

MOTORFLUG/UL SEITE 15

## SKANDINAVISCHES FREUNDLICHKEIT

ZWEI JUNGE PILOTEN AUS DONZDORF WAREN MIT DEM UL IM NORDEN UNTERWEGS

LUFTSPORTLERINNEN SEITE 42

## ERFOLGREICHE BWLV-PILOTINNEN

KATRIN SENNE UND CORNELIA SCHAICH HOLEN DEN TITEL  
BEI DEN DEUTSCHEN SEGELFLUG-MEISTERSCHAFTEN DER FRAUEN

TITELTHEMA SEITE 3

## EINSTEIGERMODELL FÜR DIE JÜNGSTEN

DAS PROJEKT „ROOKIE“ SOLL KINDER MIT  
EINFACHEN BAUSÄTZEN FÜR DEN MODELLFLUG BEGEISTERN



Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

## der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

### JETZT BEIM JUFLI MITMACHEN!

Vom 6. bis 12. August 2022 veranstaltet die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meißkirch wieder das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFlI). Mitmachen können alle, die eine gültige Luftfahrer-Lizenz haben, Mitglied in einem Luftfahrtverband sind sowie das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Alle Infos gibt's unter [www.juflI-leibertingen.de](http://www.juflI-leibertingen.de). Also noch schnell anmelden und dabei sein!



## EDITORIAL

- 3 Rookie – das Modell für die Jüngsten zum Einstieg in den Luftsport

## ALLGEMEINES

- 4 Neuerung: Elektronisches Flugbuch ist nun erlaubt
- 5 Bitte beachten: Wichtiger Hinweis zu den ATO-Unterlagen
- 5 Tipp für Interessierte: Ein Vulkanausbruch und seine Folgen
- 6 Zum Wohle aller: Piloten melden Waldbrände

## LUFTSPORTJUGEND

- 6 Angebot im Herbst: Jetzt anmelden zum (B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang!
- 7 Herzliche Einladung: BWLV-Landesjugendversammlung und LaJu

## MODELLFLUG

- 8 Early-Birds-Förderprogramm: Zwölf Monate lang Unterstützung für Modellflug-Jugendgruppen
- 9 Flugsportverein 1910 Karlsruhe: Zweites Warbird-Treffen am Modellflugplatz in Neumalsch
- 10 Gemeinsame Nachwuchsaktion von FAI, DAeC und BWLV – Rookie: Tipps zum Bauen und Fliegen für das Einsteigermodell
- 11 [mg-airports.eu](http://mg-airports.eu): Wettbewerbsportal für Modellflieger

## FREIBALLON

- 12 BWLV-Pfingstjugendlager der Ballonsportgruppe Stuttgart: Keine Ballonfahrt, aber trotzdem viel Spaß
- 14 Höhenfahrt mit zwei Heißluftballonen: Von Stuttgart bis zum Chiemsee

## MOTORFLUG/UL

- 15 Mit dem UL nach Skandinavien: Im Zeichen der Freundlichkeit
- 18 56. Allgäuflug-Wettbewerb 2022 der Fliegergruppe Leutkirch: Interessante Strecke und spannende Ziellandungen
- 21 „Navgeeks“ – Navigationsflug: Unnötiges Wissen oder vergessene Weisheit?
- 23 Impression: Gut gelaunt über der Ortenau
- 24 Deutsche Meisterschaft der UL-Flieger: Aller guten Dinge sind drei
- 25 Bitte vormerken: (B) Hinweis auf die FI(A)-/CRI(A)-Lehrgänge 2023
- 26 Motorfluglehrer-Lehrgang des BWLV: Kein Spaziergang über den Wolken
- 28 Mit der DA 40 in die Schweiz: An Tagen wie diesen...
- 20 Kraftstoff: Die neue Mogas-Karte ist da!
- 31 Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“: Beeindruckende Erfahrung

## SEGELFLUG

- 32 Wettbewerb: Die Hahnweide ist zurück
- 34 Flugschüler aus Müllheim in Hayingen: Trudleinweisung mal anders
- 35 1. Mälscher Frühjahrsfliegen: Gelungener Auftakt mit Aussicht auf Fortsetzung
- 37 Jetzt bewerben: Karriere als Sportsoldat Segelflug bei der Bundeswehr
- 37 Termintipp: Deutscher Segelfliegtag in Koblenz
- 38 Süddeutsche Segelflugmeisterschaft der 18m-Klasse in Winzeln: Michael Schlaich vom LSV Schwarzwald holt sich den Sieg
- 40 D-Kader-Trainingslager 2022: Eine Woche der Superlative

## LUFTSPORTLERINNEN

- 42 Deutsche Meisterschaft der Frauen in Landau: Erfolge für BWLV-Pilotinnen
- 42 Beeindruckender Streckenflug: Auf Rekordjagd
- 43 Bitte vormerken: Treffen der Luftsportlerinnen 2023

## REGIONEN

- 43 Region 1: Im siebten Fliegerhimmel
- 44 Region 3: Flugplatzfest in Ellwangen-Erfental (EDPY)
- 44 Region 5: Familientag beim Luftsportverein Roßfeld

## GRATULATION

- 45 FSV Wächtersberg: Berndt Lupke zum 80. Geburtstag

## BWL/MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2022
- 47 BWLV-Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte im Oktober 2022: (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen Hybrid

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Die Fliegergruppe Lahr-Ettenheim mit Sitz am Flugplatz Altdorf-Wallburg hat umgestellt: Statt der bisher eingesetzten DR 400 nutzt sie nun aus Kostengründen eine Bristol mit einem Rotax-Triebwerk mit 141 PS als neues Schleppflugzeug. Das Bild zeigt einen der ersten F-Schlepps des UL mit einer K 8.

Foto: Martin Bildstein

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

Telefon: 0711 22762-23  
E-Mail: [adler@bwlv.de](mailto:adler@bwlv.de)  
[buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de)

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

h&h Werbemanufaktur  
Chris Henninger  
Kammeradern 15  
74219 Möckmühl  
Telefon: 06298 926909-8  
E-Mail: [anzeigenverkauf@bwlv.de](mailto:anzeigenverkauf@bwlv.de),  
[c.henninger@hh-wm.de](mailto: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](mailto:druck@konradin.de)  
Internet: [www.konradinheckel.de](http://www.konradinheckel.de)

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



Hans Deuschle, BWLV-Modellflugreferent

## ROOKIE – DAS MODELL FÜR DIE JÜNGSTEN ZUM EINSTIEG IN DEN LUFTSPORT

### Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

schaut man in die Vereine, findet man dort meist nur Kinder von Eltern, die unseren schönen Modellflugsport bereits betreiben – Neuankömmlinge von außerhalb sind eher selten. Sicher hat zudem auch Corona dazu beigetragen, dass Jugendliche dem Modellflug fernblieben; der Nachwuchs hat jedenfalls sehr gelitten. Uns geht es da wie vielen anderen Sportarten, auch der gesamte Luftsport in Deutschland ist betroffen.

Doch nur Jammern hilft nicht. Was also können wir tun? Um der aktuellen Entwicklung etwas entgegenzusetzen und die Begeisterung am Luftsport schon in jungen Jahren zu vermitteln, setzt der BWLV im Modellflug jetzt ein Konzept für Kindergarten- und Grundschulkindern um – frei nach dem Motto: Man kann nie früh genug damit anfangen, den Nachwuchs auf den Geschmack zu bringen. „Rookie“ heißt das Projekt – mit „Rookie“ bezeichnet man in Sport und Wissenschaft Neulinge oder Anfänger.

Was steckt dahinter? Vincent Merlijn, F3K-Weltmeister (F3K sind RC-Wurfgleiter, auch Schleudersegler genannt), hat ein äußerst einfach zu bauendes Modell entwickelt. Über den Educational-Unterausschuss der CIAM wurde es zum offiziellen Projekt der FAI, das sich inzwischen weit verbreitet hat. Auf der FAI-Website [www.fai.org/rookieproject](http://www.fai.org/rookieproject) gibt es alle Infos über dieses Projekt, Bauanleitungen, Hilfestellung, Wettbewerbe. Die Idee hat die Runde gemacht. Schaut man im Internet, so findet man Aktionen in vielen Ländern, selbst in der Mongolei werden die Rookies in Kindergruppen zusammengebaut und geflogen.

Ein Einsteigermodell muss unkompliziert zu bauen und zu fliegen sein. Ein winziger Elektromotor mit Propeller, wie in den Multicoptern verwendet, ein Kondensator als Energiespeicher, Schaum für die Flächen und ein Kohlestab als Rumpf, dazu eine kleine Ladebox mit drei AA-Zellen – und das Fliegen kann losgehen.

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat das FAI-Projekt aufgegriffen. Sie subventioniert die Bausätze, so kosten sie nur noch 7 Euro. Und um diese Nachwuchsförderung voranzubringen und auch zu zeigen, wer hinter der Aktion steckt, hat der BWLV eine größere Menge bestellt und dafür ein eigenes Design bekommen. So schmückt jetzt das BWLV-Logo den linken Flügel, das des DAeC den rechten Flügel. Das Freiflugmodell begeistert Kinder und Erwachsene, die beim Bau der Geräte

gerne ein bisschen Hilfestellung leisten dürfen, gleichermaßen. Mittlerweile sind etwa 1.000 Stück dieses Modells in den Verbänden des DAeC in Deutschland im Einsatz.

