LuftVO und Modellflug: Es ist noch nicht vollbracht!
20 Termine der Freiflieger stehen fest

MOTORFLUG/UL

- 21 Neue DFS-Bestimmung zum Motorkunstflug
21 Motorflug-Termine 2017
22 Vorübergehende Stilllegung eines Ultraleichtflugzeuges
23 Infos zum Deutschlandflug
23 Deutsche Meisterschaften im UL-Flug

SEGELFLUG

- 23 20. Kleines Segelflugzeug-Oldtimertreffen
24 Streckenflug-Lehrgang des Luftsportvereins Rheinland-Pfalz in Aalen
26 Hauptversammlung des SBW-Fördervereins
27 23. Deutsche Meisterschaften im Segelkunstflug in Gera
28 Deutsche und internationale Segelflugwettbewerbe 2017

- 29 Rohbau einer Minimoa auf der Hahnweide
30 D-Kader-Herbsttreffen auf dem Klippeneck

LUFTSPORTLERINNEN

- 31 32. Baden-Württembergisches Hexentreffen
31 Angelika-Machinek-Straße in Frankfurt eingeweiht

REGIONEN

- 32 Region 1: FG Freudenstadt beteiligte sich an Bildungsaktion im Kurhaus
33 Region 3: Einstiger Flak-Soldat im Cockpit der „Mustang“
34 Region 3: Flugsportverein Laichingen lädt zum Flugplatzfest

TECHNIK

- 34 Lufttüchtigkeitsanweisungen

DAEC-NEWS

- 34 Nachwuchsförderung: Jetzt bewerben für das „Grüne Band“
35 DOSB-Führungs-Akademie: Seminarprogramm 2017
35 Günstige Funkgeräte




BWLV-MITTEILUNGEN

- 36 Class-Rating-Instructor-Kurs des BWLV
38 Der neue BWLV-Mitgliedsausweis 2017 ist da
39 BWLV-Terminservice 2016
40 BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

FLUGSICHERHEIT

- 41 Die Physik schneller Überflüge von Segelflugzeugen
44 Sicher unterwegs bei Höhenflügen
46 Neuer FIS-Betriebsraum im Center Langen

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Vereinsflieger im Verband: Zwei Flugzeuge wie sie in vielen Vereinen zu finden sind – eine C42 und eine Scheibe SF 25 Falke. Der Fotograf Gerhard Müller vom SSC Bad Waldsee schreibt dazu: „Wenn die C42 etwas Gas rausnimmt, kann man mit den beiden sehr gut gemeinsam Ausflüge machen.“ Aufgenommen wurde das Ganze aus einer weiteren C42, die ebenfalls mit im Verband unterwegs war.

Foto: Gerhard Müller

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 Magazines 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.

STARTSCHUSS AUF DEM KLIPPENECK



Hans-Joachim Proß, BWLV-Vizepräsident und Schatzmeister

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

es ist vollbracht: Im Januar fand der erste Technische Lehrgang in der neuen Werkstatt auf dem Klippeneck statt. Die Teilnehmer dieses ersten Motorenwart-Lehrgangs waren voll des Lobes über die neuen Räumlichkeiten und insgesamt war der Ablauf der Veranstaltung aus unserer Sicht ein voller Erfolg.

Für den BWLV ist dieser Neubau ein Meilenstein. Denn mit der künftigen Durchführung seiner Technischen Lehrgänge, Fluglehrausbildungen sowie

weiterer Veranstaltungen an diesem Standort hat der BWLV einen weiteren wichtigen Schritt auf dem Weg zur Konzentration seiner Aktivitäten auf dem Klippeneck gemacht.

Der Neubau am Klippeneck war notwendig geworden, da der BWLV 2015 das Segelfluggelände Hornberg und somit auch die dort ansässige Werkstatt an die Fliegergruppen von Schwäbisch Gmünd und Waldstetten verkauft hatte. Dies war im Zuge der Umstrukturierung des Verbandsbetriebs geschehen, die dahin geht, die Maßnahmen des Verbands an weniger Standorten zu konzentrieren. Ziel ist es, die Einrichtungen effizient auszulasten, damit Lehrgänge und Maßnahmen weiterhin kostengünstig angeboten und Synergieeffekte genutzt werden können.

Baubeginn für die neue Werkstatt war im vergangenen Frühjahr und trotz diverser Widrigkeiten, auf die ich noch zu sprechen komme, ist es gelungen, den Neubau in einem guten und akzeptablen Zeitrahmen zu erstellen.

Ein guter Standort auf dem Klippeneck neben den bestehenden Hallen war schnell gefunden, ebenso mit der Firma Stieblich Hallenbau aus Güstrow ein geeigneter Hallenbauer, der sich hauptsächlich auf die Errichtung von Hangars an Flugplätzen spezialisiert hat. Zusammen mit der Architektin Alice Haller aus Spaichingen ging es nun ans Werk. Die Vorstellungen waren klar umrissen, man wollte Anfang 2016 mit dem Bau beginnen und gegen Ende Oktober fertig sein, damit die Lehrgangssaison der Technischen Lehrgänge pünktlich beginnen konnte.

Dies erwies sich als etwas zu optimistisch, denn bevor wir unser Ziel erreichen konnten, gab es allerlei technische und bürokratische Hürden zu meistern. Ein besonders prägnantes Beispiel: Seit dem vergangenen Jahr gibt es eine neue Verordnung, die den Einbau einer sogenannten Brandwand zwischen der neuen und der bestehenden Halle erforderte. Dies bescherte uns einen enormen zusätzlichen Aufwand, der so nicht eingeplant war. Auch die Dachentwässerung erforderte ungewöhnliche Maßnahmen, die Zeit und Geld kosteten.

Untere Naturschutzbehörde, Wasserwirtschaftsamt, Forstverwaltung, Kreisbrandmeister, Bauamt und Prüfstatiker – sie alle waren involviert, um unser Bauvorhaben zu begleiten. Auch die Erschließungsarbeiten waren immens, denn es mussten über eine große Entfernung Wasser, Abwasser und Strom gelegt werden. Die Erdarbeiten waren gewaltig und der Erdaushub musste irgendwie untergebracht werden. Wir bekamen schließlich die Genehmigung, den Erdaushub in Waldwege einzubauen.

Viel Wert legte der BWLV auf die Zusammenarbeit mit örtlichen Handwerkern. Die Koordination der verschiedenen Arbeiten an den Gewerken war zeitaufwendig, ebenso wie die Einholung der diversen Genehmigungen, die zum Teil sehr lange auf sich warten ließen. Umso erfreulicher ist es, dass die Zusammenarbeit mit Behörden und Handwerkern letztlich doch gut geklappt hat. Dafür sagen wir ein herzliches Dankeschön. Ebenso gilt unser besonderer Dank der Gemeinde Denkingen und Bürgermeister Rudolf Wuhrer für die Begleitung des Projekts und die vielfältige Unterstützung während der Bauphase.

Ein Lichtblick war das gute Wetter; dies war entscheidend, um möglichst viele Arbeiten umsetzen zu können. Dennoch zeichnete sich ab, dass der erste Lehrgang im Oktober nicht stattfinden konnte. Erst kurz vor Weihnachten waren die Heizung in Betrieb und die Stromversorgung installiert. Und dann musste ja auch noch das Werkstattmaterial vom Hornberg, das in drei Containern bereits auf dem Klippeneck lagerte, ausgeladen werden. Dies gelang erfreulicherweise noch vor Weihnachten – auch hier gilt allen Beteiligten ein großer Dank!

Neues Ziel war dann, dass der erste Lehrgang zu Beginn des Jahres 2017 stattfinden müsse. Dies haben wir dank eines immensen Arbeitsaufwands geschafft, wenngleich noch nicht alle Arbeiten abgeschlossen sind. Darauf sind wir stolz und wir freuen uns, dass wir nun auf dem Klippeneck die nötige Infrastruktur für ein gutes Gelingen der Lehrgänge geschaffen haben!

Das Gebäude ist toll geworden. Die Grundfläche umfasst etwa 400 Quadratmeter. Die Vorderseite ist ausgestattet mit einem 18 Meter breiten Hebefalttor, das eine Durchfahrhöhe von 4,80 Meter hat. Es gibt eine Fußbodenheizung, damit es den Lehrgangsteilnehmern im Winter nicht zu kalt wird. Die Werkstatt ist hell, somit lässt sich dort sehr gut arbeiten.

Auch der Sanitärtrakt für den Campingplatz ist gut geworden. Er wird auch für die Teilnehmer von Wettbewerben und Fluglagern zur Verfügung stehen und entspricht den Anforderungen der aktuellen Campingplatznorm. Hinzu kommt, dass wir dort auch eine behindertengerechte Toilette eingebaut haben.

Alles in allem ein gelungener Bau, der künftige Anforderungen gut erfüllt! Schon heute freuen wir uns auf das Einweihungsfest am 6. Mai, zu dem Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, bereits heute herzlich eingeladen sind. Und bis dahin – so ist jedenfalls unser Ziel – wird dann auch wirklich alles fertig sein!

Ihr

Hans-Joachim Proß



MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (9)

GÄSTE AM FLUGPLATZ WILLKOMMEN!

Im Rahmen unserer Serie „Mitglieder finden und binden“ geht es dieses Mal darum, Tipps zu geben, wie die Vereine Interessenten auf ihre Luftsportgelände bringen können, um ihnen die Luftsportarten vor Ort direkt zu zeigen und auch die Faszination dafür zu vermitteln. Arno Breitenfeld, BWLV-Präsident für Südbaden sowie Vorsitzender des Markgräfler Luftsportvereins in Müllheim, hat für den adler schon einmal zusammengefasst, wie die Vereine ihre Willkommenskultur am Flugplatz verbessern können. Im Rahmen dieser Serie greifen wir diese exzellenten Vorschläge noch einmal auf und geben sie in Auszügen wieder.

Es sollte unser Bestreben sein, Gäste auf den Flugplatz zu bekommen – und zwar in einer Art und Weise, dass sie sich auf unserem Flugplatz stets willkommen fühlen. Die Frage des „Warum“ sollte sich nicht stellen. Gäste könnten die neuen Mitglieder sein, die neuen Flugschüler oder einfach nur Freunde des Luftsports. Alleine dies ist Grund genug, das Ziel anzustreben, möglichst regelmäßig Gäste auf unsere Flugplätze zu locken. Und wenn sie dann da sind, zu versuchen, dass sie sich auch wirklich wohlfühlen.

Der Weg zu uns

Wichtig ist schon mal als erster Grundsatz, dass die Gäste den Weg zu uns überhaupt finden, was auf vielen Flugplätzen definitiv nicht der Fall ist. Viele Flugplätze sind entweder gar nicht oder völlig unzureichend ausgeschildert. Aber warum? Kaum eine Gemeinde verschließt sich der Frage für eine sinnvolle Flug-



Wichtig ist: Besucher informieren und begrüßen!

platzbeschilderung, wenn man freundlich anfragt – gerade im ländlichen Bereich. Kommunen haben sogar eine gewisse Verpflichtung dazu, schließlich ist doch auch jeder Fußballplatz ausgeschildert. Deshalb gilt: Hinweisschilder sind wichtig!

Am Flugplatz angekommen

Bekanntlich ist der erste immer der wichtigste Eindruck. Parkschilder und Verbotsschilder haben wir an unseren Flugplätzen, und natürlich nicht nur dort, zur Genüge. Wie wäre es stattdessen mal mit einem „Willkommensschild“?

Das gibt den Gästen schon mal ein gutes Gefühl und ist eine erste Infostation. Entsprechend beschriftet gibt die Tafel kurz Auskunft, auch für den Fall, dass sich jemand auf unsere Gelände begibt, wenn gerade niemand aus dem Verein am Platz ist. Ein weiteres Schild, gut sichtbar und gut zu lesen, gibt dem Zuschauer den freundlichen Hinweis, dass wir uns über Besuch freuen und dass es bestimmte Spielregeln gibt.

Auf dem Flugplatz

Unsere Gäste sind nun gut angekommen und haben sich (hoffentlich) gut zurechtgefunden. Nun finden sie auch den hoffentlich vorhandenen Spielplatz, den sie dann auch sicher gerne nutzen, sofern sie Kinder dabei haben. Ein Spielplatz sieht immer nett aus und wirkt familienfreundlich. Die Kombination mit einem Grillplatz oder gar einer schönen Grillhütte macht noch viel mehr her und kann natürlich auch von uns selbst genutzt werden. Wir haben beides bei uns am Platz, und beides wird überproportional häufig von unseren Gästen genutzt.

Dann sollte noch irgendwo Infomaterial zur Verfügung stehen, an dem die Gäste sich bedienen können. Geeignete Orte sind natürlich die Flugleitung oder das Clubheim. Unsere Gäste informieren sich gerne.

Noch etwas – ein spezielles Thema: Nicht jeder ist bekanntermaßen kommunikativ, extrovertiert und willens sowie fähig, sich mit unwissenden und fragenden Gästen zu unterhalten. Reicht die Gäste doch bitte an Vereinsmitglieder weiter, die sich mit den Besuchern beschäftigen können und auch wollen. Viele potenzielle Mitglieder wurden schon vergrault, weil sie beim Erstbesuch an den falschen Fliegerkameraden gekommen sind!

Wie Besucher gewinnen?

Diese genannten Maßnahmen sind eher für Gäste gedacht, die von sich aus den Weg zu uns finden. Die große Frage lautet nun aber, wie wir aktiv, das heißt, von uns gesteuert, mehr Gäste auf den Flugplatz bekommen?

Nachwuchswerbung wie auch Marketing ist eine absolut auf Langfristigkeit ausgelegte Angelegenheit, einzelne kurzfristig angesetzte Events oder „mal ein Zeitungsartikel“ nach vielen Jahren bringen so gut wie gar nichts. Da muss ein Konzept dahinter stecken, eine Strategie. Das eine (Werbung nach außen zum Beispiel durch Zeitung) gehört zum anderen (Gäste auf den Flugplatz zu bringen).

Hier nun einige Beispiele:

Kindergärten und Schulen

Jedes Jahr bekommen wir von einigen Kindergärten und Schulen in der unmittel-



Ein Schild sollte auch die Botschaft enthalten, dass es auf einem Flugplatz bestimmte Spielregeln gibt



Ballon-Wettbewerbe sind eine gute Gelegenheit, um Besucher auf den Flugplatz zu locken

telbaren Umgebung die Anfrage, ob sie ihre Tagesausflüge zu uns auf den Flugplatz machen dürfen. Ja klar dürfen sie das, warum auch nicht? Die meisten Flugplätze verfügen doch über eine Grillstelle und einen Spielplatz, dort halten sich solche Gruppen und auch die Betreuer und Eltern gerne auf. Und das Wichtigste: Sie sind auf dem Flugplatz, fühlen sich wohl und erinnern sich immer wieder gerne daran. Wir haben pro Jahr zwei bis drei solcher Gruppen draußen am Platz, ganz ohne Aufwand. Ihr habt noch keinen Spielplatz oder Grillstelle am Platz? Das solltet ihr euch mal überlegen, denn das ist auch für die eigenen Familien gut.

Ballon-Wettbewerb

Eine wunderbare und gute Gelegenheit, mit vergleichsweise wenig Aufwand, ist ein Ballon-Wettbewerb. Meist eingebunden in ein Flugplatzfest oder einen Flugtag, spricht solch ein Wettbewerb gezielt Familien an. Ganz wichtig ist, nachfolgend in der meist schon abgelaufenen Saison eine separate Siegerehrung anzusetzen, bei der die ersten zehn Sieger und deren Familien zu Kaffee und Kuchen eingeladen werden. Und schon haben wir wieder 30, 40 oder 50 Leute am Flugplatz, die gerne kommen, glücklich wieder gehen und sich immer wieder gerne an die gast- und familienfreundlichen Flieger erinnern.

Flugzeugtaufen

Flugzeugtaufen sind ein probates und regelmäßig erprobtes Mittel, um generelle Aufmerksamkeit zu bekommen. Da Flugzeuge meist auf Gemeindenamen getauft werden, kann dies oft medienwirksam in Veranstaltungen der jeweiligen Gemeinde eingebunden werden. Somit bekommen viele Leute das mit.

Wir haben darüber hinaus ein Flugzeug auf einen Verein einer ganz anderen Richtung getauft. Ein Gesangsverein, genauer gesagt der „Männergesangsverein Zunzigen“ hat die Patenschaft über-

nommen. Dies wurde nicht nur einmalig anlässlich des Taufaktes gefeiert. Vielmehr ist der MGV Zunzigen nun regelmäßig bei uns zu Gast und unterhält unsere Gäste mit netten Liedern aus seinem Repertoire. Die Mitglieder des Männergesangsvereins bringen dabei nicht nur ihre eigenen Leute als Gäste zum Flugplatz, sondern ziehen mit ihrem Auftritt auch noch andere Gäste an. Außerdem helfen sie beim Flugplatzfest gerne mit – und sei es nur, dass sie einige der so wichtigen Kuchen spendieren.

Oldtimer

Immer wieder gut und immer wieder erfolgreich. Viele Luftsportvereine haben das mittlerweile entdeckt und nutzen diese schöne Möglichkeit, gute Veranstaltungen anzubieten und viele Gäste auf den Flugplatz zu bringen. Leider hat nicht jeder Verein ein Gelände zur Verfügung, welches es erlaubt, solch eine Oldtimer-Veranstaltung im großen Stil zu organisieren. Das ist bei uns auch so, das Gelände ist viel zu klein. Das hat uns dennoch nicht davon abgehalten, schon zweimal kleinere Shows mit Oldtimern durchzuführen. Das hat jeweils rund 50 wunderschöne alte Autos plus deren Besatzungen sowie jede Menge Gäste zu uns gebracht. Und schon hatten wir wieder viele begeisterte Gäste am Ende des Tages – was wollen wir mehr?

Sommerferienprogramm

Mittlerweile hat fast jede Gemeinde ein sogenanntes Sommerferienprogramm für Kinder und Jugendliche. Auch das ist eine sinnvolle Gelegenheit, nicht nur medienwirksam in der Presse aufzutreten, sondern auch wieder Gäste auf den Flugplatz zu bringen.

Karitative Veranstaltungen

Besonders bemerkenswert sind natürlich Events, welche einen karitativen oder sozialen Hintergrund haben. Ein tolles Beispiel bietet hier die Sportfluggruppe Immelman aus Bremgarten, die jedes Jahr krebskranke Kinder aus der Uniklinik



in Freiburg gratis durch die Gegend fliegt. Die Piloten spendieren die Flüge, mehrere andere Sponsoren sorgen dafür, dass es etwas zu essen und zu trinken gibt. Die kleinen Patienten in Begleitung ihrer Familien sind überglücklich, und der Tag bleibt für alle sicher unvergesslich.

Andere Veranstaltungen

Wir hatten kürzlich schon zum zweiten Mal einen Hundesportverein mit 20 bis 30 Leuten und einer stattlichen Anzahl Hunden für ein ganzes Wochenende am Platz. Sie nutzten im November – also außerhalb der Flugsaison – das Hallenvorfeld, den Flugzeugabstellplatz und das Clubheim für Unterrichtszwecke und Übungen für ihre Hunde. Die Teilnehmer waren begeistert von den Möglichkeiten, die sie vor Ort hatten. Übrigens waren zu keiner Zeit Hunde in der Halle oder im



Auch mit Flugzeugtaufen lässt sich viel Aufmerksamkeit erreichen



Warum nicht einmal ein Flugzeug auf einen befreundeten Verein taufen? Das schafft Verbindungen und bringt hilfreiche Kontakte

Clubheim, und alle Hinterlassenschaften wurden gewissenhaft aufgesammelt. Es wird vielleicht kaum jemand vom Hundesport zum Flugsport wechseln, aber wir haben weitere Freunde gewonnen, die sicher mal wieder gerne kommen und dies bestimmt weitererzählen. Allein dies ist doch Erfolg genug. Wie schon gesagt, das Gesamtkonzept und die Langfristigkeit der Maßnahmen sind wichtig.

Wie ihr sehen könnt, gibt es Ideen in Hülle und Fülle. Umsetzen und an die lokalen Gegebenheiten anpassen muss nun jeder selbst. Vielleicht haben diese Ausführungen dafür gesorgt, dass bei dem



Sommerferienprogramme bieten eine gute Gelegenheit, Kinder und Jugendliche für den Flugsport zu begeistern

einen oder anderen Verein darüber nachgedacht wird, warum es mit dem Nachwuchs oder dem Renommee so schlecht steht. Es wäre wünschenswert, wenn viele Vereine diese Anregungen aufnehmen und umsetzen – zum Wohle aller

Luftsportler, aber auch für ganz konkrete Verbesserungen im eigenen Umfeld.

Text und Fotos: Arno Breitenfeld



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

BITTE BEACHTEN!

ZUSTÄNDIGKEITEN DER LUFTFAHRTVERWALTUNG IM LAND SIND NEU GEREGLT

Mit Inkrafttreten der Luftverkehrs-Zuständigkeitsverordnung wurde zum 1. Januar 2017 die Wahrnehmung der Aufgaben und Zuständigkeiten der Luftfahrtverwaltung in Baden-Württemberg neu geregelt. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Luftfahrtverwaltung erfolgt zukünftig im Wesentlichen nicht mehr dezentral in den vier Regierungsbezirken, sondern konzentriert in der „Zentralstelle“ beim Regierungspräsidium (RP) in Stuttgart. Ziel ist es, durch die Zentralisierung Synergieeffekte zu nutzen und somit die erweiterten Vorgaben der EASA nach dem 15. ÄndLuftVG erfüllen zu können. Im Einzelnen bedeutet dies:

- **Ab 1. Januar 2017** ist das **RP Stuttgart zuständige Behörde für alle Luftverkehrs- und Luftsicherheitsaufgaben in Baden-Württemberg**, soweit diese nicht unmittelbar das Verkehrsministerium wahrnimmt. Alle Luftverkehrs- und Luftsicherheitsaufgaben der Regierungspräsidien Karlsruhe, Tübingen und Freiburg gehen auf das RP Stuttgart über.
- Das **RP Stuttgart ist zentrale Post-/E-Mail-Eingangsstelle** für alle Anfragen und Anträge von Luftfahrern, Betreibern von Flugplätzen sowie für die Luftfahrtunternehmen.
- Intern wird beim **RP Stuttgart das neue Referat 46.2 Luftverkehr und Luftsicherheit** fachlich, organisatorisch und personell bis voraussichtlich 30. April 2017 aufgebaut.
- In einer **Übergangszeit bis zum 30. April 2017** nehmen grundsätzlich die seitherigen und bekannten **Sachbearbeiter weiter** die Aufgaben – wie bisher – von **den Standorten in Freiburg, Karlsruhe und Tübingen aus wahr**. Bis 30. April 2017 sind die bisherigen Ansprechpartner in den vier Regierungspräsidien/Landesluftfahrtbehörden unter den bekannten Telefonnummern und E-Mail-Adressen dort weiter erreichbar.
- **Ab 1. Mai 2017** werden sich die Ansprechpartner aufgrund von Personalwechseln und neuer Geschäftsverteilung ändern. **Personell wird es zu einer Konzentration in Stuttgart beim RP Stuttgart** kommen. Die **Außen-/Dienststellen beim RP Karlsruhe und RP Tübingen sind ab 1. Mai 2017 nicht mehr existent**. Das dortige Personal zieht an den Standort beim RP Stuttgart um.
- Lediglich die **Außenstelle beim RP in Freiburg** bleibt nach der Zuständigkeitsverordnung als **dauerhafte Einrichtung** vor Ort unter Führung/Zuständigkeit des RP Stuttgart erhalten.
- Die Erreichbarkeiten, Formulare und weitere **Informationen sind dem Internetauftritt des Regierungspräsidiums Stuttgart, Luftfahrtbehörde**, zu entnehmen. Ebenso wird auf die Publikationen auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de) verwiesen.