Die Kästen mit den Bausätzen können bei mir unter [deuschle@bwlv.de](mailto:deuschle@bwlv.de) bestellt werden. Um den Aufwand in Grenzen zu halten, sollten mindestens fünf Bausätze abgenommen werden. Natürlich brauchen die Kinder Hilfe von Erwachsenen beim Bauen. Doch schon in etwa zwei Stunden dürfte das Modell flugfertig sein.

Zum Fliegen sollte man sich eine größere, freie Fläche suchen und bei nur wenig Wind starten, denn es gibt ja keine Fernsteuerung. Der richtige Start hängt auch von der Trimmung ab. Aber eins hat sich gezeigt: Die Kinder haben ziemlich schnell den Dreh heraus, das Modell zu fliegen bis zu einer Minute zu starten.

Die örtlichen Vereine beraten euch gerne dazu. Wenn nicht, hilft das Team unseres BWLV-Fachausschusses Modellflug ebenfalls gerne weiter. Zudem können wir Interessenten auch anderweitig vermitteln, falls es vor Ort keinen direkten Ansprechpartner gibt.

Denkbar ist zudem, den Rookie in Schulen in einer Art Projektgruppe zu erstellen oder in ein Schüler-Ferienprogramm einzubinden. Dank des Zuschusses ist der Rookie für die Vereine und für jeden Schüler erschwinglich.

Auf Seite 10 dieser Ausgabe gibt es konkrete Tipps zum Bauen und Fliegen mit dem kleinen Rookie. Ich wünsche mir, dass wir mit dieser Aktion möglichst viele Kinder für unsere tolle Sportart, den Modellflug, begeistern können. Und vielleicht gelingt ja sogar der Einstieg generell in den Luftsport und somit auch in die mantragende Fliegerei.

Also schnell den Bausatz bestellen und mitmachen – es lohnt sich!

Ihr

NEUERUNG:

# ELEKTRONISCHES FLUGBUCH IST NUN ERLAUBT

Flugnummer	Kennzeichen	Schüler	Startzeit	Landzeit	Flugzeit	PIC-Zeit	Dualzeit	FI-Zeit	Startort	Landort	Startort	Landort	Startort	Landort	Schulung	Kommentar	PI-Unterschiff			
28.05.2022	D-2021		15:09	15:16	00:07	00:07			00:07	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
28.05.2022	D-2021		15:26	15:32	00:06	00:06			00:06	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
28.05.2022	D-4418		10:36	14:26	03:53	03:53				Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Nein			
06.08.2022	D-2021		08:28	08:49	00:21	00:21			00:21	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		09:19	09:32	00:13	00:13			00:13	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		09:58	10:23	00:25	00:25			00:25	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		10:47	10:57	00:10	00:10			00:10	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		13:29	13:28	00:08	00:08			00:08	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		14:03	14:59	00:56	00:56			00:56	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
06.08.2022	D-2021		14:21	14:28	00:07	00:07			00:07	Baunertalbach	Baunertalbach	Winderschlepp				1	Schulflug			
11.08.2022	D-4418		10:08	14:23	04:23	04:23				Baunertalbach	Baunertalbach	Flugtagsschlepp				1	Nein			
18.08.2022	D-KWNP		09:33	09:44	00:11	00:11				Baunertalbach	Baunertalbach	Eigenstart				1	Nein			
Gesamt													10:18	10:18	01:51				12	

Um sein Flugbuch elektronisch führen zu dürfen, müssen laut Behörde zahlreiche Voraussetzungen erfüllt werden. So muss das hierfür verwendete Programm unter anderem bestimmte Funktionen bereitstellen

Während bislang Flugbücher in papiergebundener Form geführt werden mussten, gibt es neuerdings auch die Möglichkeit, dies in elektronischer Form zu tun. Hierzu gelten allerdings strikte Vorgaben, die zwingend eingehalten werden müssen. Nur, wenn diese erfüllt sind, kann das elektronische Flugbuch von den Behörden anerkannt werden. Alle Anforderungen gibt es hier im Überblick.

Allen Piloten sollte bewusst sein, wie groß die Bedeutung des Flugbuches nicht zuletzt durch die Veränderungen durch die Regelbücher für den Ballonsport und den Segelflug geworden sind. Nicht nur der Nachweis von Flugzeiten, sondern auch der Nachweis von Berechtigungen und deren Gültigkeit muss über das Flugbuch nachgewiesen werden.

Bislang waren Piloten aufgefordert, ihre Flugbücher in papiergebundener Form zu führen. Im adler 07/2021 wurde schon über die Grundsätze zur Aufzeichnung von Flugzeiten berichtet. Dies beruhte auf der NfL 2021-2-602.

Dies hat sich nun geändert! Die Grundsätze zur Aufzeichnung sind zwar immer noch die gleichen geblieben, doch ist die Forderung nach der papiergebundenen Aufzeichnung entfallen. In den geänderten AMC zur VO(EU)1178/2011 (FCL.050) und den AMC zum Ballonsport (BFCL.050) und Segelflug (SFCL.050) wird nun nicht mehr von papiergebundenen, sondern von geeigneten Formaten zu den Aufzeichnungen gesprochen.

Dies bedeutet nun für alle Luftsportler, dass sie auch die Möglichkeit haben, Flugbücher in elektronischer Form zu führen. Dabei müssen aber die Grundsätze der NfL 2021-2-602 eingehalten werden. Die Behörden werden dabei keine elektronischen Flugbücher explizit zulassen, sondern gegebenenfalls prüfen, ob diese Programme den Forderungen der NfL entsprechen. Die Verantwortung liegt also beim Piloten, dass er ein entsprechendes Programm verwendet.

### Welche wichtigen Forderungen werden nun an so ein elektronisches Flugbuch gestellt?

1. Es müssen die erforderlichen Mindestangaben für jeden Flug erfasst werden.
2. Die Flugzeiten müssen nach den Kategorien „PIC“, „Dual“ und „FI-Zeit“ aufgezeichnet werden.
3. Fehlerhafte Eintragungen sind so zu streichen, dass diese erkennbar bleiben. Anschließend ist die korrekte Eintragung unter Angabe des Änderungsdatums vorzunehmen.
4. Unterschriften mit Lizenznummer zur Bestätigung von Flügen und Berechtigungen müssen eingegeben und dargestellt werden können.
5. Auszüge aus dem Flugbuch müssen in elektronischer Form der Behörde auf Verlangen vorgelegt werden können.

6. Die vorgeschriebene Aufbewahrungszeit muss gewährleistet sein.

**Aus diesen Forderungen geht nun auch klar hervor, dass eine Excel-Liste oder ein Auszug aus dem Programm „Vereinsflieger“ nicht ausreichend sind und von der Behörde auch nicht anerkannt werden!**

Zusätzlich sollten solche Programme auch weitere Möglichkeiten besitzen, um einem die Flugbuchführung zu erleichtern. Neben einer PC-Version sollte auch eine korrespondierende App fürs Smartphone vorhanden sein. Damit können dann Flüge automatisch aufgezeichnet und in das Flugbuch übertragen werden. Über diesen Weg könnten dann auch geforderte Unterschriften ins Flugbuch kommen.

Wichtig sind auch Importfunktionen. Es solle die Möglichkeit bestehen, vorhandene Daten zu importieren – so zum Beispiel ein CSV-Datenimport, Import von Flügen aus dem Vereinsflieger, aus WeGlide oder ein IGC-Datenimport. Schön sind natürlich auch einige Statistikfunktionen, um sein Flugbuch zu analysieren.

Es ist dem Piloten freigestellt zu entscheiden, ob er sein Flugbuch in Papierform oder elektronisch führt – es muss nur geführt werden und den Anforderungen entsprechen!

Text: Harald Ölschläger, BWLV-Verbandsausbildungsleiter  
Screenshot: Harald Ölschläger/red.

BITTE BEACHTEN:

## WICHTIGER HINWEIS ZU DEN ATO-UNTERLAGEN

Die Ausbildung in den Vereinen in Baden-Württemberg, die im BWLV zusammengeschlossen sind, erfolgt im Rahmen der ATO (Approved Training Organisation) des BWLV. Um diese Ausbildung weiter zu vereinheitlichen und zu vereinfachen, wird der BWLV alle Dokumente, die den Vereinen im Rahmen der ATO zur Verfügung stehen, in den kommenden Monaten schrittweise an einer Stelle bündeln. Dies beinhaltet, dass die ATO-Dokumente bewusst sukzessive von der BWLV-Homepage (passwortgeschützter ATO-Bereich) entfernt werden.

**Stattdessen wird das Augenmerk darauf gelegt, dass alle ATO-Dokumente künftig nur noch ausschließlich über das Programm „Vereinsflieger.de“ zum Download zur Verfügung gestellt werden, auf das alle auszubildenden Vereine Zugriff haben.** So kann garantiert werden, dass die jeweils aktuellen Versionen gezielt an einer Stelle zu finden sind.

Die Dokumente zur ATO befinden sich im Vereinsflieger zum Download unter  
→ Verein → Dokumente → ATO-BWLV. Dort sind unter anderem abgelegt:

- Betriebshandbuch (BHB)
- Ausbildungshandbuch (AHB)
- Trainingshandbücher Segelflug

Für den Motorflug befinden sich die Unterlagen ebenfalls im Vereinsflieger, hier unter → Verein → Dokumente → ATO-BWLV → Ausbildungsakten (FCL)

Fragen beantwortet Bernd Heuberger gerne unter [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de).

Text: Harald Ölschläger/red.

TIPP FÜR INTERESSIERTE:

## EIN VULKANAUSBRUCH UND SEINE FOLGEN

Am 15./16. Januar 2022 ist der Vulkan Hunga Tonga ausgebrochen, der im Südpazifik auf einer gleichnamigen Insel liegt. Nun könnte man fragen: Was hat das mit uns hier zu tun und warum sollte das überhaupt relevant sein? Tatsächlich mehr, als man vielleicht vermutet, denn die Eruption und ihre Folgen waren auch in Deutschland zu spüren.

Welche gewaltigen Kräfte hierbei am Werk waren, betrachtet der Meteorologe und Wissenschaftsjournalist Dr. Manfred Reiber aus Schopfheim in einer Präsentation mit dem Titel „Hat die Vulkaneruption des Hunga Tonga unser lokales Wetter beeinflusst?“

Anhand von Satellitenbildern wird zunächst der Eruptionsprozess des Vulkans gezeigt. Wesentliche Auswirkungen der Eruption werden erläutert. Diagramme einer lokalen Wetterstation im Hotzenwald zeigen den Verlauf von Druck, Temperatur, Wind und Luftfeuchtigkeit unter Einwirkung der Druckwelle.

Die Präsentation gibt es als CD zum Preis von 7 Euro. Sie kann per E-Mail bestellt werden unter [DrMReiber@freenet.de](mailto:DrMReiber@freenet.de).

Text: red.

Foto: Dr. Manfred Reiber

– Anzeige –



The advertisement features a blue background with a white circular logo for 'FRIEBE FLUGBEDARF' at the top left. To its right, the text 'FRIEBE 1951-2021' is displayed. Below this, '70 Jahre' is written in large white numbers, with 'Verbunden mit der Luftfahrt' in smaller text underneath. A pair of black Bose A20 aviation headphones is shown on the right side. At the bottom, the Bose logo and 'BOSE A20 AVIATION HEADSET' are visible. The contact information for Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH is provided at the bottom right.

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH  
City Airport · 68163 Mannheim  
+49 621 - 700 189-0  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) · [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)

Was am einen Ende der Welt passiert, bleibt am anderen Ende oft nicht unbe-merkt – das gilt auch für Vulkan- ausbrüche



ZUM WOHLERGANG:

## PILOTEN MELDEN WALDBRÄNDE

**Waldbrände früh erkennen und melden, um Schlimmeres zu verhindern: Nach diesem Motto handeln zahlreiche Luftsportler in Deutschland. Die gezielte Weitergabe von Koordinaten per Funk ermöglicht der Feuerwehr ein schnelles Eingreifen. Derzeit ist dies wegen der großen Trockenheit besonders gefragt.**

Insbesondere in waldreichen und bergigen Gebieten können Waldbrände auch abseits öffentlich zugänglicher Straßen entstehen. Herrscht zusätzlich lang anhaltende Trockenheit, so wie dies auch in diesem Jahr der Fall ist, ist das Unglück programmiert.

So funktioniert im Ernstfall die Meldekette: Wenn der Pilot eine starke Rauchentwicklung und/oder einen Waldbrand entdeckt, hält er die Koordinaten der Brandstelle auf dem GPS fest. Dann funkt er den Turm auf dem nächstgelegenen Flugplatz an und gibt die Position des Brandherdes durch. Vom Turm aus wird die Feuerwehr benachrichtigt. Zusätzliche Sichtungsrunden des Piloten vor der Landung können garantieren, dass nicht noch weitere Brandherde existieren.

Wahlweise kann der Pilot auch die FIS Langen anrufen oder die Notrufnummer der Feuerwehr (112) oder Polizei (110) anrufen und die Koordinaten

durchgeben. Wichtig dabei ist immer, die Position des Waldbrandzentrums möglichst genau zu erfassen, damit die Waldbrandbekämpfer die besten Anfahrtsrouten zum Angriff auswählen können.

Auch in anderen Bundesländern engagieren sich Piloten ehrenamtlich für die Sicherheit der Bevölkerung. Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz zum Beispiel ruft seine Piloten regelmäßig dazu auf, Brände zu melden und Ausschau zu halten. Auch in Bayern und Nordrhein-Westfalen sind Piloten auf diesem Gebiet aktiv. So konnten in den vergangenen Jahren etliche Waldbrände frühzeitig gemeldet und dadurch größere Schäden verhindert werden.

Text: red.

## LUFTSPORTJUGEND

ANGEBOT IM HERBST:

### **(B) JETZT ANMELDEN ZUM BWLJUGENDLEITER- FORTBILDUNGSLEHRGANG!**

Der BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang wird dieses Jahr im Anschluss an den BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang auf dem Klippeneck angeboten.

Um den Teilnehmern die Inhalte vermitteln zu können, an denen sie am meisten interessiert sind, wurde auf Instagram eine Umfrage zu den Themen durchgeführt. An der Umsetzung der Wünsche arbeitet der Fachausschuss Jugend des BWLV und die Teilnehmer können auf ein abwechslungsreiches Programm gespannt sein.

Außerdem können sie sich darauf freuen, neues Wissen zu sammeln und sich über schon Gelerntes und ihre Erfahrungen auszutauschen. Natürlich stehen auch aktuelle und praxisnahe Themen auf dem Programm, bei denen Tipps und Tricks vermittelt werden und bei denen sich die Teilnehmer gegenseitig weiterhelfen können.

**Termin:** Freitag, 4. November bis  
Sonntag, 6. November 2022  
**Kosten:** 70 Euro pro Teilnehmer

**Anmeldung:** Online-Formular unter  
[www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → Downloads)



Der Austausch mit anderen Jugendleitern ist nicht nur wichtig, sondern macht auch Spaß

Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangsplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldungseingangs. Die Anmeldungen für den Lehrgang sind bitte zeitnah an Tina Gaßmann ([gassmann@bwlv.de](mailto:gassmann@bwlv.de)) zu senden. Sie ist auch Ansprechpartnerin bei allen Fragen.

Die Ausschreibung des BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgangs, der vom 30. Oktober bis 3. November ebenfalls auf dem Klippeneck geplant ist, findet sich im Mai-adler oder online unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → Jugendleiter-Grundlehrgang).

(B) Der Lehrgang fällt unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG) – das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Achtung: Der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden! Alle Infos hierzu gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) oder [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de).

Text: Tina Gaßmann | Foto: z

HERZLICHE EINLADUNG!

# BWLV-LANDES- JUGENDVERSAMMLUNG UND LAJU

Am Samstag, 17. September 2022, findet am Flugplatz Hornberg sowohl die BWLV-Landesjugendversammlung als auch das diesjährige Landesjugendtreffen statt. Beginn der BWLV-Landesjugendversammlung ist um 18 Uhr im Clubheim der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd.

## BWLV-Landesjugendversammlung

Folgende **Tagesordnung** für die BWLV-Landesjugendversammlung ist vorgesehen:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Bericht der Landesjugendleitung
3. Bericht der Bezirksjugendleiter und Sachbearbeiter
4. Aussprache zu TOP 2 und 3
5. Entlastung der Landesjugendleitung
6. Anträge und Verschiedenes

Anträge sind spätestens bis 31. August 2022 über die BWLV-Geschäftsstelle an den Landesjugendleiter zu richten.

Rückfragen jeglicher Art gerne auch per E-Mail unter [Jugend@bwlv.de](mailto:Jugend@bwlv.de)

## BWLV-Landesjugendtreffen (LaJu)

Im Anschluss an die BWLV-Landesjugendversammlung lädt die Jugendgruppe des Vereins alle jungen und junggebliebenen Flieger zum legendären Landesjugendtreffen ein. Check-In für die anreisenden Jugendlichen ist ab 15 Uhr geplant.

Anschließend gibt es ein gemeinsames Abendessen und eine Party mit Lichtshow im Hangar. Außerdem darf man auf den vereinseigenen „DJ Puschl“ aka „RMJS“ mit Club- und Festivalbeats gespannt sein. Das LaJu endet am nächsten Morgen nach einem gemeinsamen Frühstück. Das LaJu ist eine gute Möglichkeit, viele Jugendlichen aus ganz Baden-Württemberg mit dem gleichen Hobby kennenzulernen und neue Kontakte zu knüpfen.

Übernachtungsmöglichkeiten haben die Anreisenden in mitgebrachten Zelten oder im eigenen Wohnmobil/Camper. Bei dem Flugplatz Hornberg handelt es sich um ein Segelfluggelände – platzfremde Motorflugzeuge sind deshalb nicht zugelassen.

Weitere Infos und die Anmeldung finden sich auf Instagram (@fliegergruppe\_gd) und auch auf der Internetseite [www.eventcreate.com/e/lajuhornberg2022](http://www.eventcreate.com/e/lajuhornberg2022). Die Hornberger Jugend freut sich darauf, viele neue Gesichter zu sehen!

Noch ein wichtiger Hinweis zur Anreise: Zum Zeitpunkt des LaJu ist die Zufahrt zum Segelfluggelände Hornberg teilweise wegen Bauarbeiten gesperrt. Die Anfahrt kann nicht aus der Richtung von Schwäbisch Gmünd über Weiler i. d. B. erfolgen. Die Zu-



Auf dem Hornberg finden am 17. September die BWLV-Landesjugendversammlung und anschließend das Landesjugendtreffen mit großer Party statt

fahrt aus Richtung Süden über Weißenstein und weiter durch Degenfeld auf den Flugplatz ist weiterhin möglich.