Text: red.

DER ERSTE LEHRGANG IST ERFOLGREICH ABSOLVIERT

Der BWLV konzentriert sich künftig mit seinen Lehrgängen auf das Klippeneck. Dazu hat der Verband ein Werkstattgebäude gebaut, in dem nun der erste Technische Lehrgang – ein Motorenwart-Lehrgang – stattfand. Rund 25 Lehrgangsteilnehmer unter der Leitung von Hans Hörber nahmen die Werkstatt zum ersten Mal in Beschlag.

„Alles, was verbandsmäßig mit Ausbildung zu tun hat, findet ab jetzt hier am Klippeneck statt“, sagt Hans-Joachim Proß, Vizepräsident und Schatzmeister des BWLV. Das umfasst zum einen Fluglehrausbildungen wie auch alle Technischen Ausbildungen sowie weitere Fortbildungsveranstaltungen.

Das Gelände am Klippeneck gehört dem BWLV seit vielen Jahren. Die Teilnehmer der mehrtägigen Lehrgänge können außerdem in der auf dem Gelände gelegenen Jugend- und Bildungsstätte, im Christian-Biser-Heim, übernachten. Gefehlt hatte nur noch die Werkstatthalle, um die Lehrgänge abhalten zu können.

Halle ist groß genug für alle anstehenden Arbeiten

Im Frühjahr 2016 begann der Bau der Stahlhalle mit einer Grundfläche von 400 Quadratmetern, einer Höhe von 4,80 Metern und einem angrenzenden Sanitärtrakt inklusive behindertengerechter Toilette. Damit ist die Halle groß genug für alle anstehenden Arbeiten. Ein elf



Zum ersten Mal in der neuen Werkstatt: Der Motorenwart-Lehrgang unter Leitung von Hans Hörber (4.v.l.). Rechts im Bild: BWLV-Vizepräsident und Schatzmeister Hans-Joachim Proß, der den Werkstattbau federführend organisiert und begleitet hat

Tonnen schweres Hebefalttor öffnet die Halle nach außen hin. Mit der Ausführung war die Firma Stieblich Hallenbau aus Güstrow beauftragt worden, Architektin war Alice Haller aus Spaichingen.

Doch nicht nur für Lehrgänge ist die neue Werkstatt gut, sie dient auch als Stellplatz: Im Sommer, wenn keine Lehrgänge stattfinden, können in der Halle Flugzeuge untergestellt werden.

Der Bau der Halle wurde unter anderem durch Einsatz von Veräußerungserlösen des Geländes am Hornberg gestemmt, die im Rahmen einer Reinvestition eingesetzt wurden. Diese umfasst auch den Kostenaufwand für die komplizierte Erschließung des Geländes auf dem Klippeneck sowie die Errichtung des neuen Sanitärtrakts, der künftig auch von den Luft-

sportlern bei Wettbewerben und anderen Veranstaltungen genutzt werden kann.

Aufwendige Erschließung

Wasser, Abwasser, digitale Infrastruktur und Strom mussten aufwendig erschlossen werden. Hinzu kamen Mehrkosten durch die Auswirkungen diverser behördlicher Vorgaben. So galt es etwa, auf dem 1.000 Meter hohen Klippeneck die besonderen Schneefallbedingungen zu beachten und das Dach dementsprechend für schwere Lasten auszulagern. Oder es musste eine spezielle Brandschutzwand gebaut werden, die zwischen der neuen Werkstatt und den alten Gebäuden verläuft. Auch dies schlug mit höheren Kosten zu Buche.

Denkingens Bürgermeister Rudolf Wuhrer begrüßt den neuen Standortschwerpunkt des BWLV. „Das bedeutet eine Standortsicherung und eine enorme Aufwertung des Klippenecks“, sagte Wuhrer bei einem Pressetermin vor Ort. Der Bürgermeister sieht durch den Werkstattneubau positive Entwicklungen für den Tourismus, da die Teilnehmer der Lehrgänge aus allen Regionen Deutschlands kommen und so die Gegend mehr Bekanntheit erfahre. „Für uns ist es ein Bekenntnis des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes zum Klippeneck“, sagte Wuhrer weiter.



Die Teilnehmer des ersten Motorenwart-Lehrgangs fanden in der neuen Werkstatt alles vor, was sie zum guten Lernen brauchten

Text: red.

Fotos: Helena Golz/Heuberger Bote

STEIGERUNG DER PASSAGIERZAHL UM 4,8 PROZENT

Bereits am 23. Dezember konnte sich Baden-Airpark-Geschäftsführer Manfred Jung freuen, denn seine Prognose von 1,1 Millionen Passagieren für das Jahr 2016 wurde schon an diesem Tag erreicht.

Bis zum Jahresende 2016 hatten dann 1.115.000 Passagiere den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (FKB) für ihre

Reisen genutzt. „Trotz der weltweit schwierigen Rahmenbedingungen konnten wir dieses gute Ergebnis, das auch eine Steigerung der Passagierzahlen um 4,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (1.064.000 Passagiere im Jahr 2015) ausweist, erreichen.“ so Manfred Jung.

Maßgeblich zu diesem guten Ergebnis beigetragen hätten die neu am FKB ope-

rierende Fluggesellschaft Wizz Air mit ihren Angeboten und die Kapazitätserhöhungen der ansässigen Fluggesellschaften, die von den Passagieren bestens angenommen worden seien, so die Pressesprecherin Elke Fleig.

Text: Baden-Airpark GmbH

BESTLEISTUNG IM STEIGFLUG

ELEKTROFLUGZEUG EXTRA 330LE FLIEGT WELTREKORD



Das Kunstflugzeug Extra 330LE mit einem Antriebssystem von Siemens hat am 25. November einen neuen Weltrekord im Steigflug aufgestellt. Auf dem Flugplatz Dinslaken Schwarze Heide erreichte das Elektroflugzeug in nur vier Minuten und 22 Sekunden eine Höhe von 3.000 Metern – das entspricht einer Steiggeschwindigkeit von 11,5 Metern pro Sekunde.

Damit konnte der Pilot Walter Extra den bisherigen Weltrekord des US-Amerikaners William M. Yates aus dem Jahr 2013 um eine Minute und 10 Sekunden überbieten. Der Weltluftsportverband Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hat den Rekordflug in der Kategorie „Elektroflugzeuge mit einem Gewicht bis zu 1.000 Kilogramm“ offiziell anerkannt.

Das neue Antriebssystem von Siemens hatte erst im Juni 2016 seinen Erstflug absolviert. Dabei ist der Elektromotor für Flugzeuge bereits Weltrekordhalter im Leistungsgewicht – bei einem Gewicht von nur 50 Kilogramm liefert er rund 260 Kilowatt elektrische Dauerleistung: fünfmal so viel wie vergleichbare Antriebe.

Hybrid-elektrische Antriebe als neues Geschäftsfeld

„Das ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Elektrifizierung der Luftfahrt“, sagte Frank Anton, Leiter eAircraft in der Start-up-Einheit next47. „Diese enorme Leistung wurde nur durch digitale

Dem Piloten Walter Extra gelang am 25. November ein Weltrekordflug im Steigflug

Technologien möglich, mit denen wir unseren Antriebsstrang bis ans technische Limit optimieren konnten.“ Die rund 1.000 Kilogramm schwere Extra 330LE dient als Erprobungsträger für den neuen Antrieb – als Kunstflugzeug eignet sie sich besonders dafür, die Komponenten an ihre Belastungsgrenzen zu bringen, zu testen und weiterzuentwickeln.

Die Technologie bringt Siemens zudem in seine Kooperation mit Airbus zum elektrischen Fliegen ein, die beide Unternehmen im April 2016 vereinbart hatten. Elektrische Antriebe sind skalierbar – auf Basis des Rekord-Motors werden Siemens und Airbus hybrid-elektrische Regionalflugzeuge entwickeln. „Bis 2030 erwarten wir erste Maschinen mit bis zu 100 Passagieren und rund 1.000 Kilometern Reichweite“, erklärt Anton. Siemens ist entschlossen, die hybrid-elektrischen Antriebssysteme für Luftfahrzeuge als künftiges Geschäft aufzubauen.

Text: Siemens AG



WORLD GAMES 2017 SPORTHIGHLIGHT IN POLEN

Vom 20. bis 30. Juli 2017 werden die World Games in Polen ausgetragen. Aus dem Luftsport sind die Kappenflieger der Fallschirmspringer, die Segelkunstflieger und die Motorschirmflieger dabei.

Austragungsort ist Wrocław, früher Breslau. Im vorigen Jahr wurde die Stadt von der Europäischen Union als Kulturhauptstadt ausgewählt. Diese Auszeichnung hat sie vor allem ihrer umtriebigen Kunstszene, der erfrischenden Lebensart und dem historischen Erbe zu verdanken.

Bürgermeister Rafal Dutkiewicz, seit 2002 im Amt, erklärte damals auf die Frage, ob man als deutscher Gast nun „Breslau“ oder „Wrocław“ sagen solle: „Na, beides! Unsere Stadt hat polnische, deutsche und jüdische Wurzeln, und die Zeiten sind vorbei, in denen das eine gegen das andere ausgespielt wurde.“ Das sind die besten Voraussetzungen für erfolgreiche, fröhliche und friedliche internationale Wettkämpfe.

Die World Games sind das größte Sportereignis nach den Olympischen Spielen. Sie finden alle vier Jahre statt, und seit 1997 sind Luftsportarten fester Bestandteil dieses Festivals der nicht olympischen Sportarten.



Mehr Infos gibt es unter www.theworldgames.org

Text: DAeC

25th
SHOW

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany
April 05 - 08, 2017

www.aero-expo.com



Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS

WICHTIGE KONTAKTPFLEGE MIT ENTSCHEIDUNGSTRÄGERN

Anfang Januar lud der Flughafen Stuttgart (STR) zu seinem traditionellen Neujahrsempfang. BWLV-Präsident Eberhard Laur und Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer waren in Vertretung des Verbandes vor Ort und nutzten die Gelegenheit, um in lockerer Atmosphäre Gespräche zu führen und dem Luftsport Gehör bei wichtigen Entscheidungsträgern aus Politik und Wirtschaft zu verschaffen.

Der Flughafen Stuttgart – so wurde es beim Neujahrsempfang deutlich – hat erneut ein Rekordjahr hinter sich. So wurden 2016 nach vorläufigen Erhebungen insgesamt 10.640.610 Fluggäste gezählt, ein Plus von 1,1 Prozent im Vergleich zu 2015. Die Zahl der Starts und Landungen fiel um 0,6 Prozent und es wurden 129.704 Flugbewegungen registriert. Mit einem Umsatz von rund 270 Millionen Euro liegt auch das Betriebsergebnis auf einem hohen Niveau. Die Zahlungen für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, die rund 60 Millionen Euro für 2016 betragen, sind dabei noch nicht eingerechnet.

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg sowie Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafen Stuttgart GmbH, sagte in seiner Ansprache: „Ich freue mich besonders über die eindrucksvolle Entwicklung des Flughafens im Rahmen des sogenannten Fairport-Konzepts. Dies sind wichtige Schritte, um auch im Flugverkehr in Richtung Klimaschutz voranzukommen. Bei der E-Mobilität ist der Flughafen Stuttgart



BWLV-Präsident Eberhard Laur (rechts) und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer (links) mit Verkehrsminister Winfried Herrmann

mit dem 2016 gestarteten Projekt Scale up mit dem Ziel einer emissionsfreien Fahrzeugflotte Vorreiter. Und bis 2017 ist das Ziel dann, den gesamten Passagier- und Gepäcktransport auf elektrische Antriebe umzustellen.“ Als besonders gelungenes Projekt erwähnte Hermann den Erstflug des Brennstoffzellenflugzeugs HY4 im September, welches das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt entwickelt hat. Die HY4 sei weltweit das erste viersitzige Passagierflugzeug, das allein mit einem Wasserstoffbrennstoffzellen-Batterie-System angetrieben werde. Damit sei es ein absolutes Novum und er sei stolz, dass der Flughafen diese bedeutende Entwicklung mit 180.000 Euro unterstützt habe, betonte Hermann. Zudem freue er sich, dass der Flughafen auch seiner Verantwortung als guter Arbeitgeber gerecht werde, so der Minister.

Wenig stabiles Jahr für die Luftfahrtbranche

Zufrieden zeigte sich Geschäftsführer Prof. Georg Fundel: „Das Jahr 2016 war ein wenig stabiles Jahr für die Luftfahrtbranche. Ereignisse wie das Brexit-Referendum oder die Entwicklung in der Türkei stellen die Reisebranche vor zusätzliche Herausforderungen. Dennoch hatten wir von Mai bis Oktober sechs Monate in Folge immer über eine Million Fluggäste und am Jahresende das Allzeit-

hoch von 10,6 Millionen Fluggästen erreicht.“ Vorhersagen für das kommende Jahr seien schwierig, „für 2017 planen wir nach jetzigem Stand vorsichtig mit einem Nullwachstum“, so Fundel.

Sehr konstruktive Gespräche

Neben den Ansprachen gab es für die geladenen Gäste ausreichend Gelegenheit, miteinander in Verbindung zu kommen. BWLV-Präsident Eberhard Laur und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer betrieben hierbei erfolgreich Kontaktpflege. So gab es unter anderem sehr konstruktive Gespräche mit Vertretern der Landesluftfahrtbehörden wie auch mit Verkehrsminister Winfried Hermann selbst. Dieser zeigte sich aufgeschlossen für die Belange der Luftsportler, sodass ein gutes Gespräch zustande kommen konnte.

„Der BWLV ist froh über die Chance, auch auf diesem Wege erneut mit den Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung ein gutes Miteinander pflegen zu können“, betonte BWLV-Präsident Eberhard Laur abschließend anlässlich des Neujahrsempfangs. Dies sei wichtig, um den Belangen der Luftsportler auch auf lange Sicht Gehör zu verschaffen.

Text: Simone Bürkle/Flughafen Stuttgart
Fotos: Simone Bürkle



Im Gespräch mit BWLV-Präsident Eberhard Laur (Mitte) und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer (rechts): Ministerialrat Dr. Manfred Dahlheimer, Leiter des Referates Luftverkehr im Landesverkehrsministerium

BWLV FREUT SICH AUF VIELE BESUCHER AM STAND

Die Jubiläums-AERO steuert auf eine sehr gute Belegung zu: Zum 25. Mal zeigt die größte Messe der Allgemeinen Luftfahrt in Europa vom 5. bis 8. April das volle Programm. Mehr als 600 Unternehmen werden auf dem Messegelände in Friedrichshafen präsent sein und die gesamte Palette der General Aviation zeigen. Wie immer ist auch der BWLV mit einem Stand vertreten. Schon jetzt sind alle Besucher herzlich zur Standparty am Donnerstag, 6. April, ab 18 Uhr eingeladen.

Mit ihrem umfassenden Angebot und den vielen angekündigten Neuheiten der Aussteller ist die AERO eine der weltweit wichtigsten Messen in der Allgemeinen Luftfahrt. Auch für den BWLV, der mit dem Dachverband DAeC zusammen einen Stand belegt und mit seiner Luftsportjugend vor Ort ist, ist die AERO eine der zentralen Veranstaltungen, um Informationen direkt an die Luftsportler weiterzugeben und in persönlichen Gesprächen Probleme, Interessen und Wünsche der Mitglieder noch besser kennenzulernen. Die ehren- und hauptamtlichen Spezialisten des BWLV stehen für alle Fragen, Wünsche und Anregungen zur Verfügung. Ob Veranstaltungen, Lizenzierung, Zulassungsfragen, Luftraumregelungen, Technik oder Fragen zum Umwelt- und Naturschutz – Informationen aus erster Hand sind garantiert. Darum freut sich der BWLV schon jetzt auf viele Besucher!

Damit auch das gemeinsame Feiern nicht zu kurz kommt, findet am Donnerstag, 6. April, ab 18 Uhr die BWLV-Standparty mit Livemusik der Allianzband „Blue Eagles“ sowie einem kleinen Umtrunk statt. Hierzu sind alle Besucher herzlich willkommen!

Der BWLV lädt darüber hinaus am Samstag, 8. April, zu seiner Tagung Technik ein. Das Anmeldeformular hierzu folgt im März-adler.

Des Weiteren bietet die Bundeskommission Motorflug auf der AERO vom 5. bis 8. April englische Sprachtests an. Möglich sind sowohl Erst- als auch Neubewer-

tungen Level 4 und Level 5. Bitte beachten: Seit dem 23. Dezember 2014 gilt, dass bei abgelaufenen Nachweisen eine Erstprüfung verlangt wird. Ab Anfang Februar sind Online-Anmeldungen für die Tests unter www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen/ möglich.

Und auch das Luftsportgeräte-Büro des DAeC beteiligt sich und lädt seine Prüfer der Klasse 5 zu einer Prüfertagung ein. Am Freitag, 7. April, ist dafür ein Raum auf dem Messegelände reserviert. Informationen und Anmeldungen bei Christian Spintig, Telefon 0531 23540-64, E-Mail: c.spintig@daec.de.

Die ganze Bandbreite der Allgemeinen Luftfahrt

„Alles, was fliegt“ lautet auch 2017 das Motto auf der AERO: Vom Segelflugzeug über Ultraleichte, ein- und mehrmotorige Flugzeuge mit Kolbenmotor, Hubschrauber, Gyrocopter und Turboprops bis hin zu mehrstrahligen Jets reicht die Palette. Zivile Drohnen oder unbemannte Flugzeuge sind ebenfalls zu erleben. Neue Flugmotoren, zukunftstaugliche Avionik, Dienstleistungen und Zubehör rund ums



Drohnen werden zuhauf präsentiert – es sollen aber auch Probleme durch die unterschiedlichen Ansprüche der Nutzer an den gemeinsamen Luftraum thematisiert werden



Bei der Standparty des BWLV wird die Allianz-Band "Blue Eagles" für Stimmung sorgen



Der BWLV-Segelflugsimulator sorgt wie im Vorjahr für Aha-Erlebnisse

Fliegen sind weitere Schwerpunkte auf der AERO 2017.

Die e-flight-expo bekommt einen besonderen Schub, da seit Kurzem Branchengiganten wie Siemens und Airbus in die Entwicklung von Flugzeugen mit Elektroantrieb eingestiegen sind. Gleichzeitig machte im September auch der Erstflug

des viersitzigen Flugzeugs HY4 mit Brennstoffzellenantrieb und Elektromotor in Stuttgart Schlagzeilen. Waren bisher Elektroantriebe vor allem bei Ultraleichten und Motorseglern zu finden, so ziehen diese Triebwerke nun auch in die Echo-Klasse ein und werden sogar kunstflugtauglich, wie einige Anbieter auf der AERO 2017 zeigen werden.

Die Sonderschau UAS-Expo/Aerodrones hingegen ist wohl der Bereich der Luftfahrt, der am rasantesten wächst. Neue Anbieter sogenannter Unmanned Aerial Systems (UAS), also ziviler Drohnen oder unbemannter Flugzeuge, zeigen hier neue Modelle und Einsatzzwecke. Aber auch entstehende Probleme durch die unterschiedlichen Ansprüche der Nutzer an den gemeinsamen Luftraum werden 2017 im Rahmen der UAS-Expo zur Sprache kommen.

Zu sehen sind sowohl bemannte als auch unbemannte Luftfahrzeuge verschiedener Hersteller, ausgerüstet mit modernster Sensor- und Messtechnik. Drohnen-Rennen (FPV-Drohnen-Racing) und ein In-flight-Airfield sind 2017 ebenfalls im Rahmen der UAS-Expo vorgesehen. „Wir wollen damit vor allem eine junge Zielgruppe ansprechen und sie zum Besuch der AERO motivieren“, ergänzt Roland Bosch, „und eben deshalb stehen auch Flugsimulatoren für die jungen Besucher bereit.“



Die 25. AERO findet vom 5. bis 8. April 2017 statt und ist von Mittwoch bis Freitag von 9 bis 18 Uhr und am Samstag von 9 bis 17 Uhr geöffnet. Ausführliche Informationen und Tickets gibt es auf der Website www.aero-expo.com

Text: red./AERO
Fotos: Simone Bürkle/AERO



Am Stand des BWLV ist Zeit für Gespräche

BITTE VORMERKEN:

TERMINE FÜR BEZIRKSTAGUNGEN UND TAGUNG TECHNIK STEHEN FEST

Auch in diesem Jahr gibt es wieder Bezirkstagungen für die badischen und die württembergischen Vereine. Diese sind wichtig, weil der BWLV dabei über neueste Entwicklungen sowie über Interessantes und Wissenswertes im Flugsport informiert.

Die Termine stehen nun fest:

Die Bezirkstagung für die württembergischen Vereine wird am Samstag, 4. März, im Vereinsheim des Aero-Clubs Stuttgart (Heßbrühlstraße 40, 70565 Stuttgart-Vaihingen) abgehalten.

Die Bezirkstagung für die badischen Vereine findet am Samstag, 18. März, in Rheinstetten (Großer Saal im Zentrum Rösselsbrünne, Rappenwörthstraße 39, 76287 Rheinstetten) statt.

Beginn ist jeweils um 10 Uhr.

Darüber hinaus steht nun auch der Termin für die nächste **BWLV-Tagung Technik** fest. Diese ist am **Samstag, 8. April, auf der Luftfahrt-Messe AERO in Friedrichshafen**. Das Anmeldeformular hierzu folgt in der März-Ausgabe des adlers.

Text: red.

VEREINSFUSION

GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT

Auch Vereine fusionieren – so die Flugsportgruppen Hanns Klemm Böblingen (FSG) mit Vereinssitz in Böblingen, mit dem Fluggelände in Eutingen, und der Sportflieger-Club Calw (SFC), registriert in Calw mit dem Fluggelände in Deckenpfronn.

Wenn sich die Rahmenbedingungen in der freien Wirtschaft verändern und sich viele Vorteile und Perspektiven durch Zusammenschlüsse von Firmen ergeben, dann entstehen Fusionen. Gleiche Überlegungen stellen auch Vereine an.