Alle Jugendlichen sind zu beiden Veranstaltungen sehr herzlich eingeladen. Die BWLV-Jugend freut sich auf viele Teilnehmer und wünscht eine gute Anreise!

Text: Tim Steiner, BWLV-Landesjugendleiter/Tobias Treschl/red.

Foto: z

– Anzeige –

**#Merch by DFS Group**

Zum Verschenken oder Selbergönnen:

Die beliebten Merchandise-Produkte mit Motiven von DFS und Eisenschmidt. Das komplette Sortiment findet ihr unter:  
[www.eisenschmidt.aero/merch-by-dfs-group/](http://www.eisenschmidt.aero/merch-by-dfs-group/)

**EISENSCHMIDT**  
DFS GROUP

[www.eisenschmidt.aero](https://www.instagram.com/eisenschmidt_aero) · [info@eisenschmidt.aero](mailto:info@eisenschmidt.aero) · +49 6103/20 596-0

EARLY-BIRDS-FÖRDERPROGRAMM

# ZWÖLF MONATE LANG UNTERSTÜTZUNG FÜR MODELLFLUG-JUGENDGRUPPEN



▲ In der Werkstatt bei der Modellflug-Gemeinschaft Aspach – diese hat beim Early-Birds-Förderprogramm mitgemacht



▼ Die Jugendgruppe des MFSV Bietigheim-Sachsenheim kam zuletzt auch in den Genuss der Förderung

Der Verlag für Technik und Handwerk neue Medien (VTH) schreibt zusammen mit mehreren Modellbau-Firmen derzeit die vierte Auflage seines FMT-Jugendförderprogramms „Early Birds“ für Modellflieger aus. FMT steht dabei für die Fachzeitschrift „Flugmodell und Technik“, die der Verlag herausgibt. Gefördert werden zehn Jugendgruppen über einen Zeitraum von zwölf Monaten.

## Was beinhalten die Förderpakete?

Die Förderpakete enthalten verschiedene Vorteile bei der Beschaffung von Modellen, Bauplänen, Arbeitsmaterialien, Werkzeugen und Ausrüstungskomponenten sowie VTH-Modellflugliteratur. Zusätzlich ist der Eintritt zur Faszination Modellbau in Friedrichshafen, zur ProWing International in Bad Sassendorf und zur Segelflugmesse in Schwabmünchen für die Jugendgruppen und deren Betreuer kostenfrei. Alle Aktionen und Vergünstigungen werden gemeinsam auf die individuellen Bedürfnisse der einzelnen Gruppen zugeschnitten.

## Wer kann sich bewerben?

Bewerben können sich Modellbauvereine, Interessengemeinschaften und auch Privatpersonen, die entsprechende Jugend-

aktionen anbieten. **Bewerbungsschluss ist am Mittwoch, 24. August 2022, um bei der zwölfmonatigen Förderung mit Start am 1. September 2022 berücksichtigt zu werden.**

## Wie muss die Bewerbung aussehen?

Um sich zu bewerben, muss die Jugendgruppe eine schriftliche Präsentation der künftig geplanten Aktionen sowie deren Dauer, Art der Durchführung und Zielsetzungen grob skizziert einreichen. Folgende Fragen sollten hierbei beantwortet werden:

- Zeitraum der Aktion?
- Wie viele Jugendliche sollen betreut bzw. unterstützt werden?
- Wie viele Betreuer sind dabei engagiert?
- Wie wird das Projekt bzw. die Jugendarbeit finanziert?
- Welche Unterstützung wäre hilfreich (grob skizziert)?

## Welche Voraussetzungen müssen die Gruppen beachten?

Die Verwendung der Fördermittel ist an die Jugendarbeit gebunden und sollte deshalb jederzeit nachweisbar sein. Die Zeitschrift FMT möchte die Projekte medial verfolgen und die Jugendgruppen unter-

einander vernetzen. Dafür benötigen die Organisatoren die Zustimmung zur zweckgebundenen Verwendung persönlicher Daten und Bilder. Vor allem bei Kindern und Jugendlichen wird eine Einverständniserklärung der Eltern benötigt. Die Teilnehmer am Programm sollten im Förderzeitraum auf Anfrage Bildmaterial und kurze Rückmeldungen zum Stand der Projekte geben können.

## Wer entscheidet über die Bewerbung?

Die Bewertung erfolgt durch eine Jury, die sich aus Mitarbeitern der beteiligten Firmen zusammensetzt. Das Ergebnis der Auswahl wird den Bewerbern bis 28. August 2022 mitgeteilt.

## Wohin muss die Bewerbung geschickt werden?

Bewerbungen bitte bis 24. August direkt per E-Mail an Maleen Thiele (thiele@vth.de) oder per Brief an die Verlagsanschrift: VTH neue Medien GmbH, Bertha-Benz-Straße 7, 76532 Baden-Baden. Alle Infos gibt es auch online unter [www.vth.de](http://www.vth.de) (Stichwort: Early Birds). Weitere Fragen beantwortet Maleen Thiele.

Text: red.

# ZWEITES WARBIRD-TREFFEN AM MODELLFLUGPLATZ IN NEUMALSCH



Morane Saulnier MS 505:  
französischer Lizenzbau des deutschen  
Fieseler Fi 156 Storch mit Sternmotor



Der Malscher Bürgermeister  
Markus Bechler am Fokker-Dreidecker



Zwei japanische Kawanishi N1K2

**Vom 16. bis 19. Juni 2022 fand am Modellflugplatz des FSV 1910 Karlsruhe das zweite Warbird-Treffen statt. In diesem Jahr war nicht der Regen das Problem, sondern die große Hitze mit Temperaturen bis 35 Grad. Trotzdem kamen 25 Modellflieger aus ganz Deutschland zu dem Treffen.**

Aus dem Sauerland, aus Bayern und der Pfalz, aber auch aus anderen Gegenden in Baden-Württemberg waren die Piloten

mit ihren Warbird-Flugzeugen aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg am Modellflugplatz eingetroffen.

Mehr als 25 Modelle waren vor Ort – so waren eine englische Spitfire, eine amerikanische Curtiss P-40 Warhawk, P-51 Mustang, P-38 Lightning, die deutschen Focke Wulf 190 A, Messerschmidt Me 262 und ein Fieseler Storch Fi 156 zu finden. Die japanische Nakajima Ki-43 Oscar oder die russische Lawotschkin La 7

bildeten weitere optische Highlights. Besonderer Hingucker war der Fokker-Dreidecker aus dem Ersten Weltkrieg von Baron Manfred von Richthofen, im Maßstab 1:2 nach den Originalplänen von 1917 gebaut.

Ob am Boden oder bei den Flugvorführungen: Die Veranstaltung war auch für Zuschauer einen Besuch wert. So zeigte sich zum Beispiel der Malscher Bürgermeister Markus Bechler bei seinem Besuch am 18. Juni begeistert von den Modellen und den Aktivitäten der Modellflugabteilung des FSV 1910 Karlsruhe.

Neben dem Modellflug gab es auch noch anderes zu erleben. So waren an jenen heißen Tagen Geselligkeit, Erfahrungsaustausch, Fachsimpelei und Netzwerkbildung unter allen Teilnehmern angesagt.

Im nächsten Jahr wollen sich die Teilnehmer wieder zum dritten Warbird-Treffen in Neumalsch einfinden.



Eine ehemalige Grumman F8F Bearcat, umgebaut als „Rare Bear“ für heutige Luftrennen in Reno USA (links), sowie eine P-51 Mustang Spitfire

Text und Fotos: Roland Helfer/red.



Das Einsteigermodell Rookie ist weltweit ein voller Erfolg: Es begeistert auch schon die Jüngsten für den Modellflug

GEMEINSAME NACHWUCHSAKTION VON FAI, DAEC UND BWLV

## ROOKIE: TIPPS ZUM BAUEN UND FLIEGEN FÜR DAS EINSTEIGERMODELL

Um auch schon die Jüngsten für den Einstieg in den Modellflug zu gewinnen, bietet der BWLV im Rahmen des „Rookie“-Projekts einen einfachen Bausatz für ein Modellflugzeug zum günstigen Preis an. Wie das Projekt funktioniert und wie man den Bausatz am besten einsetzt, wird nachfolgend erläutert.

Kurz zum Hintergrund: Entwickelt wurde das einfache Rookie-Modell von Vincent Merlijn, F3K-Weltmeister (F3K = RC-Wurfgleiter, auch Schleudersegler genannt). Rookie ist offizielles Projekt der FAI und wird mittlerweile in vielen Ländern umgesetzt. Auch die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat das FAI-Projekt aufgegriffen und subventioniert die Bausätze, so kosten sie nur noch 7 Euro.

### Aufbau des Modells

Der BWLV hat eine größere Menge bestellt und dafür ein eigenes Design bekommen. So schmückt jetzt das BWLV-Logo den linken Flügel, das des DAeC den rechten Flügel. Das Einsteigermodell ist sehr einfach aufgebaut: Es besteht aus einem kleinen Elektromotor mit Propeller, einem Kondensator als Energiespeicher, Schaum für die Flächen und einem Kohlestab als Rumpf. Dazu gibt es eine kleine Ladebox mit drei AA-Zellen.

Im Bausatz ist alles enthalten, außer dem Klebstoff und den Batterien. Am einfachsten nimmt man Uhu-por, einen Kontaktkleber für Schaumwerkstoff. Achtung: Bei Kontaktklebern kann nach dem Zusammenfügen nicht mehr

korrigiert werden! Weißleim ist eine Alternative: Damit kann man leichter justieren, muss dafür aber etwas länger warten. Es sollte auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass man keinen Klebstoff wählt, der das Styrodur „wegfrisst“. Auf der BWLV-Webseite [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) unter „Modellflug“ gibt es bebilderte Tipps für den Zusammenbau des Rookies.

### Wie man das Modell am besten zum Fliegen bringt

Ist das Modell flugfertig, sucht man sich eine freie, kurzgemähte Wiese, und es kann losgehen. Zuerst sollte man aber nochmals kontrollieren, dass Flügel und Leitwerk nicht verbogen sind und alles im rechten Winkel steht. Von Bäumen, Getreide- oder Maisfeldern sollte ausrei-

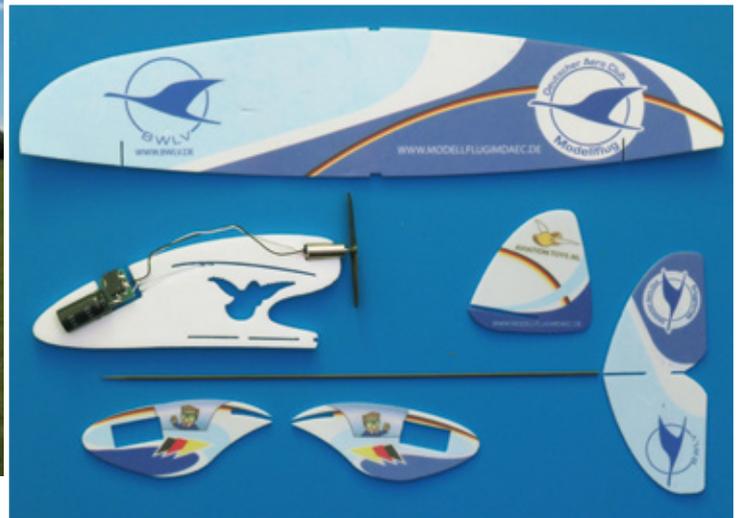
Alles ist in einem handlichen Karton verpackt (hier die Vorderseite)





Los geht's: Schon nach kurzer Zeit ist der Rookie startklar

Das Anfängermodell besteht aus wenigen Einzelteilen und ist leicht zusammenzubauen



chend Abstand gehalten werden. Der Druckpropeller ist hochgesetzt hinter der Tragfläche und dadurch gut geschützt – kaputtgehen kann also kaum etwas.

Man braucht Batterien (drei AA, bzw. Mignon). Anfangs nur drei bis fünf Sekunden laden, und wenn das Flugbild passt, die Zeiten steigern. Querruder, Höhen- und Seitenleitwerk können zum Trimmen leicht verbogen werden. Da das Material elastisch ist, gehen die Einstellungen aber langsam wieder zurück. Bei Bedarf kann man kleine Ruder aus Karton ankleben. Beim Start den Winkel nach oben, die Querlage und die Abwurfgeschwindigkeit variieren, bis man mit dem Steigflug zufrieden ist. Falls das Flugbild seltsam sein sollte, überprüfe man die Montagerichtung des Druckpropellers: Die nach innen gewölbte Seite muss nach hinten zeigen.

Vor Thermik oder kräftigem Wind sollte man sich in Acht nehmen, am besten fliegt man eher morgens oder abends. Es sieht zwar toll aus, wenn sich das Modell in die Höhe schraubt, aber eine längere Suchaktion oder gar ein Modellverlust könnten die Folge sein. Eine leichte Kur-

veneeinstellung hilft, den Rookie in der Nähe zu halten. Am Ende gilt aber: Der Rookie ist ein Freiflugmodell – und da gehört Hinterherlaufen und manchmal auch Suchen dazu.

#### Infos zum Bezug und zum Aufbau

**Die Kästen mit den Bausätzen können bei BWLV-Modellflugreferent Hans Deuschle unter [deuschle@bwlv.de](mailto:deuschle@bwlv.de) bestellt werden.** Um den Aufwand in Grenzen zu halten, sollten mindestens fünf Bausätze abgenommen werden. Hans Deuschle sowie der BWLV-Fachausschuss Modellflug helfen auch gerne bei der Vermittlung an Vereine und Ansprechpartner vor Ort.

Auf [www.youtube.com](http://www.youtube.com) findet man unter „Rookie“, „WSAT Rookie“ und „Rookie Gleiter“ einige eindrucksvolle Flugvideos und auch ein Filmchen, bei dem Playmobil-Figuren das Flugzeug zusammenbauen – eine ganz hilfreiche Anleitung.

Wer übrigens keinen der vom DAeC/BWLV subventionierten Bausätze mehr ergattern kann: Im Internet sind Händler



Der Rookie auf der Piste

zu finden, bei denen – zum Normalpreis und ohne BWLV-Design – Rookies bestellt werden können.

Text und Fotos:  
Bernhard Schwendemann/red.

MG-AIRSPORTS.EU

## WETTBEWERBSPORTAL FÜR MODELLFLIEGER

Seit Kurzem steht unter [mg-airsports.eu](http://mg-airsports.eu) ein Portal zur Verfügung, auf dem Wettbewerbe aller Art veröffentlicht werden können. Teilnehmer können sich zu den jeweiligen Wettbewerben anmelden und erhalten alle wichtigen Informationen. Das Portal ist für nationale und internationale Leistungssportwettbewerbe, aber auch für regionale oder örtliche Vereinsmeisterschaften nutzbar. In einem Erklärvideo zeigt Anna Schütz, Mitglied verschiedener Nationalmannschaften verschiedener Klassen, welche Funktionen die Plattform bietet und wie sie bedient wird.

Text: DAeC



## BWLV-PFINGSTJUGENDLAGER DER BALLONSPORTGRUPPE STUTTART KEINE BALLONFAHRT, ABER TROTZDEM VIEL SPASS

Zumindest der Pingu-Modellballon durfte sich in voller Pracht zeigen

**Nach langer Corona-Pause erlaubten die Infektionslage und die entsprechenden Rahmenbedingungen nach zwei Jahren Pause nun wieder die Durchführung des traditionellen BWLV-Pfingstjugendlagers mit der Ballonsportgruppe Stuttgart. Ziel war in diesem Jahr erneut Seeg im Allgäu.**

So ging es also am Morgen des 4. Juni 2022 los: Die Busse mit dem Großteil der Teilnehmer starteten von der Ballonhalle der BSG Stuttgart und machten sich auf den Weg ins Allgäu. Während sie in Baden-Württemberg noch durch dichte Bewölkung und Regen fuhren, erwartete die Teilnehmer im bayerischen Seeg dann sonniges Wetter und beste Stimmung.

Der Platz liegt idyllisch um den Bauernhof Brandstatt. Die Teilnehmer machten sich sogleich ans Werk, die eigenen und vor allem die Gemeinschaftszelte aufzubauen, um so ein stattliches Zeltlager zu errichten. Die Küche war wetterfest in der Scheune untergebracht und so waren 40 zufriedene und glückliche Teilnehmer bereit, am Nachmittag von Susanna Obieglo begrüßt zu werden. Schnell waren alle organisatorischen Dinge besprochen, die Arbeitsdienste eingeteilt und die Zeltlagerregeln verinnerlicht. Anschließend wurde

zum ersten nachmittäglichen Essen ans Wurstsalatbuffet geladen.

### Hoffnung auf erste Fahrten

Nach dieser Stärkung war unter den Ballonpiloten die Hoffnung groß, dass an es an diesem Abend wohl zu einer entspannten Ballonfahrt im Voralpenland reichen könnte. Um diese für alle Teilnehmer sicher durchzuführen, übernahm der Chefpilot Benedict Munz hierzu die Sicherheitseinweisung für alle Camp-Teilnehmer – inklusive einer Trockenübung, einer liegenden Landung mit schleifendem Korb. Diese wurde von den kräftigen Helfern eindrücklich veranschaulicht, und so konnten alle Teilnehmer, egal ob

jung oder erfahren, nochmals die wichtigsten Regularien und Sicherheitsbestimmungen verinnerlichen.

Anschließend wurden alle Teilnehmer auf die insgesamt sieben Heißluftballone verteilt und begannen eiligst, die Körbe auf dem Startplatz aufzurüsten und vorzubereiten. Ein abschließendes Briefing der verantwortlichen Piloten machte jedoch schnell klar, was man am Startplatz schon erahnen konnte: Die plötzlich aufkommenden, wechselnden und böigen Winde waren eindeutige Verbote von Schauern und einer Gewitterzelle, die aus dem Südwesten kam. An eine sichere Ballonfahrt war somit nicht mehr zu denken, sodass es an diesem Abend bei einer Trocken-

Abends am Lagerfeuer war die Stimmung prächtig



Eine Wanderung auf eine Alm entschädigte die Teilnehmer des BWLV-Pfingstballonjugendlagers für die fehlenden Ballonfahrten



▲ Einhorn im Regen: Leider machte das Wetter den Ballonfahrern einen Strich durch die Rechnung



Beim Aufbau des Pingu-Modellballons ▶

übung blieb und sich kein Ballon in die Lüfte erheben konnte. Schade – aber die alte Ballonfahrerweisheit sagt: „Lieber steht man unten und wünscht sich nach oben, als andersherum!“

Für das Abendprogramm war es dennoch zuträglich, das Abendessen wurde vorgezogen und die Liedersession am Lagerfeuer begann etwas früher. Immerhin waren die Vorhersagen für den folgenden Morgen immer noch sehr optimistisch.