Der Sportflieger-Club Calw (SFC) hatte bereits seit geraumer Zeit nach einer Möglichkeit des Zusammengehens mit einem anderen Verein gesucht. „Es gab schon einige Alternativen“, so die Aussage von Vorstand Herbert Egger, „aber die Möglichkeit sich in die Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen (FSG) zu integrieren, war in den Augen unserer Vorstände und Mitglieder des SFC die optimalste, attraktivste und bevorzugte Lösung“.

Fusion erforderte Vorbereitung sowie juristische und notarielle Assistenz

In insgesamt drei außerordentlichen Hauptversammlungen (am 25. November erfolgte in jedem Verein vorab eine Sitzung zum Beschluss und am gleichen Tag die gemeinsame Versammlung) wurde



Ausgezeichnet: Die Ehrenmitglieder der FSG Hanns Klemm Böblingen-Calw mit Ehefrauen

mit juristischer und notarieller Assistenz die Zusammenlegung zum 1. Januar 2017 einstimmig beschlossen.

Herzlich willkommen, Calwer Fliegerkameraden! Dieser Zusammenschluss ist für die FSG Hanns Klemm Böblingen ebenfalls eine gute und glückliche Lösung.

Der erweiterte Verein „Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw e.V.“ (FSG BB-C) hat nun einige neue, tolle und sehr erfahrene Mitglieder sowie zwei weitere Vorstände hinzubekommen. Darunter auch Spezialisten wie zum Beispiel einen vom Luftfahrtbundesamt zertifizierten Prüfer, der Kontrollen, Jahresnachprüfungen oder Restaurationen amtlich begleiten, prüfen und die gesetzeskonforme sowie technische Richtigkeit rechtsverbindlich beglaubigen darf.

Zugewinn an erfahrenen Mitgliedern

Die Gruppe der Spezialisten für die Startwinden, die für das Segelfliegen benötigt werden, hat sich ebenfalls vergrößert. Mit den neuen Fliegerkameraden erweitert sich zudem die Crew der Fluglehrer mit vielen Tausend Flugstunden und entsprechend Erfahrung, die für alle Mitglieder eine echte Bereicherung und „Wissensschatulle“ sind.

Und nicht nur das sind klar sichtbare Vorteile, denn es kommt noch ein zweites, hochmodernes Ultraleichtflugzeug (UL) hinzu, das den Engpass an Fluggeräten in dieser Disziplin signifikant entspannt. Des Weiteren hilft eine „Finanzspritze“ bei der Anschaffung eines neuen Schulungs-Segelflugzeugs im Jahr 2018 für die Flugweiterbildung mit modernster Technik.

Mit dieser Fusion erweitert sich natürlich auch der Aktionsradius des Vereins um den Landkreis Calw. Piloten oder solche, die es noch werden wollen, sind bei uns herzlich willkommen. Der Flugzeugpark mit sechs Motor-, zwei Ultraleicht- und vier Segelflugzeugen sowie das umfassende Ausbildungsangebot für die verschiedensten Pilotenlizenzen bilden ein gutes Angebot für alle Piloten und Flugschüler. Weitere Informationen und Kontakte hierzu gibt es unter www.fsg-hannsklemm.de.

In Summe zeigen sich also jede Menge Vorteile für den Verein, was uns alle äußerst positiv in die Zukunft blicken lässt.



Die neuen Vorstände kümmern sich um die Geschicke des frisch fusionierten Vereins

Erste gemeinsame Weihnachtsfeier

Bereits am Freitag, 2. Dezember, konnte man die erste gemeinsame Weihnachtsfeier zelebrieren. In diesem festlichen und traditionellen Rahmen wurden vier Fliegerkameraden zu Ehrenmitgliedern ernannt, allesamt mit 50 und mehr Jahren aktivem Fliegerleben, jeder Menge Arbeitseinsätzen, Spezialisierungen und Weiterbildungen, immer im Dienste der Vereine und zum Wohle der Fliegerkameraden. Ohne diese Kameraden und deren aktive Unterstützung wären viele Fliegerkarrieren nicht möglich gewesen.

Geehrt wurden folgende Mitglieder:

Dr. Michael von Bradke hat mehr als 4.000 Flugstunden Erfahrung und ist seit

1965 Mitglied bei der FSG Hanns Klemm Böblingen mit sämtlichen Lehr- und Prüfberechtigungen für alle Lizenzen, Kandidat als Astronaut bei der ESA und Spezialist für Avionik und Meteorologie.

Gerhart Egger, Pilot seit 1955 in verschiedenen Vereinen, Fluglehrer, Flugzeugwart und Spezialist für Windenschlepp-Ausrüstungen im Segelfliegen.

Gerhard (Mec) Schneider, seit 1966 Mitglied beim SFC Calw mit mehr als 3.000 Flugstunden. Mec war zu jeder Zeit bei allen Tätigkeiten, die Fluggelände und Hangars betreffen, an vorderster Stelle aktiv.

Manfred Schade, ebenfalls mit mehreren Tausend Flugstunden und jahrzehntelanger Erfahrung, ist mit der Wartung

von Flugzeugen und Startgeräten betraut. Seine besondere Liebe gilt allen Klemm-Flugzeugen in Flug, Wartung und Restaurationen.

Die Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw schaut mit Stolz auf ein äußerst erfolgreiches und mit vielen Ereignissen gespicktes Jahr 2016 zurück und freut sich auf ein ebenso tolles Jahr 2017.

Text und Fotos: Hans Peter Müller,
Pressereferent FSG Hanns Klemm
Böblingen-Calw

ES SIND NOCH PLÄTZE FREI!

BWLV-SEMINAR „PRESSEARBEIT IM VEREIN“

Jeder kann schreiben, könnte man meinen. Warum hapert es dann trotzdem an der Pressearbeit von Vereinen? Warum schaffen es viele nicht, sich in den Medien gut zu positionieren?

Schreiben zu können reicht eben nicht aus. Pressearbeit muss einigen formellen, inhaltlichen, stilistischen und rechtlichen Ansprüchen genügen. Wie muss Pressearbeit aussehen, damit sie funktioniert? Wie schaffen Vereine es, positiv auf sich aufmerksam zu machen und so vielleicht auch interessant für neue Mitglieder zu werden?

Antworten auf diese Fragen und Tipps aus der Praxis gibt es im Seminar „Pressearbeit im Verein“, das der BWLV erneut anbietet.

Termin:

Samstag, 11. Februar 2017,

10 bis ca. 17 Uhr

BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck

Auf dem Klippeneck 7

78588 Denkingen

Inhalte sind unter anderem:

- Warum Öffentlichkeitsarbeit?
- Die Auswahl der richtigen Themen
- Aufbau von Nachrichten und Texte für Zeitungen

- Die berühmten „W-Fragen“
- K.-o.-Kriterien – Was geht gar nicht?
- Stilfragen und journalistische Sprache
- Praxistipps
- Spezielle Fragen der Teilnehmer
- Blickfang – was ein gutes Foto ausmacht

Seminarleitung:

Referent ist Volker Rath, Präsidentsrat für Öffentlichkeitsarbeit/PR des BWLV. Er kennt das Zeitungsgeschäft von beiden Seiten: Er ist seit vielen Jahren leitender Redakteur einer Tageszeitung, studierter PR-Berater und war sechs Jahre lang Pressereferent eines Luftsportvereins. Unterstützt wird er von Simone Bürkle, im BWLV zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die adler-Redaktion und ebenfalls ehemals langjährige Redakteurin bei verschiedenen Tageszeitungen.

Kursgebühr:

55 Euro für BWLV-Mitglieder

75 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Verbandsmitglieder haben Vorrang. In der Gebühr inbegriffen sind Getränke, Imbiss und Lehrmaterial. Die Teilnehmerzahl ist auf 20 beschränkt. Es gilt die Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung. Es besteht die Möglichkeit, bereits am Vortag anzureisen und in der Jugend- und Weiterbil-

dungsstätte Klippeneck zu übernachten. Näheres zu Preisen und Buchung gibt es unter www.bwlv.de. Wenn Sie einen Übernachtungswunsch haben, wenden Sie sich bitte direkt an Sindy Zepf (klippeneck@bwlv.de).

Für das Seminar sind noch einige Plätze verfügbar. Anmeldungen sind kurzfristig noch bis spätestens Dienstag, 7. Februar, per E-Mail verbindlich möglich an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
z. Hd. Simone Bürkle
E-Mail: buerkle@bwlv.de
Telefon für Rückfragen: 0711 22 762 - 23

Bitte geben Sie bei Ihrer Anmeldung unbedingt folgende Daten an:

- Vorname und Name
- BWLV-Mitgliedschaft: Ja oder nein
- Verein
- BWLV-Mitgliedsnummer (falls Mitglied)
- Geburtstag
- Beruf
- Anschrift
- E-Mail-Adresse

Unvollständige Anmeldungen werden nicht berücksichtigt!



BWLV-GIPFELTREFFEN DER LUFTSPORTJUGEND

SCHLEMMERWOCHELENDE MIT VIEL SPASS

Rege Beteiligung: das BWLV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend in Schweighausen im Schuttertal war gut besucht

Vom 2. bis 4. Dezember kamen rund 40 Jugendliche des BWLV im Schwarzwald zusammen, um ein gemeinsames Wochenende zu verbringen. Neben vielen kommunikativen Spielen und Programmpunkten zum Kennenlernen stand auch die Gemütlichkeit im Vordergrund. Ein Highlight war das Kochduell am Samstagabend.

Nach dem Bezug der Zimmer im Haus Waldhof bei Schweighausen im Schuttertal begann der Abend am Freitag mit einem gemeinsamen Essen. Frisch gestärkt stand das erste Kennenlernen an; jeder Teilnehmer stellte sich und seinen



Beim Kochduell wuchsen die Teilnehmer des Gipfeltreffens über sich hinaus und krenzten ihren Mitstreitern tolle Gerichte

Heimatverein vor. Anschließend mussten in Kleingruppen die anderen Teilnehmer davon überzeugt werden, welche Gemeinsamkeiten und welche Unterschiede es innerhalb der Gruppen gibt. Ausgeschlossen war dabei die Fliegerei, um die Sache etwas zu erschweren.

Der Samstag fing mit einer ausgedehnten Wanderung durch den schönen Schwarzwald mit herrlichem Ausblick auf das Rheintal an. Danach sollte in kreativer Art und Weise ein rohes Ei bei einem Sturz aus dem Fenster geschützt werden. Dazu wurden Gruppen gebildet, die zu den unterschiedlichsten Ansätzen kamen. Zur Verfügung standen zwei Luftballons, Paketschnur, Papierbögen und Klebeband. Alle fünf Gruppen konnten ihre wertvolle Fracht sicher zu Boden bringen. Dabei halfen neben dem typischen Papierflieger auch riesige „Geschenkverpackungen“



Es wurde gemeinsam angerichtet und gegessen

vor dem drohenden Zerstören der Eierschale.

Kurzweiliger Brückenbau

Ein weiteres Spiel, das die Kommunikation förderte, war der Bau von Brückenteilen. Die Hälften von zwei Brücken mussten unabhängig voneinander gebaut werden, während sich die jeweiligen Kontaktpersonen der Gruppen nur kurzzeitig unterhalten durften. Trotz der Abstimmung kamen doch recht unterschiedliche Bauwerke zustande, die zusammengebaut ein Gewicht von einem Kilogramm halten mussten. Beide Brückenbauwerke konnten die Aufgabe problemlos bestehen.

Das Highlight stellte das Kochduell am Samstagabend dar. Es wurden wieder fünf Gruppen gebildet, die jeweils einen Teil des Fünf-Gänge-Menüs zubereiten durften. Die Zutaten wurden von den Organisatoren gestellt; das Rezept war Aufgabe der Gruppen. So gab es zu Beginn einen gemischten Salat mit Croutons für jeden Teilnehmer, gefolgt von einer Kürbiscremesuppe und Spinat mit Schafskäse in Blätterteig. Als Hauptgang stand dann Züricher Geschnetzeltes mit Reis auf der Karte. Zum Nachttisch gab es eine Dessertvariation mit Müsli, Joghurt und Sahne. Kurzum, der Abend konnte bei besten Speisen und angenehmer Atmosphäre in vollen Zügen genossen werden. Die anschließende Fackelwanderung brachte die Gruppe dann noch in die kalte, aber sternenklare Nacht hinaus.



Führungspersonal: Beim Gipfeltreffen standen auch die Wahlen der Bezirksjugendleiter an. Die Wahlen wurden von Landesjugendleiter Oliver Goller (hinten Mitte) erläutert und durchgeführt

Wahl der neuen Bezirksjugendleiter

Am Sonntagmorgen fand nach dem gemeinsamen Putzen des Hauses die Bezirksjugendversammlung statt. Landesjugendleiter Oliver Goller berichtete von den Aufgaben des Verbandes und des Fachausschusses Jugend. Anschließend standen die Wahlen der Bezirksjugendleiter und ihrer Stellvertreter an. Folgende Personen wurden gewählt:

Bezirksjugendleiter Nord-Baden:
Tim Steiner
Stellvertreter: **Lukas "Luigi" Schneider**

Bezirksjugendleiterin Süd-Baden:
Karla Koch
Stellvertreterin: **Marion Breuer**

Bezirksjugendleiter Nord-Württemberg:
Pascal Betz
Stellvertreterin: **Chris Henninger**

Bezirksjugendleiter Süd-Württemberg:
Moritz Brennenstuhl
Stellvertreter: **Stefan Weippert**

Ich kann allen Jugendlichen des Verbands nur empfehlen, eine Veranstaltung des Fachausschusses wie das Gipfeltreffen zu besuchen. Man verbringt eine kurzweilige und unvergessliche Zeit mit Leuten, die dasselbe Hobby haben, das einen verbindet. Die Organisation von Seiten des Fachausschusses ist hervorragend; vielen Dank dafür!

Text: Stefan Weippert
Fotos: Teilnehmer



Bei einem Geschicklichkeitsspiel, in dessen Verlauf eine stabile Brücke aus Papier gebaut werden musste, zählte insbesondere die Kommunikation untereinander



BWLV-PFINGSTJUGENDLAGER MIT DER BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART MITEINANDER ABHEBEN



Das diesjährige BWLV-Pfingstjugendlager mit der BSG Stuttgart findet statt von **Donnerstag bis Sonntag, 15. bis 18. Juni, bei Lützelburg (nähe Augsburg).**

Das Lager ist offen für **alle** luftsportbegeisterten Jugendlichen, Vorkenntnisse in der Welt der Ballone sind nicht erforderlich! Wir freuen uns ganz besonders auf Teilnehmer anderer Luftsportarten, die diese ideale Gelegenheit nutzen möchten, mal bei den Ballönern „reinzuschnuppern“.

Gemeinsam möchten wir vier tolle Tage verbringen, die Gegend um Lützelburg mit dem Ballon aus der Luft und beim Verfolgen am Boden erkunden, das Zelt-

lagerleben in der Natur genießen und die Abende mit Musik und Gesang am Lagerfeuer ausklingen lassen.

Wir treffen uns am 15. Juni um 8.30 Uhr an der Ballonhalle der BSG Stuttgart, Burgholzstraße 33 in Stuttgart/Bad Cannstatt zur gemeinsamen Abfahrt (Rückkehr am 18. Juni gegen 15 Uhr, anschließendes gemeinsames Aufräumen und Vesper bis ca. 17 Uhr).

Folgende Grundausrüstung solltet ihr dabei haben:

- Schlafsack, Luftmatratze oder Feldbett, Taschenlampe, robuste Bekleidung (wetterfest), gutes Schuhwerk, Schwimmsachen, und was man zum

Ballonfahren und draußen Toben braucht.

- Teller, Becher, Besteck sowie Ausweis und Impfpass nicht vergessen!
- Spiele und Musikinstrumente (keine elektronischen!) sind immer gerne gesehen.

Das erste (älteste) Geschwisterkind zahlt den vollen Beitrag, weitere Geschwisterkinder zahlen die Hälfte des eigentlichen Beitrags.

Anmeldeschluss ist am Sonntag, 1. Juni.

Spätere Anmeldungen werden nur in Ausnahmefällen und gegen eine großzügige Spende für die Jugendkasse entgegengenommen!

Das Anmeldeformular findet ihr unter www.bwlv.de (Verband → Luftsportjugend → Unsere Veranstaltungen)

Eure Anmeldung richtet bitte an:

Julia Hamm
Georgstraße 13
51145 Köln
mobil: 0157 57959901
E-Mail: jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de

Wir freuen uns auf Euch – Glück ab und gut Land!

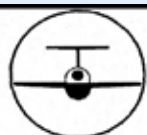
Text: Julia Hamm und Ben Munz

DIE UNKOSTENBEITRÄGE STAFFELN SICH DIESMAL WIE FOLGT:

	Nichtmitglieder	Mitglied BSG oder BWLV
Erwachsene (Ü18)	110 Euro	60 Euro
Jugendliche (12 bis 18)	110 Euro	60 Euro
Kinder (6 bis 12)	60 Euro	30 Euro
Kleinkinder (U6)	frei	frei

AK SEKTOREN

LUFTRAUM-INFOABEND 2017 MIT DER DFS UND DEN AK SEKTOREN FÜR ALLE VEREINE IM BWLV



Arbeitskreis Sektoren im BWLV

Freitag, 24. Februar 2017, 19.30 Uhr
Alte Turnhalle Herrenberg, Seestraße 31

Tagesordnung:

- AK Sektoren, Begrüßung und Rückblick Saison 2016
Referent: Kurt Sautter, AK Sektoren
- Deutsche Flugsicherung (DFS)
Luftraum Stuttgart aus Lotsensicht
Referent: Jochen Baumgarten, DFS Langen
- Deutsche Flugsicherung (DFS)
Lärmproblematik bei VFR-An- und -Abflügen am Flughafen Stuttgart
Referent: Stephan Heinrich, DFS-Niederlassung Stuttgart
- Änderungen im Luftraum 2017
Referent: Helmut Montag, Regionalvertreter Süd im Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC
- Thermik – Das unbekannte Wesen (empfohlener Vortrag!)
Referent: Henry Blum, Dipl.-Ing. und Wettbewerbsmeteorologe

Ende gegen 22.30 Uhr
Organisation und Bewirtung durch die Fliegergruppe Herrenberg.

Ausbildungsleiter, Fluglehrer, Flugleiter sowie alle interessierten Luftsportler sind herzlich eingeladen!

Auf eure Teilnahme freut sich der Arbeitskreis Sektoren im BWLV.

Text: Kurt Sautter



IV. INTERNATIONALES MODELLBALLONFESCHDLE ALTHÜTTE

GANZ WIE DIE GROSSEN

Bei den Wettfahrten sind schöne Motivballone zu sehen

Heißluftballone, die in der Luft von ihren großen Vorbildern nicht zu unterscheiden sind, und ein Ballonglühn auf dem Festplatz mitten in der Gemeinde: So könnte die Kurzbeschreibung des IV. Internationalen Modellballonfeschesdles Althütte lauten.

Bereits zum vierten Mal werden sich die Modellballonpiloten aus der Schweiz, aus Frankreich, aus Luxemburg und voraussichtlich auch aus UK vom 17. bis 19. März im Schwäbischen Wald treffen, um ihre Modelle über die Wiesen fahren zu lassen. Dabei werden wie bei den Großen Wettfahrten absolviert. Bei den Wettbewerben der kleinen Montgolfieren gibt es allerdings einen Spezialwettbewerb, den es bei den Großen nicht gibt: die möglichst

lange Fahrt in einem vorgegebenen Höhenkorridor von 0,5 Meter über dem Boden.

In den vergangenen Jahren folgten bis zu 25 Teams der Einladung des Fachausschusses Freiballon des BWLV und kamen in den Rems-Murr-Kreis. Unter ihnen war auch der mehrfache FAI-Weltrekordinhaber im Dauerfahren von Modellheißluftballonen, Bernard Bilquey aus Vesoul (Frankreich). Er hält den Rekord sowohl für Dauerfahrten im Freien als auch für Fahrten in der Halle – ja: Heißluftballonfahren in der Halle!

Fahrten sind auch in der Halle möglich

Das geht nur mit sehr kleinen und leichten Modellen. Bernards Rekordballon

wiegt etwa 1,5 Kilogramm und hat gerade mal 12 Kubikmeter Hüllenvolumen. Gasbrenner, Gasvorrat, Fernsteuerung einschließlich Akkus und natürlich die Hülle sind zwar so leicht wie möglich, aber das Ballonmodell fährt und verhält sich wie sein großes Vorbild. Ansonsten liegen die Hüllenvolumen der teilnehmenden Ballone zwischen 40 und 100 Kubikmeter. Das bedeutet, dass die Ballone zwischen sechs und neun Meter hoch sind, bei etwa identischem Umfang.

Die Zuschauer können sich auf spannende Wettfahrten freuen. Ort und Zeitpunkt des Modellballonglühens stehen bereits fest: Samstag, 18. März, ab 18.30 bis ca. 19.30 Uhr auf dem Festplatz in der Ortsmitte von Althütte. Die Wettfahrten sind

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE:

IV. Modellballonfeschedle Althütte

Termin: Freitag bis Sonntag, 17. bis 19. März 2017

Ort: Althütte im Schwäbischen Wald (Rems-Murr-Kreis), Festhalle/Festplatz

Besonderes: Ballonglühn Samstagabend auf dem Festplatz Althütte gegen 18.30 Uhr

Veranstalter: Fachausschuss Freiballon des BWLV

für Samstagvormittag und -nachmittag sowie für Sonntagmorgen geplant. Wo diese jeweils stattfinden, wird per Aushang an der Gemeindehalle Althütte bekanntgegeben.

Alle Luftfahrtinteressierten sind herzlich eingeladen, diese exklusive Art des Luftsports (es gibt in Deutschland ca. 200 bis 250 Personen, die Modellballone fahren) aus der Nähe zu betrachten!



Text und Fotos: Christian Schulz

Das Ballonglühen ist immer ein Highlight für die Besucher

FALLSCHIRM

DEUTSCHER FALLSCHIRMSPORTVERBAND (DFV) **PRÄSIDIUM EINSTIMMIG WIEDERGEWÄHLT**

Die Delegierten des Deutschen Fallschirmsportverbandes (DFV) haben bei ihrer Versammlung am 13. November in Schweinfurt auch über ihr künftiges Präsidium entschieden. Turnusmäßig stand die Wahl für die nächsten drei Jahre an. Alle amtierenden Präsidiumsmitglieder erhielten erneut das Vertrauen und wurden einstimmig in ihrem Amt bestätigt.

Geführt wird der DFV somit weiter von Präsident Henning Stumpp, unterstützt von den vier Vizepräsidenten Björn Korth, Ralph Schusser, Gerhard „Conan“ Wagner und Jörg Heise sowie Schatzmeisterin Monika „Mo“ Lang-Dahlke.