### Erneut schlechtes Wetter

Der Wecker klingelte also gegen 4 Uhr am Sonntag. Nachdem sich alle aus den Schlafsäcken geschält hatten und von Nikolai Schweizer, dem Chef des Küchenteams, versorgt worden waren, hatte Benedict Munz abermals keine guten Nachrichten: Wieder machte die labile Wetterlage einen sicheren Start unmöglich, sodass der Tag mit einem „Reset“ und einem zweiten Frühstück drei Stunden später erneut beginnen durfte.

Die gesamte Truppe machte sich um die Mittagszeit ins Spaßbad Wonnemar nach Sonthofen auf. Schon während des Schwimmbadbesuches zeigte sich erneut, wie unbeständig das Wetter war: Schwere Gewitter mit Sturmböen und teilweise Hagel zogen über das Allgäu. Am Lager angekommen, konnten sich die Teilnehmer von der Stabilität der Zelte überzeugen, denn es war trotz Sturm zu keinem nennenswerten Schaden gekommen.

### Abendfahrt fiel ebenfalls aus

An eine Abendfahrt war natürlich auch bei diesem Wetter nicht zu denken. Für eine kurze Demonstration des Pingu-Modellballons von Matthias Schlegel reichte es jedoch. Und die wiederum schaffte es, den ballonbegeisterten Teilnehmern ein Strahlen ins Gesicht zu zaubern. Auch wenn es kein großer Ballon war, so ist doch die wunderschöne Modellsonderform auf jeden Fall ein Erlebnis!

Bei ruhigerem Wetter auf den Abend hin ging es nach einer leckeren Portion Spaghetti Bolognese wieder in geselliger Runde ans Lagerfeuer. Mit Gitarrenunterstützung wurde das gesamte Liederbuch hoch- und runtergesungen.

### Spannende Wanderung

Auch der dritte Tag brachte in Sachen Ballonfahrt keine weiteren positiven Wendungen. Starke, böige Winde sind schlicht keine Basis für eine Ballonfahrt im Rahmen eines Jugendlagers, sodass nach dem Motto „Safety first“ auch am Montag die Ballone am Boden bleiben mussten. Unter Führung von Stefan Bölle wurde jedoch eine spannende Wanderung auf die Alm gemacht. Der schweißtreibende Aufstieg wurde mit einer beeindruckenden Aussicht belohnt.

Abends am Lagerfeuer wurde die traditionelle JuLa-Hitparade gefeiert: Von Gedichten über Lieder bis zu Tanzeinlagen

war alles geboten. Die Stimmung um das Lagerfeuer war super, und auch als wegen erneuter aufziehender Schauern die Runde in die Scheune verlagert werden musste, änderte sich daran nichts.

### Kein unnötiges Risiko eingegangen

Leider, aber so ist nun mal die Ballonfahrt, kam es zu keiner einzigen Ballonfahrt im JuLa. Hier muss man aber die Umsicht der Ballonpiloten um Benedict Munz ausdrücklich loben, die vor jeder Fahrt einstimmig und mit gutem Sicherheitsempfinden ihre Entscheidung trafen. Wie es bei Veranstaltungen dieser Art üblich sein muss, wurde kein unnötiges Risiko eingegangen.

So hieß es am Dienstagmorgen, alles wieder zusammenpacken und in den Hängern und in den Fahrzeugen zu verstauen. Nachdem wir uns noch bei unseren Gastgebern bedankt hatten, die uns mit Wasser, Strom und Räumlichkeiten versorgt hatten, ging es zurück nach Stuttgart.

Mit der Hoffnung, dass es im nächsten Jahr zu mehr Ballonfahrten reichen wird, bedanken sich die Teilnehmer ganz herzlich bei Susanna Obieglo und dem gesamten Team für die Organisation und die viele Arbeit!

Text: Benjamin Butz/Susanna Obieglo/red.  
Fotos: Stefan Bölle, Tomas Hora,  
Hannes Klaffke

HÖHENFAHRT MIT ZWEI HEISSLUFTBALLONEN

# VON STUTTGART BIS ZUM CHIEMSEE



Sonnenaufgang über der Schwäbischen Alb



Aufstieg auf  
5.000 Meter  
über  
Stuttgart

Beim  
morgendlichen  
Landefest

Das herrliche Wetter am dritten Sonntag im Mai machte eine traumhafte Höhenfahrt für zwei Crews der Ballonsportgruppe Stuttgart möglich. Albrecht Munz berichtet von dieser besonderen Fahrt.

In der zweiten Maihälfte wollte das Wetter so gar nicht nach interessanten Ballonfahrten im Großraum Stuttgart aussehen – bis auf den Sonntag, 21. Mai 2022: An jenem Tag schienen auf einmal herrliche Fahrtbedingungen und in Höhen von mehr als 4.000 Metern auch die Chance auf dreistellige Windgeschwindigkeiten denkbar.

Kurzum fanden sich schnell zwei Crews der Ballonsportgruppe zu einer doch eher außergewöhnlichen Fahrt zusammen. Alles sprach dafür, dass es interessant werden könnte: eine tolle Richtung nach Südbayern, eine Geschwindigkeit, mit der man auch dorthin kommt, und bereitwillige Verfolger, die auf einen morgendlichen Trip von Stuttgart bis südlich von München Lust hatten.

## Unterwegs mit zwei Ballonen

Der größere der beiden Ballone – unser D-OSTW von den Stadtwerken – war mehr mit den „Altstars“ besetzt. Im kleineren D-OSTC der BW-Bank mit 2.600 Kubikmetern war in Benedict Munz und Sophie Möller eher die Jugend vertreten. Für Sophie sollte es auch gleich eine Ein-

weisung in Fahrten mit Sauerstoff und Höhen um 15.000 ft werden.

In den vergangenen Jahren hat sich in unserem Verein ohnehin sehr stark das parallele Fahren mit mehreren Ballonen durchgesetzt. Dies wird unter anderem auf unsere sieben neuen Piloten und erfreulicherweise auch wieder Pilotinnen sowie die Anwärter zurückzuführen sein. Und natürlich bringen diese gemeinsamen Aktionen noch mal einen zusätzlichen Anreiz für die Besatzungen.

## Sonnenaufgang in der Nähe von Ulm

So starteten wir wie geplant ca. 3.15 Uhr von unserem Startplatz am Cannstatter Wasen. Mit den entsprechenden Freigaben der Flugsicherung ging es dann zügig auf die 5.000 Meter. Den herrlichen Sonnenaufgang hatten wir gerade noch ausgiebig genossen, da zog bereits Ulm unter uns durch. Das bedeutete auch, dass die erhoffte Geschwindigkeit – mit in der Spitze von über 100 Stundenkilometern – tatsächliche Realität geworden war.

Schon tauchte Augsburg unter uns auf, und auch der Fahrtenbetrieb der Augsburger Kollegen war bereits – wenn auch weit unter uns – angelaufen. München sauste, wie sonst eher ein mittelgroßes Dorf, unter uns durch. Trotzdem waren Hauptbahnhof, Allianz-Arena und der Stachus bestens auszumachen. Nach rund drei Stunden Fahrt ging es dann südlich von Wasserburg am Inn ans Tiefergehen. Im kleineren Ballon gingen die zwei Mal V70- und zwei Mal V50-Flaschen zur Neige, was die Fahrt dann auch im herrlichen Gelände zwischen Inn und Chiemsee beenden sollte. Leider waren die Alpen die längste Zeit der Fahrt wegen einer entsprechenden Wolkendecke nicht zu sehen. Erst ganz zum Schluss war dann doch noch eine majestätische Sicht aus 5.000 Metern auf die Berge möglich.

## Gelungene Landefeier

Die Ballone landeten nach rund 3,5 Stunden und 240 Kilometern Luftlinie in der Gegend von Amerang, südöstlich von Wasserburg am Inn, mit einem Abstand von etwa 750 Metern. Die Verfolger waren bereits kurz nach der Landung da, was natürlich mit die größte Leistung an diesem Morgen war. Dementsprechend fiel das morgendliche Landefest aus, was hier nicht weiter kommentiert werden muss. Erst am späten Nachmittag waren wir dann nach einer sehr gelungenen Aktion wieder in Stuttgart.



Die Crew des D-STW der Stadtwerke Stuttgart (v.l.): Götz Brachert und Albrecht Munz



Das Bordinstrument zeigte Geschwindigkeiten von mehr als 100 Stundenkilometern

Text: Albrecht Munz,  
Ballonsportgruppe Stuttgart

MIT DEM UL NACH SKANDINAVIEN

# IM ZEICHEN DER FREUNDLICHKEIT



Der Hafen von Fjällbacka

**Frederik Fink, Inhaber eines LAPL(A) SEP und TMG sowie der Dreiachs-UL-Lizenz, und Martina Habermehl, LAPL(A)-Schülerin mit großer Reise lust, sind beide Mitglied in der Fliegergruppe Donzdorf. Mit der neuen Dynamic WT 9 des Vereins flogen sie eine Woche lang über Dänemark und Schweden bis Norwegen und wieder zurück. Sie berichten von ihrer Reise.**

Nach einer mehrwöchigen Flugplanung packten wir am 3. Juni unsere Sachen in die „Golf Delta“ und flogen los. Wir entschieden uns dazu, die erste Etappe direkt bis zum Lolland Falster Maribo Airport in Dänemark zu fliegen. Da wir beide ungern länger als zwei Stunden am Stück im Flugzeug sitzen, suchten wir einen Zwischenstopp auf der Route – da kam uns das RV-Fly-in in Hildesheim doch sehr gelegen.