Text: DAeC

Henning Stumpp bleibt Präsident des DFV

MODELLFLUG

MODELLBAUBÖRSE IN DETTINGEN/TECK **ALLES FÜR MODELLFLIEGER**

Die Modellfluggruppe Dettingen veranstaltet im Februar einen Modellbauflomarkt.

Die Daten in Kürze:

Modellbaubörse

Sonntag, 5. Februar, von 9 bis 15 Uhr

Schlossberghalle, Dettingen/Teck

Weitere Infos: www.modellfluggruppe-dettingen.de

Text: Martin Lauk

ES IST NOCH NICHT VOLLBRACHT!

Entgegen allen bis Anfang Januar kommunizierten Aussagen aus den Ministerien, nach denen eine gute Entwicklung für den Modellflug in Sachen LuftVO vorauszu- sehen war, wurden zum Jahresbeginn DMFV und DAeC in das Bundesministerium für Verkehr (BMVI) einbestellt und mit einer neuen Einschränkung des Modellfluges konfrontiert.

Im Gegensatz zu den Aussagen, die Ende 2016 getätigt worden waren, wurde der Entwurf der LuftVO nun erneut zu einer Ressortabstimmung gegeben. Und siehe da, das Verteidigungsministerium meldete neue Ansprüche an und wollte den 100-Meter-Deckel für Modellflug wieder

grundsätzlich eingeführt wissen. Immerhin wurde diese Forderung für Modellflug- gelände mit einer Erlaubnis zum Aufstieg von Flugmodellen gemäß § 20 (alt §16) LuftVO zurückgenommen.

Obwohl der Bundesrat dem Entwurf der LuftVO noch nicht zugestimmt hat, der Entwurf weder den Verbänden noch dem Bundesrat vorliegt, wird das Ergebnis der Beratung im Bundeskabinett vom BMVI schon als Erfolg gefeiert. Selbst Mitglieder des Bundestags schreiben Vereine und Modellflieger an und verteilen den groben Inhalt des Entwurfs, ohne ihn komplett zu veröffentlichen.

Es ist noch nicht vollbracht und das Fragezeichen in der zuletzt vorgestellten DAeC-Veröffentlichung zum Thema war berechtigt. Die Erfahrung hatte es im Vorjahr gezeigt: Erst wenn der komplette Entwurf der LuftVO auf dem Tisch liegt, kann man sich freuen oder über die nächsten Aktivitäten nachdenken.

Wir sind gespannt, ob die Zusage aus dem BMVI eingehalten wird, dass die Verbände den Entwurf kommende Woche erhalten. Weitere Informationen folgen.

Text: BuKo Modellflug im DAeC

BITTE VORMERKEN:

TERMINE DER FREIFLIEGER STEHEN FEST

Die Termine für die baden-württembergischen Freiflugwettbewerbe sind mittlerweile festgelegt. Folgende Veranstaltungen stehen an:

- **Sonntag, 19. Februar:**
Saalflug-Training in Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de
- **Samstag, 11. März:**
Frühjahrswettbewerb Metzingen in Osterhofen, LMM – Info: rumpp.stefan@web.de
- **Sonntag, 12. März:**
Saalflug-Training in Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de
- **Sonntag, 19. März:**
Sunrise Schorndorf in Welzheim – Info: beschwende@t-online.de
- **Samstag/Sonntag, 22./23. April:**
Zwei Wettbewerbe F1E, Metzingen am Himmelberg, LMM – Info: volker.bajorat@gmx.de
- **Samstag/Sonntag, 23./24. September:**
zwei LMM-Wettbewerbe in Manching (BY) – Info: Paul.Seren@t-online.de
- **Dienstag, 3. Oktober:**
Ammerbuch, LMM – Info: wiesiolek@bwl.v.de
- **Samstag, 14. Oktober:**
Kleiner Uhu, Schorndorf – Info: beschwende@t-online.de
- **Samstag, 21. Oktober:**
Herbstwettbewerb Metzingen in Osterhofen, LMM – Info: frankadametz@gmx.de
- **Sonntag, 26. November:**
Saalflug Schorndorf, LMM – Info: beschwende@t-online.de

Text: Bernhard Schwendemann/red.

– Anzeige –



**Hebefalttore
bis 30 x 6 m**



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



**Rundhangar
Drehteller**

NEUE DFS-BESTIMMUNG

ERLEICHTERUNGEN

FÜR DEN MOTORKUNSTFLUG

Der Protest des DAeC und anderer Luftsportverbände gegen die Einschränkungen im Motorkunstflug war erfolgreich

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat eine neue Bestimmung (AIC VFR 05/16) in Sachen Motorkunstflug herausgegeben. Gute Nachricht: Seit dem 22. Dezember gelten neue Regelungen, die der Flugverkehrskontrolle eine Entscheidungskompetenz im Einzelfall einräumen. Damit sind die gravierenden generellen Vor-

schriften vom Tisch. Der DAeC hatte zusammen mit der AOPA gegen die AIC VFR 04/16 protestiert, die seit dem 23. Juni gravierende Einschränkungen vorsah.

Auf allen Ebenen waren die Verbände gegen die Auflagen vorgegangen und hatten dabei auch rechtliche Schritte ein-

geleitet. Mit dem neuen AIC wurden nun deutliche Vereinfachungen erreicht. Ob diese ausreichend sind und den Vorstellungen der Verbände entsprechen, wird derzeit geprüft.

Text: DAeC

MOTORFLUG-TERMINE

NATIONALE UND INTERNATIONALE WETTBEWERBE 2017

Bei den meisten Meisterschaften sind auch Piloten mit Ultraleichtflugzeugen zugelassen.

28. bis 30. April	22. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg-Trollenhagen (EDBN)
13. Mai	51. Allgäuflug	Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
26. bis 28. Mai	Rallye zwischen den Meeren	St. Michaelisdonn (EDXM)
14. bis 18. Juni	Deutschlandflug	Lübeck (EDHL) – Dresden (EDDC)
8./9. Juli	59. Südwestdeutscher Rundflug	Walldürn
9. bis 16. Juli	5th FAI World YAK 52 Aerobatic Championship	Klokovo (RUS)
22. Juli	44. Niedersachsenrallye und 55. Niedersächsische Motorflugmeisterschaft	Verden (EDWV)
29. Juli bis 05. Aug.	23rd FAI World Precision Flying Championship	Spitzerberg (AUT)
3. bis 13. Aug.	10th FAI European Advanced Aerobatic Championships	Chotebor (CZE)
27. Aug. bis 2. Sept.	Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug	Gera-Leumnitz (EDAJ)
9. bis 17. Sept.	29th FAI World Aerobatic Championships	Malelane (ZA)

Alle Angaben ohne Gewähr. Weitere Informationen unter www.daec.de in der Rubrik „Termine“.

Text und Foto: DAeC

FALLS ES MAL NÖTIG WIRD:

VORÜBERGEHENDE STILLLEGUNG EINES ULTRALEICHTFLUGZEUGES – WIE GEHT DAS?



Mit einer vorübergehenden Stilllegung lassen sich Zeit und Geld sparen

Für jedes zum Verkehr zugelassene UL müssen eine Haftpflichtversicherung und eine aktuell gültige Jahresnachprüfung vorliegen. Sind diese Nachweise nicht nur vorübergehend entfallen, ist das Luftsportgeräte-Büro per Gesetz gezwungen, die Verkehrszulassung zu entziehen.

Nun wird es sich manchmal nicht vermeiden lassen, mit der Jahresnachprüfung in Verzug zu geraten. Es ergibt zum Beispiel keinen Sinn, eine Nachprüfung zu veranlassen, wenn noch Reparatur- oder Wartungsarbeiten anstehen. Auch Krankheit oder zeitliche Engpässe können zu Verzö-

gerungen führen. Dauern diese allerdings länger als drei Monate, kann der Entzug der Verkehrszulassung drohen. Das kostet Zeit und Geld, und jeder scheut diesen Aufwand, der sich mit einer vorübergehenden Stilllegung einfach umgehen lässt.

Wie kann man die vorübergehende Stilllegung veranlassen?

Soll das UL längerfristig wieder in Betrieb genommen werden, füllt man ein Abmeldeformular aus oder bittet unter Einsendung des Eintragungsscheines formlos um vorübergehende Stilllegung. Das Luftsportgeräte-Büro bestätigt die Stilllegung, die zunächst für ein Jahr gilt, und die bei Bedarf auch verlängert werden kann. Für eine Aktivierung der Zulassung müssen dann nur eine aktuelle Jahresnachprüfung und ein aktueller Versicherungsnachweis eingereicht werden. Das Luftsportgeräte-Büro schickt dann den Eintragungsschein gebührenfrei zurück. Der mit einer Wiederzulassung verbundene Aufwand samt Gebühren entfallen damit.

Jahresnachprüfung

Die Jahresnachprüfung kann bequem online beantragt werden, und man erhält die Prüfnummer sofort per E-Mail. Die Prüfnummer behält bis zur Verwendung ihre Gültigkeit.

Versicherungsnachweis

Für UL, die beim Luftsportgeräte-Büro registriert sind, werden über den DAeC attraktive Versicherungsangebote bereitgehalten. Vergleichen lohnt sich hier. Gern können Sie das Luftsportgeräte-Büro für diesen Service ansprechen.

Kosten

Eine vorübergehende Stilllegung kostet lediglich 30 Euro Gebühr, die Verlängerung der Stilllegung 15 Euro, jeweils zuzüglich Mehrwertsteuer. Aufwand und hohe Kosten eines Widerrufs und einer Wiederzulassung werden somit gespart.

– Anzeige –

Akademische Fliegergruppe Stuttgart e.V.

Kalibrier-Aktion

01.01. - 31.03.2017

Mehrere Logger gleichzeitig

einschicken und über

20% sparen!

1-2 Logger: je 29€

3-4 Logger: je 26€

ab 5 Logger: je 23€



Beachten Sie auch unseren Express-Service sowie weitere Dienstleistungen und Infos unter

www.akaflieg-stuttgart.de

Text: Frank Einführer,
Luftsportgeräte-Büro im DAeC

TERMINHINWEIS

INFOS ZUM DEUTSCHLANDFLUG

Der Deutschlandflug 2017 startet am 14. Juni in Lübeck und endet am 17. Juni in Dresden. Wie in den Jahren zuvor werden zwei Gruppen – Wettbewerb und Touring – an den Start gehen. Die

geplante Route wird für die Wettbewerbsgruppe über Neubrandenburg-Trollenhagen und Dessau führen. Die Touringgruppe fliegt nach Stralsund und Eberswalde-Finow. Weitere Informationen

sowie die Ausschreibung werden unter www.daec.de/sportarten/motorflug veröffentlicht.

DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN IM UL-FLUG

WETTBEWERBE IN FÜNF KLASSEN

Der Luftsportverein Goch ist Ausrichter der Deutschen Meisterschaften im Ultraleichtfliegen 2017. Auf dem Flugplatz Asperden am Niederrhein, unweit der niederländischen Grenze, werden vom 25. bis 28. Mai die Wettbewerbe in fünf Klassen ausgetragen. Die Klassen sind: Dreiachser einsitzig geflogen (AL1), Drei-

achser doppelsitzig geflogen (AL2), Trike einsitzig geflogen (WL1), Trike doppelsitzig geflogen (WL2) und Tragschrauber (GL).

Eine Besonderheit: Die Meisterschaft ist offen für alle Deutsch sprechenden Piloten aus den Nachbarländern Österreich, Schweiz und Niederlande. Zentrale Voraus-

setzung für die Teilnahme: mindestens 40 Stunden Flugerfahrung.



Die Ausschreibung mit Anmeldeformular ist unter <http://links.daec.de/39> zu finden..

Texte: DAeC

SEGELFLUG

FLUGPLATZ JENA-SCHÖNGLEINA

20. KLEINES SEGELFLUGZEUG-OLDTIMERTREFFEN

Von Freitag bis Sonntag, **25. bis 27. August 2017**, findet auf dem Flugplatz Jena-Schöngleina das 20. Kleine Segelflugzeug-Oldtimertreffen statt. Hierzu sind alle Oldtimer-Piloten herzlich eingeladen. Anreise und Fliegen sind bereits ab Mittwoch, 23. August, möglich.

Ausrichter: Fliegerklub Carl Zeiss Jena, Anmeldung über www.fliegerklub-jena.de oder direkt bei manfredfritsch@t-online.de sowie per Telefon 03641 53767, 0171 2247271.

Gebühren: Organisationsgebühr je Pilot 15 Euro. Kostenfreie Hangarierung entsprechend verfügbarem Platz (Schulgleiter und Doppelsitzer genießen Vorrang); der Förderkreis des Flugplatzes sponsert die sieben Euro für Camping pro Person und Nacht. Start an der Winde fünf Euro plus 1,75 Euro Landegebür. F-Schlepp Doppel-

sitzer 600 Meter 40 Euro, Einsitzer 35 Euro, jeweils plus fünf Euro Landegebür Motorflugzeug. Auf der Party am Samstag, 26. August, küren die Piloten, Helfer und Zuschauer die drei schönsten und interessantesten Oldtimer-Segelflugzeuge. Am Abend treffen sich alle in der Flugplatzgaststätte zum Abendessen mit einem typischen thüringischen Gericht.

Weitere Programmpunkte: Kleiner Streckenflugwettbewerb für interessierte Piloten mit folgenden Strecken: Schöngleina – Pennewitz und zurück (100 Kilometer) sowie Schöngleina – Zwickau und zurück (100 Kilometer). Tagsüber ist am Samstag ein Ziellandewettbewerb vorgesehen. Das Oldtimertreffen findet gemeinsam mit dem Tag der Offenen Tür des Fliegerklubs Carl Zeiss Jena und einem Veteranentreffen statt.

Verpflegung/ Infrastruktur: Camping mit Stromanschluss auf dem Flugplatz. Der Verein bietet täglich (ab 8 Uhr) Frühstück für vier Euro an. Genutzt werden können der Clubraum, die Küche und selbstverständlich die Duschen nebst Toiletten, ebenso die Segelflugwerkstatt (auf Anfrage). Die Windenschleppstrecke ist 1200 Meter lang. Als Schleppflugzeug steht eine Wilga bereit.

Der Verein: besteht aus 66 aktiven und 34 passiven Mitgliedern. Sie betreiben Motor- und Segelflug. Den Mitgliedern stehen folgende Flugzeuge zur Verfügung: Doppelsitzer: Duo Discus, Puchacz und Blanik, Einsitzer: DG 300, Mistral und zweimal Pirat, Motorflugzeuge: Wilga und Z-42.

Text: Frank-Dieter Lemke



STRECKENFLUG-LEHRGANG DES LUFTSPORTVEREINS RHEINLAND-PFALZ IN AALEN **GEBRAUCHT, GESUCHT UND GEFUNDEN**

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz bot in Aalen einen Streckenflug-Lehrgang an



Die Teilnehmer lernten jede Menge über den Streckenflug

Fast 30 Teilnehmer fanden sich teils schon am Vortag des 16. Juli zum Streckenflug-Lehrgang des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz am Flugplatz Aalen-Heidenheim ein. Auf der Schwäbischen Alb, in einer Höhe von mehr als 580 Metern, versprach eine gute Wetterprognose viel Spaß und die Aussicht auf lange Flüge und große Strecken.

Als frischer Scheininhaber kam auch ich schon am Freitag an und konnte so bereits am Samstag vor dem am Abend stattfindenden Auftaktbriefing meinen ersten Flug in einem Duo Discus XLT machen. Ich kann euch sagen: Die Aufregung war enorm. Nach der Einweisung in das Fluggerät ging es zum F-Schlepp-Start, an dem wegen des guten Wetters bereits mehr als 20 Flugzeuge standen. Das habe ich so noch nicht erlebt.

Der F-Schlepp brachte uns auf 600 Meter über den Platz. Es hieß zunächst: Ausklinken und erst einmal an das Flugzeug gewöhnen. Alles ging doch deutlich besser als erwartet. Der erste Streckenflug mit meinem Trainer im Rücken führte die Schwäbische Alb in südwestlicher Richtung hinab bis nach Albstadt und wieder zurück zum Platz Aalen-Heidenheim. Fast dreieinhalb Stunden und 250 Kilometer waren wir unterwegs, und es gelang auch noch eine wunderbare, lange Landung. Mein erster wirklicher Streckenflug – eine Erfahrung, die ich in Worten kaum beschreiben kann. Diese hat aber ganz eindeutig große Lust auf mehr gemacht. Die

mentale Anstrengung war beim abendlichen Briefing deutlich zu spüren, und ich ging an diesem Abend früh zu Bett.

300 Meter über Grund „ausgraben“

Der erste offizielle Lehrgangstag startete nach dem reichlichen Frühstück mit Wetterbriefing und Einteilung in Teams, die gemeinsam zunächst einmal die Flugplätze in der näheren Umgebung erkunden und natürlich auch das Teamfliegen üben sollten.

So verwunderte es nicht, dass der Startflugplatz schön in der Mitte des an diesem Tag von uns zu fliegenden Dreiecks lag. Da durfte ich auch erfahren, wie es sich anfühlt, wenn man sich weitab eines Landeplatzes in 300 Meter über Grund wieder „ausgraben“ muss. Da wird es schon einmal sehr still im Cockpit, und es gilt, sauber und sehr konzentriert zu fliegen.

Auf dem Rückweg zum Platz hatten wir dann schöne tragende Linien, die uns immer wieder gut die Höhe halten ließen, und ich war total begeistert, wie weit man doch geradeaus fliegen kann, ohne auch nur einen einzigen Kreis drehen zu müssen.

Total „angefixt“ von dieser Art der Fliegerei, fand ich es einerseits schade, dass wir landeten, merkte aber auch andererseits, dass ich nach gut vier Stunden Flug physisch und psychisch an meine Grenzen kam.

Der folgende Tag verlief ganz ähnlich mit einem wunderschönen Flug in die Ostalb über Eichstätt hinaus. Und Flugtag vier brachte dann für mich den Höhepunkt des Lehrgangs: Im Dreier-Team ging es mit einer ASW 17 und einer DG 800S früh an den Start. Das Wetter versprach für diesen Tag lange Flüge. Wir hatten uns viel vorgenommen und steuerten nach Nordosten den ersten Wendepunkt Beilngries an. Es machte riesigen Spaß, mit den beiden anderen quasi in Formation den tragenden Linien nachzufolgen.

Erste Schritte im Streckensegelflug

Ich war gespannt darauf, zu sehen, wie der Teamkollege vor mir in Steigen hineinflugte und Höhe gewann. Ich selbst wusste und war auch darauf vorbereitet, den vor mir liegenden Aufwind im Geradeausflug in Höhe umzusetzen. Oder auch unter einer Wolke davon zu profitieren, dass eines der anderen Flugzeuge besseres Steigen gefunden hatte, wir dann gemeinsam in der Thermik kreisend Höhe gewannen und ebenso einträchtig in Richtung des nächsten Wendepunktes weiterflogen.

„Das ist es“, dachte ich, „das ist genau das, was du schon immer wolltest!“ Und dort, bei diesem Lehrgang, waren Menschen, die sich selbst zurücknahmen, um mit einem Frischling wie mir die ersten Schritte im Streckensegelflug anzugehen.

Den zweiten Wendepunkt bei Kitzingen mussten wir auslassen, weil wir uns „ver-

bastelt“ hatten und erstmal wieder „ausgraben“ mussten. Die ASW 17 und die DG 800S nahmen die geplante Wende, und als sie wieder bei uns waren, ging es über Rothenburg ob der Tauber Richtung Ellwangen wieder auf die Schwäbische Alb und – nach mehr als sechs Stunden für mich sensationell aufregenden Flugs (integriertes Steigen von über 3 m/s) – mit schmerzdem Rücken zur Landung an den Platz zurück

Ausgezeichneter Vortrag von Hanno Obermayer

Ich war ein 360-Kilometer-Dreieck geflogen! Klar, mit viel Unterstützung meines Trainers und der beiden deutlich erfahreneren Teamkollegen. Und wir waren alle drei wieder wohlbehalten an unseren Startort zurückgekehrt. Teilweise flogen andere Teilnehmer, die eine gute Stunde länger unterwegs waren als wir, an diesem Tag mehr als 700 Kilometer.

Auch am folgenden Tag konnten wir fliegen, sodass die erste Pause erst am Donnerstag stattfand. Diese war allen Teilnehmern willkommen, waren die vorgegangenen Tage doch physisch und auch psychisch sehr anstrengend gewesen.

Es war bewölkt und regnete immer wieder. Die fleißigen Lehrgangsorganisatoren hatten Hanno Obermayer (ehemaliger Europameister in der Rennklasse und Miterfinder der „Zeiss Skylet“-Gläser) zu einem Vortrag über das Streckenfliegen und die Flugregion Baden-Württemberg

verpflichten können. Hanno ist eine sehr beeindruckende Person, der man jedes Wort über das Fliegen glaubt. Was wir dort hörten, steht so nicht in Lehrbüchern. Der Nachmittag war mit einem kleinen Workshop und zwei Vorträgen rund um das Strecken- und vor allem das Teamfliegen gefüllt, und wir nahmen auch dabei viel für unsere künftigen Flüge mit.

Rückkehr zum Platz als Lernfortschritt

Der letzte Flugtag brachte dann für mich den Umstieg in meinen Discus. Ab diesem Zeitpunkt flog ich ohne Trainer. Ein – wie ich zugeben muss – erst mal mulmiges Gefühl. Aber mein Trainer und die anderen Teamkollegen gaben mir die Sicherheit, gut aufgehoben zu sein.

Die Wetterprognose war gut, aber die Basis nicht sehr hoch. Nach dem Zusammenfinden flogen wir in Richtung A7 ab. Zwei Flugzeuge links vor mir, eines rechts, gaben mir ein gutes Gefühl, zudem kam ich mit dem Discus gut hinterher.

An der Autobahn angekommen, kreiste unser Trainer ein. Ich bekam den Bart nicht gut zentriert, verlor wie die DG 800S auch Höhe und wir fanden uns tief wieder. Wir beschlossen deshalb zum Platz zurückzukehren und verließen die Gruppe – auch das eine lehrreiche Erfahrung, die mich weiterbrachte und meine künftigen Flüge besser machen wird.



Am Flugplatz in Aalen herrschte viel Betrieb



Beim Lehrgang herrschten überwiegend beste Wetterbedingungen

Lernen ist für alle möglich

Beim abendlichen letzten Briefing dankte unsere Gruppe Trainern und Organisatoren, die hier wirklich beeindruckende und tolle Arbeit geleistet hatten. Alle hatten vor, wenn möglich auch im nächsten Jahr wieder am Lehrgang teilzunehmen. Bei flotter Livemusik klang der Abend in der Flugplatzgaststätte fröhlich aus.