In Hildesheim angekommen, gaben wir den Flugplan nach Maribo auf. Der wurde akzeptiert, sodass wir noch eine knappe

Stunde damit verbringen konnten, Flugzeuge am Boden und in der Luft zu bestaunen. Da wir keine Erfahrung mit der Aufgabe von Flugplänen hatten, war das schon die erste Herausforderung.

## Kommunikation war alles

Nach dem Mittagessen tankten wir voll, zogen die Schwimmwesten an und flogen los. Die wenigen Wolken störten uns kaum, die Dynamic steigt auch bei 30 Kilogramm unter MTOW noch schnell durch die blauen Löcher „on top“. Wir flogen über die Lübecker Bucht und Fehmarn, dann stand der erste Frequenzwechsel zu einem ausländischen FIS-Sektor an. Da die Skandinavier fast alle perfektes Englisch beherrschen, war die Verständigung kein Problem.

Auf der Platzfrequenz von Maribo erreichten wir niemanden, also setzten wir Blindmeldungen ab. In Maribo ist zwar nichts los, aber auch an höher frequentierten

Plätzen funktionierte alles ohne Flugleiter, wenn man nur miteinander redete. Die freundliche Kommunikation mit anderen Piloten und mit den Lotsen bot uns einige positive Überraschungen. Eins lernten wir in diesem Urlaub schnell: Man muss nur fragen, die Antwort ist meistens ein Ja.

Der Flugplatz war wie ausgestorben, wir stellten die Dynamic ab und trugen uns ins „Hauptflugbuch“ des Flugplatzes – ein kleines Buch in einem roten Briefkasten – ein. Danach ging es in das nahegelegene Hotel. Zum Abendessen wollten wir mit dem Bus nach Rødby, aber die App, die man für den dänischen Nahverkehr benötigt, stellt sich bei deutschen Telefonnummern quer. Der dänische Busfahrer nahm uns freundlicherweise trotzdem mit.

## Wichtige Dokumente kostenlos und verständlich verfügbar

Da wir am nächsten Tag nach Schweden weiterfliegen wollten, gaben wir beim

– Anzeige –



**NEU**

**DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG**  
LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

**ZULASSUNG ERTEILT**  
für **ROBIN, JODEL, PIPER**

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess wurde vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

- **OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE**  
Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.
- **WICKELBÄNDER ENTFALLEN**  
Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- **KEIN VERNÄHEN**  
Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- **MODERNES GEWEBE**  
Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.
- **OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN**  
Besser geht es aerodynamisch nicht.

*Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten? Dann kontaktieren Sie uns!*

LANITZ AVIATION  
a division of  
LANITZ-PRENA  
FOLIEN FACTORY GmbH  
AM RITTERSCHLOSSCHEN 20  
04179 LEIPZIG  
FON: +49 341 4423050  
www.LANITZ-AVIATION.com





Seenlandschaft östlich von Göteborg



Das Piloten-Duo  
über Fehmarn

Abendessen einen Flugplan von Maribo nach Varberg auf. Varberg liegt zwischen Halmstad und Göteborg an der schwedischen Westküste. Den Flugplan konnten wir bequem auf der Website des dänischen AIS aufgeben. Außerdem gibt es auf der Website einen Visual Flight Guide, ein sehr hilfreiches Dokument, in dem in verständlicher Sprache alle wichtigen Gesetzestexte, Verhaltensregeln und AIP-Inhalte zusammengefasst sind.

In diesem VFG steht auch, dass man für Flüge in dänischen Lufträumen mit ausländischen UL eine Genehmigung des dort ansässigen UL-Verbandes braucht. Diese Genehmigung, wie auch die Genehmigung für Norwegen, hatten wir im Voraus beantragt. Ein großer Kulturschock bestand hierbei in der Aussage, man solle die Genehmigung frühzeitig beantragen – also mindestens zwei Tage vor Einflug. In Deutschland hätte die Aussage sicher etwas anders ausgesehen... Auch dass in allen dreien unserer Reiseländer alle wichtigen Dokumente wie die AIP nicht nur kostenlos im Internet verfügbar, sondern meist auch verständlich interpretiert waren, überraschte uns positiv.

### Sehr kooperative Lotsen

Am nächsten Morgen lag die geschlossene Wolkendecke bei gerade einmal 2.000 ft. Da der Kopenhagener Luftraum aber sowieso schon bei 1.500 ft anfängt, war das kein Problem für uns. Wir flogen also tief über das flache Land. Hier ist besondere Vorsicht vor Antennen und Windrädern geboten. Die Kopenhagener Lotsin war sehr freundlich und kooperativ. An der schwedischen Grenze erbat

wir eine Freigabe zum Durchfliegen der CTR Ängelholm. Der Towerlotse gab uns schon vor Einflug eine komplette Freigabe zum Durchflug von Südwesten nach Nordosten, wir sollten lediglich den Ausflug melden. Die CTR Halmstad war nicht aktiv, sodass wir entlang der Küste über die aufreißenden Wolken stiegen.

Nach einem Tankstopp in Varberg ging es weiter. Als wir „Sweden Control“ fragten, ob ein Durchflug durch die CTR Göteborg Landvetter möglich sei, wurde dies verneint. Das bedeutete für uns einen größeren Umweg, da wir Göteborg östlich umfliegen mussten. Durch diesen Umweg sahen wir allerdings die bisher schönste Landschaft, die wir von oben bestaunen durften: Schwedens Nadelwälder, gespickt mit spiegelglatten Seen und idyllischen Häuschen.

### Von Schweden nach Norwegen

Unser nächster Stopp war Fjällbacka, ein wunderschöner kleiner Flugplatz in einer völlig anderen Landschaft. Der Platz lag ein paar Kilometer landeinwärts des gleichnamigen Küstendorfes in einem kleinen Tal zwischen zwei Felsplateaus. Der Platzwart zeigte uns die Leihfahräder, eine Landegebühr gab es nicht. Wir ließen trotzdem ein paar Kronen da – er versprach, diese in die Aufwertung der Drahtesel zu stecken, sodass das eine Fahrrad bei unserem nächsten Besuch sogar eine funktionierende Bremse haben sollte. Wir radelten in den Ort. Fjällbacka besitzt ein schönes Hafenviertel („Bryggen“) mit bunten Häuschen. Nach einem Spaziergang auf den „Vetteberget“ schauten wir der Sonne beim Untergehen zu. Sonnenuntergang war um 22.15 Uhr, immerhin waren wir schon auf 58,6° N.

Als wir aus Fjällbacka über die Schären abflogen, sahen wir unter uns zwischen den Inseln zahlreiche Segelboote und sogar ein Kreuzfahrtschiff. Wir wurden von Sweden Control zu Polaris Control, dem norwegischen FIS weitergeschickt. Zu

Norwegen sei gesagt, dass man hier bei Grenzüberflug den Flugplan vier Stunden vorher aufgeben und eine Kopie des Flugplans an den Zoll weiterleiten muss.

### Angenehme Begegnung mit dem Zoll

In Jarlsberg gelandet kamen zwei freundliche Zollbeamte zu uns, die nach einem kurzen Blick ins Gepäckfach nichts zu beanstanden hatten. Sie verabschiedeten sich, und wir riefen per Telefon Torp Tower an. Jarlsberg liegt nämlich in der CTR von Torp, sodass man beim An- und Abflug von Jarlsberg eine Genehmigung benötigt. Der Towerlotse gab uns telefonisch ein QNH, einen Squawk und die Info, dass ein Weiterflug nach Westen durch die CTR möglich sei.

Nach dem Start Richtung Süden bekamen wir in 1.000 ft Höhe die Rechtskurve nach Westen genehmigt. Aus der CTR draußen riefen wir wieder Polaris Control und befanden uns bald über der Telemark. Beeindruckende Berge der Tundra, keine Möglichkeit eines geeigneten Außenlandeplatzes. Viele Seen, aber ganz anders als in Schweden. Dort sah alles etwas schroffer und unfreundlicher aus. Die Seen auf den dünn bewaldeten Hochplateaus gegenüber den Seen in den Tälern machten das Gelände schwierig einzuschätzen. Am Horizont sahen wir schneebedeckte Berge.

### Toller Campingplatz

Unser Ziel, Valle Arkasoyne, lag in einem tiefen, S-förmigen Tal. Wir meldeten uns im Queranflug über dem Berg und merkten schnell, dass wir viel zu hoch waren. Wir drehten ab und schauten uns das Tal genau von oben an. Dann tauchten wir eine Kurve vor dem Platz in das Tal ein und folgten dem Fluss bis zur Piste. Dort angekommen, wurden wir von freundlichen Fallschirmspringern begrüßt.