Mein persönliches Fazit: Genau dieses Lehrgangsangebot für den Schein-Frischling und Streckenflug-Neuling habe ich gebraucht, gesucht und gefunden. Und auch der bereits erfahrene Streckenflieger kann hier in leistungsstärkeren Teams fliegen und sich in puncto Taktik, Flugplanung, Wetterkenntnis und auch rein fliegerischen Fähigkeiten weiterentwickeln.

Zu lernen gibt es auf jeder Leistungsstufe etwas, und das Miteinander der Teilnehmer war derart herzlich und kameradschaftlich, dass sich schon deshalb – zusammensetzen, erzählen und Fliegerlatein verbreiten – eine Teilnahme lohnt. Auf nächstes Jahr!

Text und Fotos: Jürgen Sottung

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES STRECKEN- UND WETTBEWERBS-SEGELFLUGES IN BADEN-WÜRTTEMBERG EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG 2017

Der Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs-Segelflugs lädt am **Donnerstag, 9. März 2017,**

zu seiner Jahreshauptversammlung ein. Diese findet statt in der Flugplatzgaststätte Hahnweide (Sonderlandeplatz Hahnweide, Kirchheim/Teck) und beginnt um 19.30 Uhr.

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden Dr. Albert Kießling
2. Rechenschaftsberichte
3. Bericht der Kassenprüfer
4. Entlastung des Vorstandes
5. Neuwahlen: 1. Vorsitzender, Kassenwart, drei Beisitzer
6. Aussprache, Verschiedenes

Noch wenige Termine frei!

Für die drei Förderflugzeuge sind noch wenige Termine frei.

Bitte den Belegungsplan auf der Internetseite www.sbw-foerderverein.de beachten!

Text: SBW-Förderverein



Insgesamt nahmen in Gera 40 Kunstflieger an den Deutschen Meisterschaften teil

23. DEUTSCHE MEISTERSCHAFTEN IM SEGELKUNSTFLUG IN GERA

DOPPELTER MEISTERTITEL FÜR HAYINGER KUNSTFLUGPILOTEN

Bei den Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug (DSKM) im thüringischen Gera waren die baden-württembergischen Piloten überaus erfolgreich. Insgesamt starteten 40 Teilnehmer bei der diesjährigen DSKM, 23 Piloten in der Unlimited- und 17 Piloten in der Advanced-Klasse stellten sich der Herausforderung. Auch elf Piloten aus Baden-Württemberg waren dabei, sieben in der Unlimited- und vier in der Advanced-Klasse.

Nach mehreren Trainingstagen begann am Samstag, 20. August, der Wettbewerb mit dem ersten von insgesamt sechs Durchgängen, seit diesem Jahr die sogenannte FreeKnown. Die FreeKnown besteht aus fünf vorgegebenen Figuren, welche in ein Kürprogramm mit fünf eigenen Figuren eingebaut werden müssen. Die baden-württembergischen Piloten starteten allesamt auf den Flugzeugen des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV, die einzige Ausnahme bildeten Tobi Hackel und Eberhard Holl, die mit ihrem eigenen Swift S-1 an den Start gingen.

Geschleppt wurde durchgehend, wie im Osten so üblich, mit den altbewährten Wilgas, welche jedoch an Hitze-

tagen mit mehr als 35 Grad sehr zu kämpfen hatten. In der Advanced-Klasse (ehemals Aufsteiger) positionierte sich gleich zu Beginn ein Baden-Württemberger ganz vorn: Kevin Walz flog den ersten Tagessieg ein, gefolgt von Jens Holnaicher auf Platz vier, Simon Greis auf Platz elf und Dennis Konieczny auf Platz 15.

Youngster Jens Holnaicher gab den ersten Platz nicht mehr her

Diese Spitzenposition verlor Kevin Walz jedoch im zweiten Durchgang, wo er nach einer verpatzten Figur in die falsche Richtung flog und so insgesamt vier Nullwertungen (HZ) in Kauf nehmen musste. So übernahm nach Tag zwei der Hesse Daniel Bahre die Führung. Dieser wurde jedoch an Tag vier vom Hayinger Youngster Jens Holnaicher abgelöst, der sich dann diesen Platz nicht mehr streitig machen ließ. Der 19-jährige Holnaicher holte somit in der Advanced-Klasse den Titel des Deutschen Meisters mit 7657 Punkten. Sein Vereinskollege und Nationalmannschaftsmitglied Dennis Konieczny konnte sich mit einigen Tagessiegen bis auf Platz zwei vorkämpfen und sicherte sich den Vizemeistertitel mit 7501 Punkten.

Besonders erwähnenswert auch die Leistung von Kevin Walz (ebenfalls LSV-Hayingen), welcher, trotz fünf HZen, die er während des gesamten Wettbewerbs kassierte, letztlich noch auf Gesamttrang vier landete. Dem Degmaner Simon Greis gelang im letzten Durchgang noch ein Tagesieg, am Ende lag er auf Platz elf. Dritter wurde der Brandenburger Dennis Polej.

Solide Ergebnisse auch in der Unlimited-Klasse

In der Unlimited-Klasse, der Königsklasse im Segelkunstflug, konnte die BWLV-Mannschaft ebenfalls mit einem soliden Ergebnis aufwarten. Schon zu Beginn zeichnete sich eine Dominanz des Paderborners Eugen Schaal ab. Hinter Schaal konnten die baden-württembergischen Piloten jedoch einige Tages-Zwischenerfolge feiern, wie vor allem Tobi Hackel mit seinen Tagesrängen zwei und drei in den Durchgängen drei und vier, Eberhard Holl mit Rang vier in der FreeKnown sowie Wolfgang Kasper mit Rang vier im fünften Durchgang.

Angetreten auf der SZD-59 und einem Swift S-1 schnitt als bester BWLV-Pilot nach insgesamt sechs Wertungsdurchgängen Wolfgang Kasper (LSV Hayingen) auf Platz sieben ab (9341 Punkte), dicht gefolgt von Florian Fischer (LSV Hayingen) auf Rang acht (9246 Punkte), Eberhard Holl auf Rang neun (9216 Punkte) und Tobias Hackel auf Rang zehn (8961 Punkte). Der Hayinger Udo Markert landete am Ende auf Platz 13 (8439 Punkte), und der Sinsheimer Robin Kemter belegte den 14. Platz (8419 Punkte). Nicolas Söhner (Mosbach) landete auf Rang 15 (8261 Punkte).



Die erfolgreichen Hayinger Segelkunstflieger (v.l.): Wolfgang Kasper, Jens Holnaicher, Dennis Konieczny, Florian Fischer und Udo Markert

Wieder einmal war eine klare Dominanz des Swift S-1 zu sehen, die SZD-Piloten

hatten sehr damit zu kämpfen, wirklich vorn mitspielen zu können. Deutscher Meister wurde in der Unlimited Eugen Schaal, gefolgt von Moritz Kirchberg und Marvin Woltering auf Platz zwei und drei.

Gelungene Deutsche Meisterschaft in Gera

Ihre Pokale in die Luft halten konnten die baden-württembergischen Piloten schließlich bei der großen Abschlussfeier am

Samstagabend in Gera. Alles in allem war es eine gelungene Deutsche Meisterschaft mit herausragenden Ergebnissen für die Piloten aus dem Süden. Es zeichnet sich mittlerweile sogar schon ab, dass vier der acht Mitglieder der Advanced-Nationalmannschaft 2017 aus Baden-Württemberg sein werden.

Die nächsten Deutschen Meisterschaften 2018 werden zudem auch wieder auf der Schwäbischen Alb stattfinden: Der

Luftsportverein Hayingen, Heimat der meisten Wettbewerbs-Kunstflugpiloten Baden-Württembergs, wurde im Oktober von der Bundeskommission Segelflug zum zweiten Mal nach 2014 als Ausrichter der DSKM 2018 bestätigt.

Text und Fotos: LSV Hayingen

TERMINANKÜNDIGUNG DEUTSCHE UND INTERNATIONALE SEGELFLUGWETTBEWERBE 2017

Zeitraum	Art	Klassen	Ort, Land
21. Mai bis 03. Juni	Weltmeisterschaften der Frauen	Clubklasse, Standardklasse, 18m-Klasse	Zbraslavice, Tschechien
20. bis 30. Juni	Deutsche Meisterschaften	Standardklasse, Doppelsitzerklasse	Zwickau
29. Juni bis 16. Juli	Weltmeisterschaft	13,5m-Klasse	Szatymaz, Ungarn
04. bis 14. Juli	Deutsche Meisterschaften	15m-Klasse, 18m-Klasse, Offene Klasse	Stendal
20. bis 30. Juli	World Games	Segelkunstflug	Wroclaw, Polen
23. Juli bis 04. August	Europameisterschaften	Clubklasse, Standardklasse, Doppelsitzerklasse	Moravská Třebová, Tschechien
27. Juli bis 05. August	Weltmeisterschaft	Kunstflug	Torun, Polen
27. Juli bis 13. August	Weltmeisterschaften der Junioren	Clubklasse, Standardklasse	Pociūnai, Litauen
10. bis 26. August	Europameisterschaften	15m-Klasse, 18m-Klasse, Offene Klasse	Lasham, Großbritannien
15. bis 25. August	Deutsche Meisterschaften	Clubklasse	Mönchsheide

Alle Angaben ohne Gewähr. Weitere Informationen unter www.daec.de

Text: DAeC
Bild: Archiv



In diesem Jahr stehen etliche Wettbewerbe und Meisterschaften im Segelflug an

ROHBAU EINER MINIMOA AUF DER HAHNWEIDE

EIN 17M-WEIHNACHTSGESCHENK



So stand die Minimoa in Budapest aufmontiert im Hangar

Seit Dezember steht an der Hahnweide ein französischer Hänger mit einem seltenen Inhalt: Mein Partner Christian Mathieu, der den Hänger gebaut hat, hat damit die lange Reise nach Budapest und zurück (2.500 Kilometer) geschafft und eine Minimoa von dort zurückgeholt, von der ich hier berichten möchte.

Nach über vier Jahren Bauzeit hat Holzflugzeug-Bastler László Révy in Budaörs aus einem Trümmerhaufen eine Minimoa 38, Baujahr 1939, geschaffen – auch wenn vom Originalflugzeug noch höchstens 20 Prozent erhalten geblieben sind. Aus den restlichen Holzteilen sowie einem weiteren verfallenen Paar Flächen, die wegen Pilzbefall nicht mehr in die Luft kommen dürfen, hat er übrigens noch eine Ausstellungs-Minimoa gebaut, die demnächst zum Lackieren geht.

Die „aktive“ Minimoa haben wir noch im Hänger in die Halle geschoben, damit kein

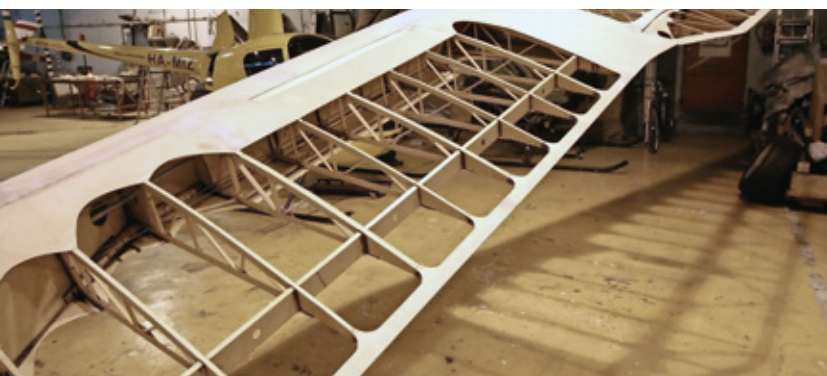
Kondenswasser auf das frische, noch unbehandelte Sperrholz tropft, und warten jetzt auf ein Zeichen von Bauprüfer Klaus Frisch, der die Rohbauabnahme vornehmen will. Wer mal wieder Holz riechen will, kann da gern dabei sein; es ist sicher interessant, das Innenleben einer Minimoa zu bestaunen!

Danach soll das Flugzeug beim Kirchheimer Partnerverein in Pont St. Vincent bespannt und lackiert werden. Die Zahl derer, bei denen ich mich bedanken möchte, wächst damit noch weiter an. Die Zulassungsvorbereitungen laufen auch schon an; das alte Kennzeichen D-14-280 wird sich zu D-1480 ändern. Alles in allem haben wir also einige Monate bis zum Erstflug vor uns.



Otto Bacher freut sich bei der Ankunft auf der Hahnweide: Alles hat den Transport gut überstanden

Text: Otto Bacher
Fotos: PSV, Tilo Holighaus



Die Detailaufnahme zeigt die schöne Holzstruktur der Minimoa



Blick ins Cockpit, noch ohne Einbauten



D-KADER-HERBSTTREFFEN AUF DEM KLIPPENECK VIEL GELERNT IN ENTSPANNTER ATMOSPHERE

Die Teilnehmer des D-Kader-Herbsttreffens mit ihren Trainern Bernd Schmid und Charlie Bauder (vorn, 1. und 2. v. r.)

Am Wochenende, den 26. und 27. November, fand unser jährliches D-Kader-Herbsttreffen auf dem Klippeneck statt.

Der Samstag begann pünktlich um 11 Uhr mit einer Reihe von Vorträgen, die wir selbst vorbereitet hatten. Im Fokus stand das Thema Wetter. Hierzu gab es zu den verschiedensten Schwerpunkten vorbereitete Präsentationen. Unter anderem betrachteten wir die Thematik der Temp-Analyse und -Interpretation. Daneben wurden Bodenwetterkarten ausgewertet, und wir verschafften uns einen Überblick über die verschiedenen Prognosemodelle. Insbesondere schauten wir uns hier an, wie man mit dem Toptask-Modell umgeht und wie man es zur optimalen Streckenplanung nutzt. Über das Thema „Thermik“ wurde umfangreich und kontrovers diskutiert.

Zu jedem dieser Themen wurde in entspannter Atmosphäre gesprochen, und unser Trainer Bernd Schmid konnte uns die Materie durch Exkurse näherbringen, sodass der Zeitplan zwar nicht immer eingehalten wurde, wir aber dafür viel lernten.

Zum Abschluss unserer Vortragsreihe berichtete Nils Prokisch, was er aus seiner D-Kader Zeit mitgenommen hat und inwieweit diese ihn in seinen fliegerischen Aktivitäten weitergebracht hat.

Trainingschwerpunkte festgelegt

Als dann geklärt war, wo unser nächstes Trainingslager stattfinden soll, konnten wir nach dem Abendessen endgültig zum gemütlichen Teil übergehen. So wurde bis spät in die Nacht noch so manche Anekdote der vergangenen Saison erzählt.



Beim Herbsttreffen des D-Kaders hatten die Teilnehmer einige Präsentationen vorbereitet

Der nächste Tag begann mit einem gemeinsamen Frühstück. Anschließend analysierte jeder die vergangene Saison anhand seiner im Frühjahr gesetzten Ziele. Schwerpunkt war dabei der Wettbewerbsverlauf der Deutschen Meisterschaft in Marpingen. Somit konnten in der Gruppe Trainingschwerpunkte für die kommende Saison erarbeitet und definiert werden. Nachfolgend stellte jeder auch seine Ziele für die kommende Saison vor.

Wir schauen auf ein sehr lehrreiches und schönes gemeinsames Wochenende auf dem Klippeneck zurück und bedanken uns bei unseren Trainern Charlie Bauder und Bernd Schmid für ihr riesiges Engagement!



Gemeinsam wurde die vergangene Saison analysiert, und es wurden Ziele für die kommende Saison erarbeitet

Text: Toni Kittler
Fotos: Chris Hiller

32. BADEN-WÜRTTEMBERGISCHES HEXENTREFFEN

LUFTSPORTLERINNEN SIND HERZLICH EINGELADEN!

Am Samstag, 11. Februar, findet das 32. Baden-Württembergische Hexentreffen der Luftsportlerinnen statt.

Wir treffen uns ab 10 Uhr auf dem Übersberg bei Pfullingen – falls die Straßenverhältnisse es zulassen. Die Zufahrt zum Flugplatz Übersberg erfolgt über den Elisenweg in Pfullingen (acht Kilometer mehr oder weniger leicht ansteigend durch den Wald). Bitte „Flugplatz Übersberg“ oder „Übersberg, Pfullingen“ ins Navi eingeben.

Falls die Straßen zu verschneit oder vereist sind, werden wir uns in der Reutlinger Werkstatt treffen:

Am Heilbrunnen 131
72766 Reutlingen

Es ist wichtig, dass ihr euch anmeldet, da ich euch kurz vor diesem Samstag noch mal anschreiben werde bzw. auch zur Not am Samstagmorgen Bescheid geben werde, wo (je nach Wettervorhersage und aktueller Wettersituation) wir uns denn genau treffen.

Als Programmpunkte haben wir geplant:

- Bericht von Walter Eisele über neueste Entwicklungen im Segelflug und Angelika-Machinek-Förderverein (AMF)
- Bericht über die BWLV-Jugend-Airgames 2016 auf dem Übersberg
- Überraschungsgast
- Neues von Gaby Haberkern

Zwischendrin werden wir ein selbst gekochtes Mittagessen bekommen (auch daher wäre eine Anmeldung wichtig) und zum Abschluss gibt es noch Kaffee und Kuchen.

Über zahlreiche Anmeldungen per Mail an G.Haberkern@bwlv.de, gaby@eike-net.de oder auch per Telefon 07171-88749 (evtl. Anrufbeantworter) freuen wir uns!

Text: Gaby Haberkern und
Barbara Kaiser

ZUM GEDENKEN:

ANGELIKA-MACHINEK-STRASSE IN FRANKFURT EINGEWEIFT

Dr. Angelika Machinek gilt als eine der wichtigsten und bedeutendsten Segelfliegerinnen. 2006 kam sie bei einem Unfall mit einem Ultraleichtflugzeug ums Leben. Ihr Todestag liegt somit zehn Jahre zurück. Und am 17. November 2016 hätte Angelika Machinek einen runden Geburtstag feiern können.

Aus diesem Anlass fanden wir uns am Samstag, 19. November, gemeinsam mit ihren Geschwistern Doris, Arno und Reinhard an Angelikas Grab auf dem Frankfurter Hauptfriedhof ein, um ihrer zu gedenken. Danach besuchten wir die nach Angelika benannte Straße und weihten diese gemeinsam mit dem Ortsvorsteher, ihren Geschwistern und einigen Anwohnern ein. Dies war ein sehr bewegender und ehrenvoller Moment.

Text: Mirja Klicks, Dr. Angelika Machinek
Förderverein Frauensegelflug (AMF)
Foto: Familie Machinek



Bei der Einweihung der Straße waren auch FAI-Generalsekretärin Susanne Schödel (links) und Walter Eisele, BWLV-Vizepräsident und Vorsitzender der BuKo Segelflug im DAeC, vor Ort

In Frankfurt wurde eine Straße nach Dr. Angelika Machinek benannt. Ihre Familie war zur Einweihung und zum Gedenken an ihren zehnten Todestag sowie ihren Geburtstag dort zusammengekommen



Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

FG FREUDENSTADT BETEILIGTE SICH AN BILDUNGSAKTION IM KURHAUS

SCHLAUFÜCHSE IM COCKPIT



Der kleine Gast im Cockpit erhielt exklusiv von Karl Pfau (Zweiter Vorsitzender FG Freudenstadt, Mitte) eine Einweisung

In Sachen Mitgliederwerbung kann man nicht früh genug den Hebel ansetzen – darin sind sich die Mitglieder der Fliegergruppe Freudenstadt einig. Und so war es Ehrensache, dass der Verein neben örtlichen Schulen und weiteren Institutionen aus Industrie, Bildung und Gesellschaft an den ersten Schlaufuchstagen im Landkreis Freudenstadt teilnahm.

Veranstaltungsort war das Freudenstädter Kur- und Kongresszentrum, wo die Fliegergruppe gut platziert im Foyer ihren Discus CS in voller Größe aufgebaut hatte. An zwei Tagen durften Kinder im Alter von vier bis acht Jahren in unterschiedlichen Workshops forschen und experimentieren, um naturwissenschaftliche und technische Phänomene zu entdecken.

17 Unternehmen präsentierten sich in 20 Workshops

Das Veranstaltungsformat, das die Jugendtechnikerschule des Landkreises Freudenstadt gestaltete, sollte spielerisch beim Nachwuchs das Interesse für die Fachbereiche Mathematik, Information, Naturwissenschaft und Technik wecken. Und bei 20 Workshops präsentierten sich immerhin 17 Unternehmen und Bildungseinrichtungen den angemeldeten Kindergarten- und Schulgruppen.

Mehr als 1.200 Kinder schauten an beiden Tagen vorbei. Vormittags kamen die angemeldeten Gruppen zum Zuge, nachmittags konnte man am „Markt der Möglichkeiten“ ohne Voranmeldung teil-

nehmen. „Senioren für Junioren“ lautete das Motto der Freudenstädter Flieger. Mit Karl Pfau, Max Kappler und Reinhold Stehle standen drei Pensionäre bereit, um den großen Ansturm zu bewältigen. Elke Stehle, die Ehefrau von Reinhold Stehle, hatte die Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Jugendtechnikerschule und der Kreisvolkshochschule geplant und mit organisiert.

Großer Ansturm auf den Discus CS der FG Freudenstadt

Die Resonanz war überwältigend. Probesitzen im Discus CS war für viele Kinder Pflicht. Die Frage „Wie fliegt ein Flugzeug?“ wurde anschaulich von den Fliegern beantwortet. Zudem konnten sich die Kinder am Bau von schnittigen Papierflugzeugen versuchen. Eine ruhige Hand war beim „Heißen Draht“ gefragt, um geräuschlos den vorgegebenen Flugweg über einen Draht zu bewältigen. Den Kindern machte dies alles sichtlich Spaß.

Wer weiß? Vielleicht erinnert sich der Nachwuchs in ein paar Jahren daran, dass man ja bereits mit 14 Jahren mit dem Segelfliegen beginnen kann. Infos und Probesitzen haben auch den erwachsenen Begleitern viel Begeisterung bereitet. Und selbst Landrat Dr. Klaus Michael Rückert ließ es sich nicht nehmen, im Cockpit des Discus CS Platz zu nehmen. Er dankte dabei der FG Freudenstadt für ihre Teilnahme und lobte deren Aktivitäten.

Text: Lothar Schwark
Fotos: Lothar Schwark/Karl Pfau



Sichtlich Spaß machte das Probesitzen Landrat Dr. Klaus Michael Rückert



Schlange stehen vor dem Segelflugzeug: Max Kappler erklärt dem Nachwuchs das Cockpit des Discus CS

EINSTIGER FLAK-SOLDAT IM COCKPIT DER „MUSTANG“

AUS EHEMALIGEN FEINDEN WERDEN FREUNDE

Albstadt-Tailfingen. Historischer Flug mit einem stillen Ende: Einen besonderen Passagier hatte Wilhelm Heinz vom Luftsportverein (LSV Degerfeld) kürzlich an Bord seiner P51D „Mustang“. Heinz Riediger ist mit 89 Jahren nicht nur bislang ältester Gast an Bord der Jagdmaschine aus dem Zweiten Weltkrieg. Für ihn schloss sich damit auch ein Kapitel im Leben, das 71 Jahre zurückliegt.

„Das war in mehrfacher Hinsicht ein historischer Flug“, sagt Wilhelm Heinz, Pilot und Eigentümer der Maschine mit dem Namen „Louisiana Kid“, die auf dem Degerfeld stationiert ist. Auch für ihn sei es ein bewegendes Erlebnis gewesen. Denn Riediger und die „Mustangs“ waren einst Feinde auf Leben und Tod.

Den früheren Gegner aus der Nähe erlebt

1945, in den letzten Monaten des Kriegs, beherrschten die P51-Staffeln den Himmel über Deutschland. Riediger, damals gerade mal 18 Jahre alt, musste als Flak-Soldat die amerikanischen Jagdmaschinen abschießen. Den einstigen Gegner aus der Nähe zu sehen, ja sogar eine Runde in der Maschine mitzufliegen, war für ihn ein emotionales Erlebnis – aber auch ein heilsames.

Irgendwie schloss sich damit auch in der Familie Riediger ein Kreis. Heinz Riediger ist Sohn von Anton Riediger, seinerzeit Flugkapitän und Mitbegründer der Fliegerei auf dem Degerfeld. Anton Riediger war Testpilot und zuvor Jagdflieger im Ersten Weltkrieg. 1923 schlossen sich eine Handvoll junger Leute aus dem heutigen Raum Albstadt zusammen, um sich den Traum von der Fliegerei zu verwirklichen. Riediger und die beiden ehemaligen Flugbeobachter Karl Häffner und Karl Maier halfen ihnen dabei.

Ihr Ziel war es, die Faszination des Fliegens auf sportlicher Grundlage wiederzubeleben, ohne die Gräueltaten des Kriegs. Fünf Jahre lang bastelten sie in privaten Kellern an der Eigenkonstruktion eines Segelflugzeugs. Sie legten damit den Grundstein für den heutigen LSV Degerfeld mit rund 250 Mitgliedern.



Pilot Wilhelm Heinz (links) und Heinz Riediger mit der P51 „Mustang“

Auch für Wilhelm Heinz war der Flug mit Heinz Riediger Bestätigung seiner „Mission 51“. Seine historische Maschine – er nennt sie „Alte Lady“ – betreibt er als lebendiges Museumsstück, lässt Interessenten ganz nah ran an die Rarität. Seine Maschine ist abgerüstet und soll als friedliche Botschafterin in die Luft gehen, als das, was die „Mustang“ für ihn ist: „Schlicht und einfach eines der schönsten Flugzeuge der Luftfahrtgeschichte.“ Viele Zeitzeugen von damals pilgerten schon zum Hangar auf dem Degerfeld. Aber mitgeflogen war bislang noch keiner.

Friedliche Kreise über der Heimatstadt Ebingen

Heinz Riediger, Luftfahrt-Enthusiast und für sein Alter körperlich wie geistig topfit, kletterte jetzt ins Cockpit der „Louisiana Kid“. Wenige Minuten später starteten er und Heinz zum wohl aufregendsten Flug seines Lebens. Im einstigen „Feindflugzeug“ zog er friedlich seine Kreise über seiner Heimatstadt Ebingen. Sichtlich berührt blieb er nach der Landung noch einige Minuten alleine in der Maschine, bevor er dann selbstständig aus dem Cockpit kletterte und mit einer

kleinen Freudenträne im Auge die Hand auf den mächtigen Propeller legte – Freunde!

Text: Volker Rath
Fotos: Heinz



Heinz Riediger im Cockpit der Maschine mit dem Namen „Louisiana Kid“

Das Flugplatzfest 2017 des Flugsportvereins Laichingen findet am **Sonntag, 10. September**, am Jakob-Laur-Flugplatz statt. Es gibt Flugvorführungen von Motor- und Segelflugzeugen, Modellflugzeugen, Oldtimern und Bannerschlepp mit Ultraleichtflugzeugen. Auch Motor- und Segelkunstflug werden geboten, ebenso natürlich Rundflüge für Passagiere mit Motorflugzeugen und Hubschraubern.

Eintritt und Parkplätze sind kostenlos. Das Fest dauert von 10 bis 17 Uhr.

Text: Alfred Schosser

TECHNIK

DIE TECHNIK ERINNERT

LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN:

Solo Kleinmotoren GmbH

Muster: Solo 2625

Baureihen: Solo 2625 02 Flugmotoren, die modifiziert worden sind gemäß der Technischen Mitteilung/Service Bulletin 4600-3 „Fuel Injection System“, auch bekannt als Solo 2625 02i Flugmotoren mit elektronischer Benzineinspritzung.

Werknummern: Alle Werknummern bis 369/207, außer 354/194, 356/196, 357/197, 358/198, 361/201, 362/202, 363/203, 364/204 und 368/206.

EASA AD 2016-0254; entspr. **LTA D-2017-004**; Technische Mitteilung **4600-3**

Gegenstand: Änderung des Zündungskennfeldes,

Vorgang: Neue Einstellwerte in der Motorsteuerung, um die Lagerbelastung an der Kurbelwelle zu vermindern. Maßnahmen und Dringlichkeit: siehe TM

DG Flugzeugbau GmbH

Muster: DG-500, DG-800, DG Einsitzer
Baureihen: DG-500 M, DG-500 MB, DG-800 A, DG-800 B, DG-800 LA, DG-400, DG-600 M

Werknummern: Alle

EASA AD 2016-0259; entspr. **LTA D-2016-341**; Technische Mitteilung **800-44, 500-10, DG-SS-02**

Gegenstand: Kraftstoffschläuche: neue Typen, Verlängerung der Lebensdauer
Vorgang: siehe TM

Maßnahmen und Dringlichkeit: siehe TM

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

Text: MB

DAEC-NEWS

NACHWUCHSFÖRDERUNG

JETZT BEWERBEN FÜR DAS „GRÜNE BAND“



„Das Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“ können auch 2017 wieder 50 Vereine oder Vereinsabteilungen aus den förderungswürdigen olympischen

und nicht olympischen Spitzenverbänden des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) erhalten. Das „Grüne Band“, gefördert von der Commerzbank und dem Deutschen Olympischen Sportbund, ist mit einer Förderprämie von je 5.000 Euro verbunden.

Vereine können bis zum 31. März 2017 ihre Bewerbungen beim DAeC, Hermann-

Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, u.kirsch@daec.de einreichen. Ausführliche Informationen auf www.dasgrueneband.com/de/dasgrueneband/bewerbung/

Text: DAeC

DOSB-FÜHRUNGS-AKADEMIE

SEMINARPROGRAMM 2017

Die Führungs-Akademie des Deutschen Olympischen Sportbundes hat ihr Seminarprogramm 2017 vorgelegt. Mit praxisnahen Weiterbildungen unterstützt die Akademie ehren- und hauptamtliche Mitarbeiter in den Sportvereinen. Schwerpunkte sind Themen aus den Bereichen Finanzierung, Marketing und Mitgliederorientierung. Außerdem bietet die Führungsakademie praxisnahe Quali-

fizierungsangebote zu Satzungs- und Steuerrecht, Sponsoring und Medienarbeit.

Die Führungs-Akademie ist seit mehr als 25 Jahren als Serviceeinrichtung des DOSB und seiner Mitgliedsorganisationen für Führungs-, Management- und Verwaltungsthemen aktiv. Sie nimmt die Sportentwicklung in der gesamten Breite

in den Blick und übersetzt die Bedürfnisse und Entwicklungen des Sports in zweckmäßige Dienstleistungs- und Serviceangebote.



Informationen und Programm:
www.fuehrungs-akademie.de

Text: DAeC

TECHNIK

GÜNSTIGE FUNKGERÄTE

Die Aktion „Funkgeräte“ mit Ülis Segelflugbedarf geht weiter: DAeC-Vereine und ihre Mitglieder können per Sammel-

bestellung neue Funkgeräte zu Sonderkonditionen erhalten und dabei bis zu 25 Prozent sparen. Neu in der Produkt-

palette ist das Bodenfunkgerät Becker GT. Das nächste Ablaufdatum ist der 15. Februar 2017 um 12 Uhr.

Um die Vorteile nutzen zu können, müssen die Vereine und Piloten ihre Wünsche auf der DAeC-Website in das Online-Bedarfsformular eintragen. Nach Bestätigung der Mitgliedschaft durch den Landes- oder Fachverband erfolgen Bestellbestätigung, Versand und Zahlungsverkehr direkt über den Kooperationspartner Ülis Segelflugbedarf. Gewünschtes Zubehör kann dann auch mitbestellt werden; die Konditionen dafür sind ebenfalls direkt mit dem Partner abzustimmen.

An bestimmten Stichtagen wird der DAeC die Meldungen der Vereine an Ülis Segelflugbedarf weiterleiten. Die bis dahin erreichten Stückzahlen bestimmen den Rabattsatz.

– Anzeige –

**Luftfahrtkarten 2017:
Jetzt für die Flugsaison
vorbestellen und ...**

**... VON RABATTEN VON BIS
ZU 20% PROFITIEREN!**

Effective Date: 30 MAR 2017

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria
- Visual 500 Switzerland
- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria Glider

**NEU: V500 jetzt
auch für Spanien
und Portugal!**

Weitere europäische Karten finden Sie im Shop!

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero



Infos und Bedarfsformular auf
www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/

Text: DAeC

CLASS-RATING-INSTRUCTOR-KURS DES BWLV

GUTE ALTERNATIVE IN DER AUSBILDUNG

Die Teilnehmer des CRI-Lehrgangs beim Praxisteil in Lahr

Mitte 2016 las ich im Adler, dass der BWLV einen Kurs zum „Class Rating Instructor“ (CRI) anbietet. Das war für mich sofort interessant! Auch in unserem Verein müssen wir uns zukünftig auf einen deutlichen Rückgang an ehrenamtlich tätigen Motorfluglehrern einstellen. Viele der aktiven Fluglehrer hören altersbedingt auf, Nachwuchs an Motorfluglehrern ist schwierig zu bekommen. Das hat sicher auch mit den Kosten und dem nötigen Zeitaufwand zu tun. Der „Class Rating Instructor“ (Details siehe Kasten auf der nächsten

Seite) erschien mir schon lange eine gute Alternative, um diese Lücke zu stopfen.

Um es gleich vorweg zu sagen: Der CRI ist kein Fluglehrer zweiter Klasse, sondern ein Fluglehrer, der sich ausschließlich um Inhaber einer PPL-A- oder LAPL-A-Lizenz kümmert. Das bedeutet, dass ein CRI leider keine Inhaber von SPL-Lizenzen schulen darf. Somit ist es nicht möglich, als CRI einen Inhaber mit SPL-Lizenz und TMG Class Rating zu betreuen. Das ist der einzige Wermutstropfen.

detaillierte Einteilung der Probanden, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Frequenz von Egon's Mails war bemerkenswert, wir merkten immer, wie viel Energie und Herzblut der BWLV in diesen CRI-Kurs steckte.

Zu früheren Zeitpunkten hatte ich immer mal wieder Angebote im Internet zum Erwerb des CRI untersucht, welche jedoch aus Zeit- und Kostengründen für mich ungeeignet waren. Die Art des Kursaufbaues beim BWLV hingegen war mir sofort sympathisch: Kompaktkurs an zwei Wochenenden mit einer eigenständig zu erarbeitenden Aufgabe dazwischen; das kam mir als selbstständig Tätigem sehr entgegen. Die Zeit für die Unterrichtsvorbereitung konnte ich mir selbst einteilen und somit „berufsbegleitend“ vorgehen.

Theorie am Klippeneck, 5. bis 6. November 2016

13 wissbegierige „CRI-Anwärter“ trafen sich zusammen mit den angehenden Segelfluglehrern auf dem Klippeneck zum ersten Theorieblock. Synergien nutzen, das gilt auch für den BWLV. Teilnehmer aus Baden-Württemberg, Bayern und der Schweiz waren anwesend – ein internationaler Kurs, der BWLV ist über die Landesgrenzen hinaus ein hoch angesehener Partner in Sachen privater Luftfahrt.

Egon Schmaus begrüßte uns mit einer Einführung, dann folgte „Lehren und Lernen“. Das war das dominierende

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

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

Thema dieses Wochenendes. Dr. Hilou Garthe, Rainer Peghini und Janik Eggler als Dozenten beleuchteten das Thema aus allen Perspektiven. Der BWLV legt erkennbar großen Wert auf die Qualität der Ausbildung, und das beginnt schließlich mit der Qualität der angehenden Ausbilder. Nach zwei anstrengenden Tagen wurden wir entlassen mit dem theoretischen Rüstzeug für unsere anstehende Unterrichtsvorbereitung und der Aufgabe, eine Lehrprobe vorzubereiten. Die angehenden Segelfluglehrer haben dafür einige Monate Zeit, wir hatten das in zwei Wochen zu schaffen – dann sollte schon unsere Praxis beginnen.

Praxis in Grabenstetten, 18. bis 20. November 2016

14 Tage später, Grabenstetten, drei Tage Praxis und der Rest der Theorie standen „auf der Uhr“. Holger Giese, einer der CRI-Kandidaten und Erster Vorsitzender der Fliegergruppe Grabenstetten, hatte uns das Flugfeld sowie die Cessna, die Dimona und das Vereinsheim der Fliegergruppe zur Verfügung gestellt. Danke noch mal für die Gastfreundschaft – immer wieder toll, wie sich unter Fliegern geholfen wird!

„Lehren lernt man nur durch Lehren“, das war die Aussage und Anforderung unserer Ausbilder. Bedeutete für uns angehende CRIs: Je ein Unterrichtsfach vorbereiten und den anderen vortragen. Unter den kritischen Augen und Ohren unserer Prüfer hielten wir den Unterricht. Zeitmanagement, die inhaltliche Behandlung des Themas sowie die Art des Vortrags waren wichtige Kriterien der Beurteilung. Niemand sollte vor Langeweile einschlafen, die Themen sollten vollumfänglich behandelt werden und die vorgegebene Zeit durfte nicht überschritten werden.

Nicht so leicht, das alles zu beachten, vor allem wenn die Diskussionen plötzlich

hohe Wellen schlagen. Hier den Kurs wieder „einzufangen“, war teilweise eine Herausforderung. Durch die Kritik am Ende eines jeden Vortrages – die auch wieder angeregt diskutiert wurde – konnten alle Teilnehmer voneinander lernen. Für uns angehende CRI war es eine gute Gelegenheit, den eigenen Wissensstand wieder zu erweitern.

Ein Auszug aus der Themenliste:

- Flugregeln, Klassifizierung Luftraum
- Lizenzen und Berechtigungen
- Abmessungen, Triebwerk, Cockpit, Flugsteuerung HK36
- Flugzeugkunde, Elektrik, elektronische Instrumente, Funk/Navigationsgeräte G115
- Notausrüstung, Feuerlöscher, Notverfahren
- Roll- und Startlängen, Steig- und Anfluggeschwindigkeit DA40
- Streckenflugplanung, Flughöhen, Leistungseinstellung, Flugüberwachung A210
- Beladeplan, Gewichts-/Schwerpunktgrenzen, Verzurrösen G115
- Voraussetzung für Erwerb eines CR, Inhalt Auffrischungsschulung/Schulungsflug
- Eintragungen Bordbuch/Flugbuch

Der erste Tag unserer Schulung war flugwettertechnisch eine Absage. Auch die Kandidaten, die mit dem eigenen Flugzeug kommen wollten, nutzten das Auto. Also kurz umdisponiert, den Freitag als Theorietag nutzen und hoffen, dass Samstag und Sonntag fliegbar sind.

Am Samstag machte das Wetter zu Beginn Hoffnung – doch dann die Enttäuschung. Zumindest konnten Stefan Döhring mit der DA40 und Semih Renger mit der HK36 in Grabenstetten landen. Die Flugzeuge verzurren und dann schnell ab ins warme Vereinsheim der Grabenstettener. Wieder ein Tag komplett der Theorie gewidmet – aber der Sonntag stand ja auch

noch zur Verfügung. Am Samstagabend erhielten wir noch unsere Übungen für den Sonntag. Hauptteil war ein Übungsflug mit Zwischenlandung auf fremdem Platz, vollumfängliche Flugvorbereitung selbstverständlich. Wir CRI-Anwärter flogen von rechts.

Am Sonntag waren wir alle gespannt auf das Wetter. Die Frage lautete: Können wir heute fliegen? Ja, es klappte! Der Deutsche Wetterdienst sagte mit 35 Knoten in 3.000 Fuß zwar Starkwind an, der Wind entwickelte sich jedoch weniger gravierend als vorhergesagt.

In aller Frühe wurden die „Draußenflieger“ enteist und die Hallentore aufgeschoben. Den Tag galt es zu nutzen, vom Anfang bis zum Dämmerungsende. Alles klar für den Start! Schnell waren die ersten Maschinen in der Luft und die Übungen wurden abgespult. Wir konnten uns aufteilen und den Flugbetrieb organisieren. Die Fluglehrer waren pausenlos in Einsatz, um uns zu schulen, jeder unserer Ausbilder war voll dabei. Wieder merkten wir das Engagement, mit dem unsere Ausbilder sich uns verschrieben hatten. Hier wollte keiner zurückstecken. Bedeutete für uns: Volle Leistung, wir wollten niemanden enttäuschen!

Das Fliegen von rechts hatte besondere Herausforderungen und war noch ungewohnt. Instinktiv griff ich bei der ersten Landung mit der falschen Hand an die Klappen – oh, keine da! Ah ja, andere Seite. Also nochmal. Alle Flugzeuge waren pausenlos in der Luft, wir flogen unsere Übungen und konnten das komplette Zeitfenster nutzen.

Unsere Kollegen, die mit Flugzeugen angereist waren, konnten rechtzeitig zurückfliegen und kamen heil zu Hause an. Alle konnten das geforderte Programm fliegen – ein voller Erfolg. Das war nicht zuletzt dem überragenden Einsatz unserer

IN KÜRZE: DER CRI

- betreut Inhaber von PPL-A- oder LAPL-A-Lizenzen (ausschließlich)
- führt die alle zwei Jahre erforderliche einstündige Auffrischungsschulung durch
- bildet Klassenberechtigungen aus
- bildet F-Schleppberechtigung aus
- bildet Nachtflugberechtigung aus
- bildet Kunstflugberechtigung aus

(Punkte 4 bis 6 nur, sofern diese in seiner Lehrberechtigung CRI in der Lizenz eingetragen sind)

Ausbilder zu verdanken. Diese waren: Karl-Heinz Beiser, Stefan Fackler, Rainer Peghini, Gerhard Pilz, Egon Schmaus. Sie gaben alles – danke euch allen!

Praxis in Lahr, 2. bis 4. Dezember 2016

Am Freitag, 2. Dezember, trafen sich sechs weitere CRI-Aspiranten am Flugplatz Lahr (EDTL) zum praktischen Teil der CRI-Ausbildung. Aus organisatorischen Gründen wurden zwei Gruppen für den praktischen Teil gebildet. Die Anzahl der Stunden mit Tageslicht ist um diese Jahreszeit einfach zu wenig, um alle Teilnehmer an einem Wochenende zu schulen.

Das Wetter machte sich besser als beim ersten Lehrgang in Grabenstetten. Auch hier konnten neben der technisch-theoretischen Ausbildung alle Teilnehmer bis Sonntagabend ihr gesamtes fliegerisches Programm absolvieren.

Was folgt? Mit dem Kurs allein sind wir noch keine CRI. Jetzt müssen wir vor einem FIE (Flight Instructor Examiner) eine „Kompetenzbeurteilung CRI“ ablegen und dann den Antrag zur Eintragung der Schulungsberechtigung beim zuständigen



Theorie auf dem Klippeneck mit Janik Egler

Regierungspräsidium einreichen. Das muss innerhalb von sechs Monaten nach Ausbildungsbeginn abgeschlossen sein. Erste Teilnehmer aus den beiden Lehrgängen haben bereits die abschließende Kompetenzbeurteilung bestanden und warten nun auf den Eintrag der Berechtigung CRI.

Der BWLV hat sich große Mühe gemacht, diesen Kurs zum Erfolg zu führen. Wir haben das zu jeder Gelegenheit gespürt. Der persönliche Einsatz unserer Ausbilder, die hier an mehreren Wochenenden ihre

Freizeit in uns investiert haben, ist nicht hoch genug anzurechnen. Ohne diesen Einsatz wäre das nicht möglich gewesen.

Unsere Vereine brauchen den gleichen Einsatz. Wir werden auch unseren Beitrag leisten, um die Ausbildung in unseren Vereinen zu sichern. Danke für die Unterstützung durch den BWLV!

Text: René van der Helm,
FSV Wächtersberg
Fotos: Egon Schmaus

DIE MITGLIEDERVERWALTUNG INFORMIERT:

DER NEUE BWLV-MITGLIEDSAUSWEIS 2017 IST DA

Kürzlich wurden die Mitgliedsausweise für die Saison 2017 an die Vereine zur Weiterleitung an die Mitglieder verschickt. Sollten Sie Ihren Ausweis noch nicht erhalten haben, wenden Sie sich bitte **direkt an Ihren Vereins-**

vorstand. Sind die auf dem Ausweis verzeichneten Daten fehlerhaft, bitten wir Sie darum, uns dies zeitnah mitzuteilen. Änderungen reichen Sie bitte bei unserer Mitgliederverwaltung ein. Frau März erreichen Sie telefonisch unter

0711/ 22762-24 oder per Mail unter maerz@bwlv.de.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Text: red.

Vorderseite

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V. 

Mitgliedsausweis 2017

Mitglieds-Nr.: **99999** geb.: **01.01.1999** Eintritt: **01.08.2000**

Name: **Hans Mustermann**

Verein: **Fliegergruppe Musterstadt e.V.**

Der Ausweis ist nicht übertragbar und bleibt Eigentum des BWLV e.V. Alle Ausweise und Berechtigungen des BWLV und DAeC gelten nur in Verbindung mit diesem Ausweis.

Rückseite

Die Mitgliedschaft im BWLV e.V. beinhaltet gleichzeitig die Mitgliedschaft beim Deutschen Aero-Club e.V. gem. den Satzungen dieser Organisationen. Haftung und Betrieb von Flugmodellen (max. 150 kg Gewicht) innerhalb und außerhalb des Vereinsrahmens und die hieraus folgende Halterhaftung sind für BWLV-Modellflug-Mitglieder in der vom BWLV e.V. abgeschlossenen Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von pauschal Euro 3 Mio je Schadensfall für Personen- und Sachschäden mitversichert. Die Deckung gilt weltweit, mit Ausnahme der USA, entsprechend den Haftungssummen nach § 37 LuftVG. Im Einzelnen gelten die Bedingungen des Versicherungsvertrages der Allianz-Versicherung.

Partner des BWLV e.V. und des Luftsports. Rufen Sie uns an:

Tel (089) 3800 - 19 301
Fax (089) 3800 - 30 13

Allianz 
www.agcs.allianz.com

BWLIV-TERMINSERVICE 2017

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
05.02.17		MD	Modellbaubörse, Schlossberghalle, 9–15 Uhr – Info: www.modellfluggruppe-dettingen.de	Dettingen/Teck
06.02.17	11.02.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
08.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
08.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
10.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
11.02.17		PR	BWLIV-Seminar Pressearbeit in Vereinen – Infos: buerkle@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.02.17		A	BWLIV-Hexentreffen der Luftsportlerinnen in Baden-Württemberg – Info: haber Kern@bwliv.de	Flugplatz Übersberg
11.02.17		SF	Jahresversammlung Förderverein Segelkunstflug – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Sinsheim
11.02.17	12.02.17	MF	Ski-Fly-In in Isny – Info: www.lsg-isny.de	Flugplatz Isny-Rotmoos
18.02.17		MF	Flugwetterseminar (9–17 Uhr) – Info: info@motorflugschule.info	Motorflugschule Hahnweide
19.02.17		MD	Saalfly-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
22.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
22.02.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
24.02.17		A	Lufttraum-Infoabend DFS und AK Sektoren für Vereine rund um Stuttgart; 19.30 Uhr	Alte Turnhalle Herrenberg
27.02.17	04.03.17	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.03.17	05.03.17	SF	7. BWLIV-Streckenflug-Seminar – Info und Anmeldung: charlie.bauder@t-online.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.03.17		A	Bezirkstagung für die württembergischen Vereine – Info: www.bwliv.de	Aeroclub Stuttgart, Vaihingen
04.03.17	16.03.17	MF	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurs, 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
08.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
08.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
09.03.17		SF	Jahreshauptversammlung SBW-Förderverein, 19.30 Uhr – Info: www.sbw-foerderverein.de	Flugplatzgaststätte Hahnweide
10.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
10.03.17	11.03.17	A	(B) Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte (Fluglehrer-Fortbildung) – Info: www.bwliv.de	Filderhalle Leinfelden
11.03.17		MD	Frühjahrs Wettbewerb Osterhofen, LMM, 10 Uhr – Info: rumpff.stefan@web.de	Osterhofen
11.03.17	12.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.03.17		FB	Ballönertag/Refresher 2017, 10 Uhr – Info: kruspel@bwliv.de	Aeroclub Stuttgart, Vaihingen
12.03.17		MD	Saalfly-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
17.03.17	19.03.17	FB	Modellballonfeschdle Althütte – Info: schulz@bwliv.de	Althütte
18.03.17	19.03.17	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.03.17		A	Bezirkstagung für die badischen Vereine – Info: www.bwliv.de	Rheinstetten, Rösselsbrünne
18.03.17		MF	Verfahrenssprechgruppen im Flugfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
19.03.17		MD	Sunrise-Wettbewerb, ab 5.45 Uhr – Info: beschwende@t-online.de	Welzheim
22.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
24.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.03.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
05.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
05.04.17	08.04.17	A	AERO Luftfahrtmesse – Info: www.aero-expo.com	Friedrichshafen, Messegelände
07.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
12.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
15.04.17	22.04.17	SF	39. Internat. Hockenheim-Wettbewerb – Info: www.sfc-hockenheim.de/sfc	Flugplatz Hockenheim
19.04.17	22.04.17	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
22.04.17	23.04.17	MD	2 Wettbewerbe F1E, LMM – Info: volker.bajorat@gmx.de	Himmelberg Metzingen
26.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
26.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.04.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
28.04.17	30.04.17	MF	22. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern – Info: www.daec.de	Neubrandenburg-Trollenhagen (EDBN)
29.04.17		MF	BZF I-Zusatz, Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
29.04.17	30.04.17	FB	Frühlingst-Wettfahrt – Infos: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
10.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
12.05.17	13.05.17	MF	51. Allgäuflug – Start: Sonntag, 11 Uhr – Info: http://fliegergruppe.de/allgaeuflug/	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
19.05.17	27.05.17	SF	51. Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb – Info: www.wolf-hirth.de	Sonderlandeplatz Hahnweide
20.05.17	21.05.17	SF	52. Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 1 – Info: www.hvf2017.de	Segelfluggelände Weippertshofen
21.05.17	03.06.17	SF	WM Frauen, Club-, Standard- und 18m-Klasse – Info: www.daec.de	Zbraslavec/Tschechien
24.05.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
25.05.17		A	Schwäbisch Haller Fliegerfest – Info: www.lsv-sha.de	Flugplatz Schw. Hall-Weckrieden (EDTX)
25.05.17	28.05.17	SF	52. Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 2 – Info: www.hvf2017.de	Segelfluggelände Weippertshofen
25.05.17	28.05.17	MF	Deutsche UL-Meisterschaft – Info: www.daec.de	Flugplatz Asperden (EDLG)
26.05.17	28.05.17	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: www.daec.de	St. Michaelisdonn (EDXM)
07.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
14.06.17	17.06.17	MF	Deutschlandflug – Info: www.daec.de	Lübeck/Dresden
15.06.17	18.06.17	LJ/FB	Pfingstjugendlager Ballon – Info: www.bwliv.de	Lützelburg
21.06.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.06.17	30.07.17	SF	DM Standard- und Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de	Zwickau
29.06.17	16.07.17	SF	WM 13,5m-Klasse – Info: www.daec.de	Szatymaz/Ungarn
04.07.17	14.07.17	SF	DM 15m-, 18m- und Offene Klasse – Info: www.daec.de	Stendal
05.07.17		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
07.07.17	09.07.17	FB	3. Horber Neckar-Balloncup – Info: QLW@ballonfahren-in-horb.de	Horb am Neckar

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@bwliv.de. Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, diese eigenständig im Online-Terminservice auf der Homepage unter www.bwliv.de einzupflegen. Bitte beachten Sie, dass die Termine, die Sie auf der Homepage selbst einpflegen, nicht automatisch im „adler“ erscheinen – hierfür braucht es eine gesonderte Mitteilung per E-Mail an die Redaktion. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwliv.de) und im adler 10/2016. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE



Fluglehrer-
Fortbildung

Allgemeine Hinweise:

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

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

Inhaber der Lehrberechtigung Ultraleicht nach LuftPersV: eintägig

Das bedeutet, dass an dem Lehrgangsprogramm am Samstag alle Fluglehrer beteiligt sind und zwischen den parallel in zwei Räumen angebotenen Vorträgen auswählen können. Dies kommt auch Inhabern von verschiedenen Lehrberechtigungen entgegen.

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

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

ANMELDUNG

(bitte in DRUCKSCHRIFT ausfüllen!)

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

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

10.–11.03.2017
Lehrgangsgebühr:
45 Euro mit, bzw. 90 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

11.03.2017
Lehrgangsgebühr:
25 Euro mit, bzw. 50 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Quartierinformationen zum Veranstaltungsort erbeten:
 nein ja

Name

Vorname

Straße, Nr.

PLZ und Wohnort

Tel. tagsüber

Tel. privat

Mobil

E-Mail-Adresse

BWLV-Mitglieds-Nr.

Geburtsdatum

LIZENZNR. UND GÜLTIGKEIT DER LEHRBERECHTIGUNG/EN:

PPL(A)

SPL

Ultraleicht

Sonstige:

Anmelde- und Teilnahmebedingungen

Die Anmeldung wird nach Eingang bestätigt; verbindlich anerkannt wird diese erst nach Eingang der o. a. Lehrgangsgebühr, die mit der Einladung zum Lehrgang fällig wird. Sie beinhaltet neben der Lehrgangsorganisation die Ausgabe der Teilnahmebestätigung sowie Pausengetränke nach Programmangabe. Zahlbar ist die Lehrgangsgebühr entweder (gewünschte Zahlungsart bitte ankreuzen)

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

durch Erteilung der Einzugsermächtigung (fällig nach erfolgter Einladung).

Hiermit ermächtige ich den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. (Gläubiger-ID: DE39ZZZ00000419277) Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Bankinstitut:

BIC:

IBAN:

Ort, Datum

Unterschrift

ANMELDUNG BITTE SENDEN AN:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband, Scharstraße 10, 70563 Stuttgart, E-Mail: jost@bwlv.de oder Fax 0711 22762-522

SICHERHEITSAASPEKTE

DIE PHYSIK SCHNELLER ÜBERFLÜGE VON SEGELFLUGZEUGEN

Schnelle Überflüge von Segelflugzeugen sind schon immer Gegenstand kontroverser Diskussionen in Segelfliegerkreisen gewesen. Sofern sie unter der Sicherheitsmindesthöhe stattfinden, geraten sie zunehmend auch ins Blickfeld der Behörden. Das Für und Wider der rechtlichen Bewertung dieser Überflüge ist aber ausdrücklich nicht Gegenstand dieses Aufsatzes. Hier geht es ausschließlich um die Veranschaulichung der technisch-physikalischen Zusammenhänge.

Verboten oder nicht: Diese Überflüge werden immer wieder mal gemacht. Nur die wenigsten aber wissen, was sie da tun und welche Folgen das für das Flugzeug und die Sicherheitsreserven haben kann. Das, und nur das, ist hier das Thema. Keine Angst vor den Formeln und den Diagrammen: Sie veranschaulichen demjenigen die Zusammenhänge, der sie lesen kann. Die Schlussfolgerungen stehen alle leicht verständlich im Text. Erklärt wird, was das Segelflugzeug aushält, wie der „rote Strich“ auf dem Fahrtmesser zustande kommt und was Segelflugzeuge und Autoreifen gemeinsam haben. Aber wieso reden wir überhaupt über den roten Strich? Muss denn ein Überflug mit Maximalfahrt erfolgen? Wenn wir über einen bodennahen schnellen Überflug reden, und nur der soll hier betrachtet werden, lautet die klare Antwort: Ja!

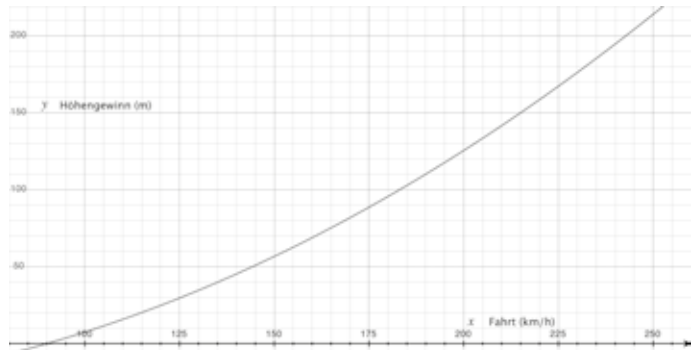
Aus Fahrt wird Höhe

Vielleicht erinnert man sich noch an den Physikunterricht: Der Energieerhaltungssatz mit dem Fadenpendel und seinem steten Wechsel von Bewegungs- und Lageenergie ist vielleicht noch geläufig. Nichts anderes passiert beim Wegziehen der Fahrt: Ich wandele Bewegungs- in Lageenergie um. Diesen Vorgang kennt jeder Pilot. Die Frage ist nun: Wie schnell muss ich beim bodennahen Überflug sein, damit ich noch mit ordentlicher Fahrt (90 km/h) und Positionshöhe (150 m) meine Landeinteilung machen kann? Wenn wir den Luftwiderstand vernachlässigen, ergibt sich aus dem Energieerhaltungssatz dafür die Gleichung

$$v_{\text{Anfang}} = 3,6 \cdot \sqrt{\left(\frac{90}{3,6}\right)^2 + 2 \cdot 9,81 \cdot 150} \text{ km/h} = 215 \text{ km/h}$$

mit 3,6 als Umrechnungsfaktor von m/s in km/h, 90 km/h gewünschter Endgeschwindigkeit, 150 m Höhengewinn und 9,81 m/s² als Erdbeschleunigung. Nun lesen sich die 215 km/h nicht sonderlich spektakulär. Sie gelten aber nur ohne Luftwiderstand oder, anders ausgedrückt, für ein Flugzeug mit unendlicher Gleitzahl. Der tatsächliche Wert ist stets deutlich höher, und zwar umso mehr, je leistungsschwächer das Flugzeug ist. In der Praxis heißt das: Bodennahe Überflüge unter 250 km/h führen zu einer hingemurksten Landeinteilung.

Den Zusammenhang zwischen Fahrt und Höhengewinn eines Flugzeugs unter Vernachlässigung des Luftwiderstandes zeigt folgendes Diagramm:



Höhengewinn beim Wegziehen auf 90 km/h in Abhängigkeit von der Fahrt unter Vernachlässigung des Luftwiderstandes

Und schon wird klar, wo Unerfahrene, die einen bodennahen Überflug mit zu geringer Fahrt ansetzen, enden: Bei einer Seilrissübung an unpassender Stelle. Mancher Bruch nahm so seinen Anfang. Also gilt: Nur mit Maximalfahrt kann ich einen tiefen Überflug in eine ordentliche Landung übergehen lassen. Aus Berichten weiß ich, dass mancher Pilot da auch lieber noch ein wenig über die zulässige Maximalfahrt hinausgeht. Dabei muss das Fliegen mit Maximalfahrt auch ohne Geschwindigkeitsüberschreitung schon mit viel Sorgfalt erfolgen. Und deswegen gehe ich jetzt eingehend auf die Belastungen durch das Fliegen mit hohen Geschwindigkeiten ein.

Bemessungsgeschwindigkeit

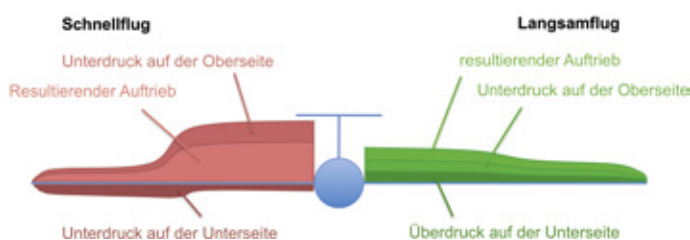
Dazu muss man erst einmal verstehen, für welche Lasten ein Segelflugzeug ausgelegt wird. Geregelt ist das aktuell in der Spezifikation CS-22, den Zulassungsanforderungen für Segelflugzeuge und Motorsegler. Diese Bauvorschriften (die früher anders hießen: BVS, LFSM usw.) wurden im Laufe der Jahrzehnte immer weiter verfeinert – und im Gegensatz zur landläufigen Meinung immer weniger streng. Das ist kein Widerspruch: Schließlich lernten die Konstrukteure immer mehr über die Werkstoffe, und dadurch wurde es möglich, auf unnötig hohe Sicherheitsreserven zu verzichten und ein Flugzeug präziser auf den Auslegungsfall hin zu konstruieren. Für uns Piloten heißt das aber: Moderne Flugzeuge verzeihen Überschreitungen der Betriebsgrenzen meist weniger als der zwar betagte, aber gepflegte Oldtimer!

Eine zentrale Rolle bei der Auslegung eines Segelflugzeuges spielt die sogenannte Bemessungsgeschwindigkeit, abgekürzt v_D . Für Normalsegelflugzeuge (Kategorie „U“) beträgt diese

$$v_D = 18 \cdot \sqrt[3]{\left(\frac{W}{S}\right) \left(\frac{1}{c_{d\min}}\right)}$$

In diese auf Erfahrungswerten basierende „Friemelformel“ gehen die maximale Flächenbelastung W/S (das „Gewicht“ des Flugzeugs) und der minimale Widerstandsbeiwert $c_{d\min}$ (seine aerodynamische Güte) ein. Sie besagt nichts anderes, als dass

ein Flugzeug umso schneller werden kann, je schwerer es ist und je leistungsstärker es ist. Die Bemessungsgeschwindigkeit gibt gewissermaßen einen Anhaltspunkt dafür, welche Geschwindigkeit ein Flugzeug ungewollt erreichen kann. Und auf diese Geschwindigkeit ist das Flugzeug auszulegen. Und damit sind wir bei der ersten Gemeinsamkeit zwischen Segelflugzeugen und Autoreifen: Die Geschwindigkeitsgrenzen von Segelflugzeugen sind nicht willkürlich gewählt, sondern technisch bedingt. Aber weswegen sind hohe Geschwindigkeiten – auch in ruhiger Luft – überhaupt problematisch? Schließlich haben Segelflugzeuge auch bei höheren Geschwindigkeiten einen zwar deutlich höheren, aber immer noch sehr geringen Luftwiderstand, und im stationären Geradeausflug ist der Auftrieb immer etwa gleich dem Gewicht. Wo kommt also die höhere Belastung des Flugzeugs her? Sie hängt damit zusammen, dass der Auftrieb als Summe der Kräfte an Flügelober- und -unterseite zwar nahezu gleich bleibt, die Teilkräfte oben und unten aber deutlich zunehmen. So besteht im Langsamflug eine Situation, die ungefähr dem im Theorieunterricht Gelernten entspricht: Zwei Drittel Unterdruck auf der Oberseite, ein Drittel Überdruck auf der Unterseite. Im Schnellflug sieht das in der Regel völlig anders aus: Hier herrscht auf beiden Seiten Unterdruck, nur dass der auf der Oberseite so viel höher ist, dass als Differenz unser gewohnter Auftrieb übrigbleibt. Die nachstehende Abbildung veranschaulicht dies.

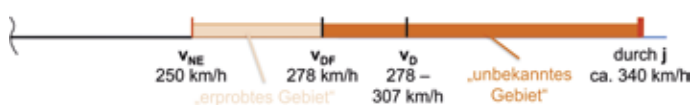


Vergleich der Auftriebserzeugung im Langsam- und im Schnellflug

Und schon wird klar, wo das Problem liegt: Im Schnellflug will die Luft den Flügel quasi „auseinanderziehen“. Welche Kräfte da wirken, kann man erahnen, wenn man mal bei hoher Geschwindigkeit die Luftbremsen (vorsichtig!) ausfährt. Die Klappen werden durch den Unterdruck geradezu herausgesaugt. Deswegen ist die Geschwindigkeit von Segelflugzeugen auch dann begrenzt, wenn die Luft ruhig ist.

Von der Bemessungsgeschwindigkeit zum „roten Strich“

In der Flugerprobung muss ausprobiert werden, ob das Flugzeug Geschwindigkeiten bis zur Bemessungsgeschwindigkeit aushält. Um dem Testpiloten etwas Reserve zuzugestehen, reicht es, wenn er 90 % der Bemessungsgeschwindigkeit ausfliegt. Diese erflogene Geschwindigkeit wird mit v_{DF} bezeichnet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit v_{NE} , also die Geschwindigkeit mit der roten Fahrtmessermarkierung, darf wiederum höchstens 90 % der erflungenen Geschwindigkeit v_{DF} betragen. Wenn wir nun von einem Flugzeug ausgehen, das maximal mit 250 km/h geflogen werden darf, ergibt sich folgender Zusammenhang:



Zusammenhang zwischen zulässiger Höchstgeschwindigkeit v_{NE} , Flugerprobungsgeschwindigkeit v_{DF} , Bemessungsgeschwindigkeit v_D und der „fiktiven Bruchgeschwindigkeit“

Ausgehend von den zulässigen 250 km/h muss das Flugzeug in der Flugerprobung also mindestens mit 278 km/h geflogen worden sein. Ausgelegt ist es also auf eine Geschwindigkeit von 278 bis 307 km/h. Die Festigkeiten werden mit einem Sicherheitszuschlag von 50 Prozent errechnet, also einem sogenannten Sicherheitsfaktor von 1,5. Da die Luftkräfte ja mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunehmen, bedeutet dies eine zusätzliche Geschwindigkeitsreserve von $\sqrt{1,5}$, also etwa 20 Prozent. Womit sich eine Geschwindigkeit von 340 km/h ergibt, bei der das Flugzeug bricht.

Sinn des Sicherheitsfaktors

Das hört sich jetzt erst einmal viel an, dem ist aber beileibe nicht so. Der „j“ genannte Sicherheitsfaktor wird nämlich für andere Dinge als die Reserve für die Höchstgeschwindigkeit gebraucht. Er dient z.B. dem Schutz vor

- Entwurfsirrtümern des Konstrukteurs (den sogenannten „Konstruktionsfehlern“),
- Verarbeitungsfehlern,
- Materialfehlern,
- Material-Alterung und
- einbau- und bauteilbedingten Fahrtmesserfehlern.

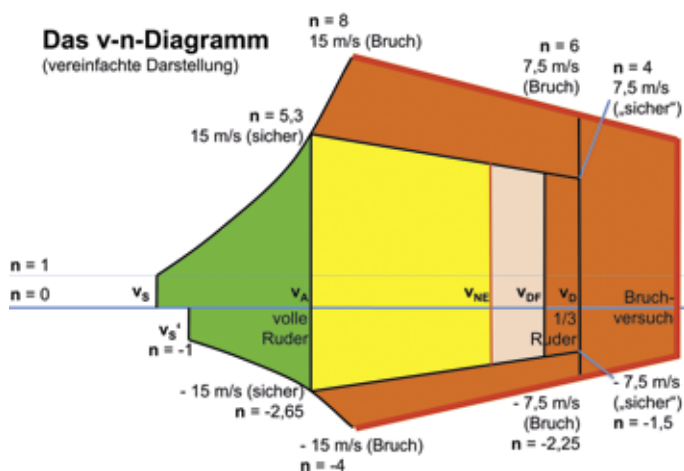
Außerdem kann die Sicherheitsreserve nützlich sein, wenn man die Betriebsgrenzen ungewollt überschreitet. Dies kann durch Unaufmerksamkeit geschehen, aber auch in Flugsituationen wie beim Ausleiten des Trudelns. Man darf nie vergessen, dass Segelflugzeuge immer noch weitgehend in Handarbeit gefertigt werden und Wiederholgenauigkeiten in der Fertigung, wie sie z.B. in der Automobilindustrie erreicht werden, illusorisch sind. In der Praxis ist also davon auszugehen, dass dieser Sicherheitsfaktor und damit die zusätzliche Geschwindigkeitsreserve niemals in vollem Umfang und manchmal auch gar nicht zur Verfügung stehen. Einstweilen lautet das Fazit also: Roter Strich ist roter Strich, und jenseits lauert das Risiko. Ergänzend sei noch der Hinweis auf die in größeren Flughöhen reduzierten Maximalgeschwindigkeiten gegeben (Handbuch!). Der Grund hierfür (Flattern) ist ein eigenes Thema und soll hier nicht behandelt werden.

Das v-n-Diagramm

Nun ist es mit dem Beachten des roten Striches allein nicht getan. Jeder kennt die Passagen aus den Handbüchern, nach denen höhere Geschwindigkeiten nur bei ruhiger Luft geflogen werden dürfen und die Ruderausschläge im oberen Geschwindigkeitsbereich zu reduzieren sind. Um die Darstellung der Zusammenhänge nicht unnötig zu komplizieren, beschränke ich mich im Folgenden auf den Geradeausflug, betrachte also nur das Höhenruder. Nun liegt der Grund für die Begrenzung des Ruderausschlags im oberen Geschwindigkeitsbereich (meist $\frac{1}{3}$ des maximalen Ruderausschlags bei Maximalgeschwindigkeit) nicht in der Beanspruchung des Ruders, sondern in der Belastung, die sich durch den Ruderausschlag auf das Gesamtflugzeug ergibt. Diese Belastung, das sogenannte Lastvielfache, ist vielen als das „g“ bekannt. Dabei bedeuten z.B. 2g, dass die Belastung dem zweifachen der Normalbelastung entspricht (das Flugzeug „wird doppelt so schwer“). Bezeichnet wird das Lastvielfache mit „n“. „n=3“ heißt also, dass die dreifache Normalbelastung vorliegt, wir also mit „3g“ fliegen. Diese Lasten, die durch Ruderausschläge verursacht werden, nennt man „Manöverlasten“. Der dritte Ruderausschlag in Richtung „Ziehen“ führt bei Bemessungsgeschwindigkeit zu einer Belastung von +4g, in Richtung „Drücken“ zu -1,5g. Bei der Manövergeschwindigkeit (dem Ende des grünen Fahrtmesserbereiches) sind die dort

erlaubten vollen Ruderausschläge Lastvielfachen von +5,3g (Ziehen) bzw. -2,65g (Drücken) gleichzusetzen. Neben den Manöverlasten treten die Böenlasten auf. Sie liegen bei Bemessungsgeschwindigkeit bei $\pm 7,5$ m/s und am Ende des grünen Bereiches bei ± 15 m/s. Wichtig ist dabei, dass diese Zahlen im Kopf praktisch „halbiert“ werden müssen: Eine Böe von +7,5 m/s bedeutet, dass man z.B. von 3,75 m/s Sinken in 3,75 m/s Steigen einfliegt, eine von -7,5 m/s beschreibt den umgekehrten Vorgang. Solche Werte werden in der Praxis durchaus erreicht. Wichtig ist jetzt, dass die angegebenen Maximallasten nur einzeln am Flugzeug auftreten dürfen. Liegt die maximale Böenlast an, darf ich keinen Ruderausschlag mehr geben, maximal zulässige Ruderausschläge sind nur in ruhiger Luft möglich. Für beide Lastarten gibt es in den Bauvorschriften ein Diagramm, das die zulässigen Lasten (n) in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit (v) darstellt. Diese beiden v-n-Diagramme sind sich sehr ähnlich, weswegen ich sie der Einfachheit halber einfach mal übereinander lege.

Es ergibt sich folgendes Bild:



Vereinfachtes, kombiniertes v-n-Diagramm

Zu dem grünen Bereich sei kurz gesagt, dass sich dessen Grenzen dadurch ergeben, dass die Luft bei diesen Geschwindigkeiten einfach nicht genug Kraft auf das Flugzeug ausüben kann, um es zu überlasten. Ein technisch einwandfreies Flugzeug ist also im grünen Geschwindigkeitsbereich in der Luft praktisch „unkaputtbar“. In allen anderen Bereichen kann zumindest eine ungünstige Kombination von Manöver- und Böenlasten zu einer Überbeanspruchung des Flugzeuges führen. Ein Beispiel: Denken wir uns den roten Strich (v_{NE}) in obigem Diagramm bei 250 km/h und durchfliegen wir bei 200 km/h eine Böe von +7,5 m/s. Damit liegen wir gut im gelben Bereich. Geben wir jetzt einen Drittel Ruderausschlag in Richtung Ziehen dazu, sind wir bereits im Reservebereich, ein halber Ruderausschlag kann bereits im Bruchbereich – außerhalb der roten Fläche – enden. Und solche Situationen sind in der Praxis nicht selten anzutreffen. Man denke nur an Überflüge unterhalb von Waldkanten mit ihren Lee-Effekten.

Das Fazit lautet also: Bodennahe Überflüge sind ohne mögliche Überbeanspruchung des Flugzeuges praktisch nur in ruhiger Luft zu realisieren.

Wie bricht ein Flugzeug?

Nun sind Berichte, nach denen ein Flugzeug nach einem rasanten Überflug gebrochen ist, auch mir nicht bekannt. Wohl kommt es aber immer wieder vor, dass bei Routinekontrollen Defekte an der Struktur erkannt werden, die dann nicht selten auf Ferti-

gungsfehler zurückgeführt werden. Dabei kann die Ursache dafür auch in einer länger zurückliegenden Überbeanspruchung liegen. Und damit sind wir bei der zweiten Ähnlichkeit zwischen Segelflugzeugen und Autoreifen: Beide haben ein „Gedächtnis“. Ein Flugzeug muss also keineswegs unmittelbar nach der Belastung brechen. Schäden durch Überlastung beginnen meist als

- örtlich gelöste Klebestellen, die erst bemerkt werden, wenn die Verklebung als Ganzes versagt,
- gelockerte Lagerbefestigungen, die irgendwann ausreißen,
- beschädigte Beschläge und Beschlagbefestigungen, bei denen der Schaden kaum sichtbar ist,
- überbeanspruchte Steuerelemente, die möglicherweise erst viel später versagen (z.B. durch Spannungsrissskorrosion),
- schlecht erkennbare Delaminierungen und Weißbrüche, die sich manchmal erst nach Monaten durch zunehmende Weichheit des Materials bemerkbar machen.

Häufig vergeht also Zeit zwischen der Überlastung und dem Erkennen des Schadens. Der Schaden ist dann oft der Überlastung nicht mehr zuzuordnen, insbesondere, wenn die Überlastung verschwiegen worden ist. Auch dann bricht ein Flugzeug meist nicht in der Luft abrupt auseinander, ausgeschlossen werden kann dies allerdings nicht.

Fazit

Bei bodennahen Überflügen kommt es oft zur Überschreitung der Betriebsgrenzen durch die Kombination von Ruderausschlägen und Böenbelastung. Schäden durch Überschreiten der Betriebsgrenzen äußern sich oft mit Zeitverzögerung. Dies birgt das Risiko, dass ein vorgeschädigtes Bauteil zu einem späteren Zeitpunkt unerwartet versagt. Dieses Versagen kann dann nicht erklärt werden und wird in der Regel als Herstellungsfehler bewertet. Aber: Jedes Bauteil darf versagen, wenn man außerhalb der Betriebsgrenzen fliegt. Die Sicherheitsfaktoren sind nicht zum Auffangen solcher Betriebsgrenzen-Überschreitungen gedacht. Und das führt zu der Konsequenz, dass vielleicht nicht der Pilot eines unsachgemäßen bodennahen Überfluges unter dessen Folgen leidet, sondern ein anderer.

Text und Grafiken: Norbert Völker
(mit freundlicher Genehmigung aus „Der Lilienthaler“ 4/2016)

– Anzeige –



ICAO-Karten u. ICAO-Segelflugkarten
Deutschland 2017 erscheinen
am 30. März 2017
bei Sammelbestellung bis zu 20% Rabatt
ab 20 Karten kostenloser Versand
Besuchen Sie uns im Internet unter
www.irl-shop.de
irlshop Luftfahrtzubehör
Alois-Rid-Weg 4, 86874 Tussenhausen
E-Mail: kontakt@irl-shop.de
Tel. 0170.599 47 35



Abhängig von Ausrüstung und Flughöhe müssen Vollmasken zur Sauerstoffversorgung eingesetzt werden. Hier beim Wellencamp 2013 in Vaga, Norwegen

WAS ES ZU BEACHTEN GILT:

SICHER UNTERWEGS BEI HÖHENFLÜGEN

Der Segelflug bis auf 9.100 Meter Höhe von Tomek Ziarko am 15. November 2015 hat Möglichkeiten aufgezeigt, die wohl selbst die meisten Piloten an diesem Ort so nicht erwartet hatten. Unbestritten eine fliegerische Hochleistung – aber: Dieser Flug erfordert auch die intensive Beschäftigung mit den in einer solchen Situation herrschenden Rahmenbedingungen.

Schon das am Tag nach dem Flug im Internet veröffentlichte Barogramm konnte den aufmerksamen Beobachter stutzig machen. Nachdem die Maximalhöhe zum zweiten Mal erreicht wurde, sieht man einen Abstieg von 5.000 Metern innerhalb weniger Minuten, der als Notabstieg interpretiert werden kann. Dem Flugmediziner kommen da unmittelbar Szenarien in den Sinn, die mit der Höhenexposition und den dadurch bedingten Gefahren zusammenhängen, nämlich Sauerstoffmangel und Druckfallkrankheit, im Volksmund auch „Taucherkrankheit“ genannt. Wochen später hat der Pilot selbst öffentlich Auskunft über seinen Flug gegeben. Die Angaben über die dabei benutzte Technik und Taktik der Sauerstoffversor-

gung sollten aus flugmedizinischer Sicht aber nicht unkommentiert bleiben, da sie lebensgefährliche Risiken beinhalten und deshalb nicht als Beispiel dienen sollten.

Die Vorgänge im menschlichen Körper

Was passiert im menschlichen Körper bei Höhenexposition? In der Luft sind etwa 21 Prozent Sauerstoff enthalten, mit der Höhe nimmt der Luftdruck ab. Der Partialdruck des Sauerstoffs in der Luft, also der Druck, der in einem Gasgemisch wie der Luft speziell dem Sauerstoff zugeordnet wird, entspricht genau diesem Prozentanteil. In Meereshöhe (Normhöhe) bei 1013 Hektopascal (hPa, Maßeinheit Luftdruck) sind das etwa 213 Hektopascal Sauerstoff-Partialdruck. Damit schafft es der Körper, im Blut/Hämoglobin eine Sättigung mit Sauerstoff von 100 Prozent zu erreichen.

Sinkt jetzt der Partialdruck durch Druckminderung mit der Höhe, sinkt auch die Sättigung im Blut. Nun hat es die Natur so eingerichtet, dass der Mensch bei einer

Sättigung zwischen 100 Prozent und etwa 90 Prozent praktisch keinen Mangel spürt; der Mangel ist aber schon da und wirkt sich besonders in der Sehfähigkeit aus.

Die Sättigung mit ca. 90 Prozent ist bei einer Höhe von ca. 3.000 Metern erreicht. Begibt man sich in Höhen über 3.000 Meter, sinkt die Sauerstoff-Sättigung im Blut unter 90 Prozent, und in der Regel verspürt man jetzt auch Mangelbeschwerden. „In der Regel“ betrifft den durchschnittlich gesunden Menschen. Ein Raucher steht da schon schlechter da, ein Mensch mit zum Beispiel einer Lungenkrankheit umso mehr.

Der Einsatz von reinem Sauerstoff hilft

Wenn man nun den Anteil des Sauerstoffs in der Atemluft von natürlichen 21 Prozent durch Zuführung von zusätzlichem Sauerstoff erhöht, kann man die Sauerstoff-Sättigung im Blut auch bei geringerem Gesamtdruck der Luft über 90 Prozent halten. Wird reiner Sauerstoff geatmet, kann die Sauerstoffsätti-

Druckhöhe		Druck (hPa)		Sauerstoff-Sättigung im Blut	Sauerstoff-Versorgung im Körper durch normale Atemluft gesunder Mensch, kein Raucher
Meter	Fuß	Sauerstoff O ₂ Partialdruck	Gesamtdruck	%	
0	0	213	1013	98	Ausreichende Versorgung
3.048	10.000	146	697	90	Relativ ausreichende Versorgung
5.486	18.000	106	506	72	Unzureichende Versorgung
6.706	22.000	90	429	65	Gefährlicher Mangel

gung im Blut bis zu einer Höhe von etwa 11.000 Metern 100 Prozent erreichen (= Druckhöhe 213 Hektopascal).

Als der Autor sein eigenes Segelflugzeug 1992 gebraucht kaufte, hatte es eine damals übliche Sauerstoffanlage, den Dräger-Höhenatmer mit Vollmaske. Der Nachteil dieser sogenannten „diluter demand“-Systeme ist der hohe Sauerstoffverbrauch. Ab einer definierten Höhe von zum Beispiel 7500 Metern liefern diese Geräte bei jedem Atemzug 100 Prozent Sauerstoff.

In den Folgejahren hat sich dann eine neue Technik am Markt etabliert, die sogenannten „pulse demand“-Systeme. Ein typischer Vertreter hiervon ist das O2D1 von Mountain High. Bei diesem wird über eine Nasenkanüle nur dann Sauerstoff verabreicht, wenn das Gerät durch das Einatmen einen Trigger (Auslöseimpuls) erhält. In Höhen bis etwa 5.500 Metern (= 18.000 Fuß) ist dies eine praktikable Methode.

Schwachstellen bei Sauerstoffanlagen

Aber auch diese Methode hat ihre (lebensgefährlichen) Grenzen. Sie versagt einerseits, wenn durch den Mund geatmet wird – typisch beim Sprechen, bei körperlicher und seelischer Belastung –, und andererseits, wenn mehr Volumen eingeatmet wird, als das System bereitstellen kann. Auf diese letzte Schwachstelle geht der Hersteller leider nicht speziell ein. Er weist in der Bedienungsanleitung aber darauf hin, dass ab 5.500 Metern eine Vollmaske benutzt werden soll, und auf das absolute Höhenlimit für das Gerät von

30.000 Fuß sowie das Temperaturlimit im Betrieb von +5 bis +60 Grad Celsius.

Neben der Sauerstoffproblematik gibt es bei Flughöhen über 5.500 Metern, wie anfangs angeführt, noch das Problem der Drucksenkung mit dem Risiko der Druckfallkrankheit. Mit sinkendem Druck macht sich in Körperflüssigkeiten wie dem Blut der Hauptbestandteil der Luft bemerkbar, der Stickstoff. Er will in die gasförmige Phase übertreten. Irgendwann ist die Fähigkeit zum Abatmen über die Lunge überschritten, und es bilden sich Gasbläschen in der Flüssigkeit.

Warum nun gerade bei 5.500 Metern? In dieser Höhe ist der Gesamtdruck der Luft mit 506 Hektopascal nur noch halb so hoch wie in Meereshöhe. Jeder Taucher lernt, dass bei Tauchtiefen bis zu zehn Metern beim Auftauchen keine Gefahr droht. Bei tieferen Tauchgängen müssen aber sogenannte Dekompressionspausen unter Wasser eingehalten

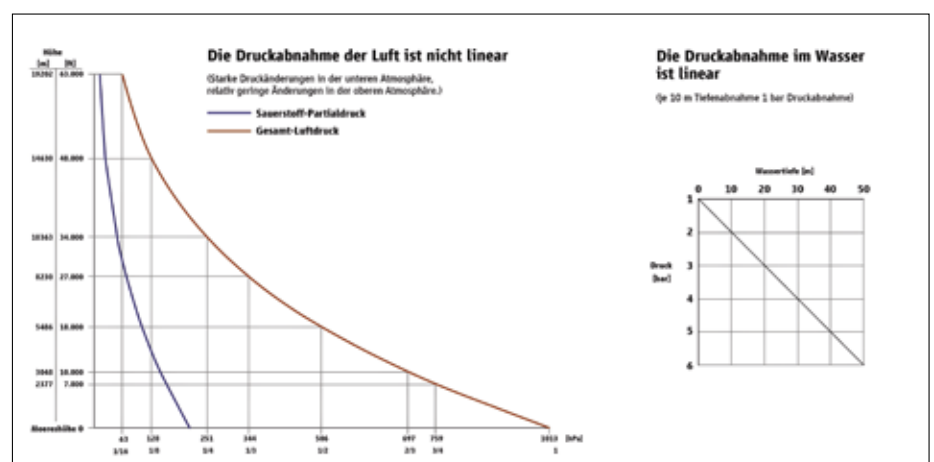
werden. Der Aufstieg aus zehn Metern Tauchtiefe zur Wasseroberfläche entspricht genau einer Halbierung des Drucks von zwei bar auf 1013 Hektopascal über dem Wasserspiegel.

Risiko Druckfall

Auf die Flugsituation übertragen, entspricht dies genau dem Aufstieg von Meereshöhe auf 5.500 Meter Flughöhe mit einer Druckhalbierung auf 506 Hektopascal. Eine weitere Druckhalbierung ergibt sich beim weiteren Aufstieg auf ca. 10.500 Meter Flughöhe, die nächste bei ca. 15.000 Metern. Das heißt, der Aufstieg von Meereshöhe auf 10.500 Meter Flughöhe entspricht, was den Druck betrifft, dem Auftauchen aus 30 Metern zur Meeresoberfläche (beide Male wird der Druck auf ein Viertel des Anfangswertes reduziert).

Das Risiko Druckfall kann dadurch verringert werden, dass der Stickstoffanteil reduziert wird, zum Beispiel durch eine ausreichende Zeit des Atmens von reinem Sauerstoff (sogenannte Voratmung). Diese Technik wird zum Beispiel in Unterdruckkammern vor Höhenexposition angewendet, oder von Höhenfallschirmspringern, die aus Absetzhöhen von über 4.000 Metern springen wollen. Über etwa 14.000 Meter Höhe sollte darüber hinaus nicht mehr ohne Druckanzug geflogen werden, ab 19.000 Metern (Armstrong limit) ist der Aufenthalt ohne Druckanzug tödlich.

Wenn man diese Zusammenhänge nun auf den Flug vom 15. November 2015 überträgt, ist bei aller vom Sessel vor der Computertastatur aus gebotenen Zurückhaltung aber aus flugmedizinischer Sicht unbedingt festzuhalten: Die Verwendung eines Sauerstoffsystems mit „pulse demand“-Technik, ausschließlich mit Nasenkanüle und ohne Berücksichtigung



der Erfordernisse zur Vermeidung der Druckfallkrankheit, ist nicht sachgerecht.

Sauerstoff gegebenenfalls im Übermaß einsetzen

Fazit: In Flughöhen über 5.500 Metern muss die Einsparung von Sauerstoff kritisch betrachtet werden; zur Vorbeugung der Taucherkrankheit muss Sauerstoff gegebenenfalls sogar im Übermaß eingesetzt werden.

Es sei jedem angeraten, im Segelflug über 5.500 Metern „pulse demand“-

Systeme mindestens entsprechend der Herstelleranweisung zu verwenden; besser in diesen Höhen ist die Verwendung eines „diluter demand“-Systems mit Vollmaske, frostsicherer Installation und ausreichendem Sauerstoffvorrat. Geht der Flug deutlich über 5.500 Meter hinaus, muss in Abhängigkeit der erwarteten Aufstiegszeit entweder Sauerstoff vorgeatmet werden oder, bei langsamem Aufstieg, während des Fluges früh reiner Sauerstoff geatmet werden. Weiterhin sollte spätestens dann ein mitgeführtes unabhängiges Notsystem eingesetzt werden können, dessen Einsatz mit minimalem

Aufwand idealerweise über die bereits angelegte Vollmaske erfolgen kann.

Der Autor ist hauptberuflicher Fliegerarzt und leitet die entsprechende Fachabteilung im Luftfahrtamt der Bundeswehr. Privat ist er Pilot mit Lehrberechtigung (CRI).

Text und Grafiken: Dr. Ulrich Werner
Foto: Federico Martinez
(mit freundlicher Genehmigung aus
Magazin LuftSport, Juni/Juli 2016)

ZENTRALISIERUNG

NEUER FIS-BETRIEBSRAUM IM CENTER LANGEN

Der erste Schritt in Richtung FIS-Zentralisierung ist getan: Die FIS-Lotsen der DFS-Kontrollzentrale in Langen arbeiten seit dem 13. Dezember in einem neuen, zentralen Betriebsraum.

Die DFS wird in Zukunft ihren kompletten deutschlandweiten Flight Information Ser-

vice (FIS) für Sichtflieger aus diesem neuen Betriebsraum erbringen. Damit ist die erste Phase des Projektes FIS-Zentralisierung abgeschlossen. Für die zweite Phase ist der Umzug des Münchener Luftraumes für März 2018 und des Bremer Luftraumes für Dezember 2018 in den FIS-Betriebsraum nach Langen geplant.

Im Rahmen dieser FIS-Zentralisierung werden die Sektorgrenzen der dann neun FIS-Sektoren optimiert und es wird bundesweit ein einheitlicher FIS-Service angeboten.

Text: Deutsche Flugsicherung (DFS)

– Anzeige –

ORATEX®
das Bespanngewebe

**100%
MADE IN GERMANY**

bis zu 50 % Gewichtsreduzierung

- kein Lackieren
- kein Spannlack
- keine gesundheitsgefährdenden Dämpfe
- sofort flugfertig

Workshop-Termine
für 2017
jetzt online!

Nähere Infos und Bestellung unter: www.oracover.de

LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlösschen 20, D-04179 Leipzig • Tel. (0341) 442305-0 • Fax (0341) 442305-99 • Mail: Info@oracover.de



1

Gut, wenn man
mit seiner
Leidenschaft
bei uns landet.

Wer sein Flugzeug optimal versichern möchte, braucht möglichst klare Sicht. Und einen verlässlichen Partner auf Augenhöhe. Mit der Allianz gelangt beides in perfekte Balance. Denn unsere 100-jährige Erfahrung im Bereich der Luftfahrtversicherung bietet wolkenlose Konditionen für Ihre individuelle Lösung.

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



Die Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) ist eine eigene Marke der Allianz Gruppe für Firmen- und Spezialrisiken. Ihr Wirken konzentriert sich auf das komplexe Geschäftsfeld großer, individueller Unternehmensrisiken, die oft auf multinationaler Ebene angesiedelt sind und mit Spezialgefahren einhergehen. Das Tätigkeitsfeld umfasst in erster Linie die kommerzielle Luftfahrt sowie Flughäfen und Raumfahrt. Versicherungsschutz wird für Sachschäden und Haftpflichtschäden angeboten.

Allianz

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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	Peter Lang	-21	lang@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	Silvia Eble	-25	eble@bwlv.de
Buchhaltung/Verwaltung	Martina Dobrinkat	-26	dobrinkat@bwlv.de
Luftfahrttechnischer-/EASA-Betrieb	Matthias Birkhold	-30	birkhold@bwlv.de

TOP-TERMINE IM FEBRUAR 2017

BWLVL-PRESSESEMINAR

11.2. 2017 Bildungsstätte Klippeneck
Info: www.bwlv.de

32. BWLV-HEXENTREFFEN

11./12.2.2017 Flugplatz Übersberg
Info: gaby@eike-net.de

SKI FLY-IN ISNY

11./12.2.2017 Flugplatz Isny-Rotmoos
Info: www.lsg-isny.de

FLUGWETTER-SEMINAR

18.2.2017 BWLV-Motorflugschule Hahnweide
Info: info@motorflugschule.info

LUFTRAUM-INFOABEND

24.2.2017 Alte Turnhalle Herrenberg
Info: www.bwlv.de