Der Besitzer des Campingplatzes, auf dem wir zwei Nächte bleiben wollten, holte uns



Die Dynamic WT 9 der Fliegergruppe Donzdorf



Die Autoren Frederik Fink und Martina Habermehl

am Flugplatz ab. Er würde uns später mit Essen versorgen, uns den Klettersteig zeigen, den wir bezwingen wollten, und uns Fahrräder ausleihen, sodass wir zum nächsten Supermarkt kommen konnten. Helle Camping ist eine starke Empfehlung, falls jemand ein Abenteuerziel in Norwegen sucht! Am Tag der Abreise hingen tiefe Wolken im Tal und bedeckten teilweise die Berge. Wir entschlossen uns, eine dritte Nacht zu bleiben, da der nächste Tag besseres Wetter versprach.

### Spitzenservice in Dänemark

Am folgenden Tag flogen wir nach Süden weiter. Wir meldeten uns bei Polaris Control, öffneten unseren aufgegebenen Flugplan und flogen weiter Richtung Kristiansand. Der Lotse dort ließ uns in seinen kontrollierten Luftraum steigen, sodass wir in FL95 auf das Meer hinausflogen. Bald schon konnten wir Dänemark am Horizont sehen. Die dänische Küste lag in Wolken, sodass wir mit einem Abstiegsmanöver schnell unter die Wolken sanken.

Die etwas steilere Spirale sah wohl auf dem Radar fragwürdig aus, weshalb die nette Dame von Kopenhagen FIS nachfragte, ob alles ok sei. Als wir ihr erklärten, dass wir ein Wolkenloch suchen, um wieder runterzukommen, fragte sie, ob sie jemanden vorbeischieken sollte, der beim Suchen helfen kann – anscheinend waren gerade Helikopter der Küstenwache in der Nähe. Wir fanden dann ein Loch und freuten uns zu sehen, welche Umwege so man-

cher Flight Information Service geht, um seinen Fliegern zu helfen!

### Stopp auf Norderney und Langeoog

In Lemvig gelandet, verschoben wir den Flugplan nach Langeoog um eine Stunde nach hinten, weil die Wolken immer dichter wurden. Die Regenfront mussten wir passieren lassen. Das führte dazu, dass wir Langeoog nicht mehr vor Beginn der Mittagspause erreichen würden. Wir flogen trotzdem los und suchten uns den Weg an der Küste entlang nach Süden. Bei Sylt überflogen wir die Grenze und wurden vom Deutschen FIS mit einem „Moin“ begrüßt. Dieser lotste uns wegen der Mittagspause auf verschiedenen Plätzen in der Umgebung schließlich nach Norderney, wo wir kurze Zeit später im Flugplatzrestaurant zum Mittagessen saßen. Anschließend gelang uns der achtmünütige Hüpfen zu unserem ursprünglichen Tagesziel Langeoog, bevor die Regenschauer auch diese Insel erreichten.

Zwei erholsame Nächte später packten wir wieder unsere Sachen in die Dynamic und machten uns auf den Heimweg. Da es auf den Inseln keinen Sprit gab, flogen wir zu der norddeutschen Fliegertank-

stelle Leer Papenburg. Von dort aus folgte ein zweistündiger Flug nach Reichelsheim und der finale Heimflug nach Donzdorf. So ging eine unvergessliche Flieger-Woche zu Ende.

### Dank an alle Beteiligten

Wir bedanken uns bei Jonas Karger für die Idee, Werner „Mikro“ Scholz für den SPOT, bei unserem Vorstand für das Anvertrauen des Flugzeugs, bei der DFS und den FIS-Lotsen in Dänemark, Schweden und Norwegen für die freundliche Unterstützung sowie bei allen ausnahmslos netten Menschen, die wir auf den Flugplätzen Europas kennenlernen durften. Überall wo wir Hilfe brauchten, haben wir sie gefunden. Die Hilfsbereitschaft und der Zusammenhalt in der Fliegerszene sind enorm, Fliegen ist und bleibt ein toller Team sport.

Allen, die überlegen, ob sie es wagen sollen, auch mal ins Ausland zu fliegen, können wir das nur wärmstens empfehlen. Flüge ins Ausland sind mit ein wenig Vorbereitung kein Hexenwerk. In den meisten Ländern gibt es hervorragende Informationsquellen der Behörden, Verbände und Vereine. Wie bereits erwähnt, sind in den drei von uns befliegenen Ländern die AIP inklusive Anflugblätter kostenlos und auf Englisch im Internet verfügbar.

Text: Martina Habermehl und Frederik Fink  
Fotos: Martina Habermehl, Frederik Fink, Markus Völter



Die Route führte von Deutschland aus nach Dänemark, Schweden, Norwegen und wieder zurück



Beeindruckende Landschaft: Telemark bei Fyresdal

56. ALLGÄUFLUG-WETTBEWERB 2022 DER FLIEGERGRUPPE LEUTKIRCH

## INTERESSANTE STRECKE UND SPANNENDE ZIELLANDUNGEN



Als alle Checks gemacht waren, wartete die Besatzung auf die genaue Startzeit. Von oben grüßte das Schloss Zeil

Der Alternativ-Kurs führte weiträumig um die CTR und die TMZ von Memmingen herum

Die 56. Auflage des Internationalen Allgäuflugs ist am 27. und 28. Mai 2022 in Leutkirch-Unterzeil (EDNL) erfolgreich über die Bühne gegangen. Gesamtsieger waren Marcus und Astrid Ciesielski aus Ratingen. Robin Shearer und Oliver Meindl von der SFG Mindelheim erreichten Rang zwei, Theo Kibler und Lisa Schupp von der Fliegergruppe Leutkirch erklimmen das Bronze-Podest.

Fast hörbar erleichtert konnte der mit Beinamen „Mister Allgäuflug“ genannte Organisator des weithin bekannten Wettbewerbs, Eugen Scheuerle, bei dem abendlichen Zeremoniell aufatmen: Der Wettbewerb verlief ohne Unfall oder andere außerordentliche Zwischenfälle.

Bereits am Vortag des eigentlichen Wettbewerbs beteiligten sich 15 Besatzungen, zumeist Einsteiger, an der angebotenen Informationsveranstaltung mit wertvollen Tipps und dem anschließenden Trainingsflug. In der für den Allgäuflug leergemachten nachbarlichen Werfthalle in EDNL gab es bei Abendessen und Musik bereits den ersten Austausch von Erfahrungen unter den Teilnehmern.

### Hilfestellung ohne Einflussnahme

Spannung kam am Wettbewerbstag bei den insgesamt 24 Besatzungen – einige konnten wetterbedingt nicht anreisen – während des Briefings und der Vorbereitung auf. Anhand der pünktlich ausgebenen Unterlagen wurden Kurse

ausgerechnet, Striche gezogen, Wendepunkte eingezeichnet und Flugzeiten errechnet. Eugen Scheuerle gab bereitwillig Hilfestellung wo nötig, jedoch ohne Einfluss auf die Aufgabenstellung zu nehmen.

Um die Mittagszeit war es dann soweit: Die schnellsten Maschinen voraus, folgte alle zwei Minuten das nächste Flugzeug auf dem rund 120 NM langen Kurs. Dieser hatte elf Wendepunkte und Suchaufgaben auf dem jeweiligen Abschnitt anhand der Fotobögen. Ein Motto für diese Objekte war nicht vorgesehen, es konnte zum Beispiel eine Brücke, eine Straßenkreuzung, ein kleiner See, eine Dorfkirche oder ein einsames Bauerngehöft sein. Wohl dem,

Aufmerksam hörten Klaus-Michael Hallmayer, Axel Boorberg und Eugen Scheuerle (v. l.) den Grußworten des Ersten Vorsitzenden der Fliegergruppe Leutkirch, Frank Hollmann, zu

Die Aufgaben wurden nach dem Briefing verteilt, dann begann die Vorbereitung und die Zeit lief



Die Teilnehmer begaben sich aufgereiht zum Rollhaltepunkt

„Dia kommt emmer von oba ronter“, erklärte Landerichter Lothar Thidmann

der seinen vorgezeichneten Kurs exakt einhielt!

### Ziellandungen waren eine Herausforderung

Dieser führte bei gut fliegbarem Wetter – für den Wettbewerb wird stets zu den Bergen eine Alternativroute geplant – Richtung Donau, an Ulm vorbei ins bayrische Schwaben und südlich der TMZ Memmingen über den unübersehbaren Center Parc Leutkirch.

Besonders spannend und eine Herausforderung waren die abschließenden Ziellandungen bei teilweise wechselnden und böigen Nordwest-Winden, die einen bis dahin geordneten Anflug zum Schluss

„verblasen“ konnten. Einzig die Einsteiger-Besatzung Frank Demmler und Florian Wolf aus Mindelheim schaffte es, in dem auf der Landebahn aufgemalten Drei-Meter-Feld aufzusetzen und gleichzeitig sowohl den ersten Platz ihrer Klasse und die Gesamtplatzierung fünf zu belegen.

### Festveranstaltung mit Siegerehrung

Bei der abendlichen Sieger-Festveranstaltung begrüßte Eugen Scheuerle auch den Geschäftsführer des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLV) Klaus-Michael Hallmayer, den Motorflugreferenten des BWLV, Axel Boorberg, und die Ortsvorsteherin von

Reichenhofen-Unterzeil Renate Falter. Boorberg bedankte sich im Namen des Verbandes für das beeindruckende Engagement der Fliegergruppe Leutkirch für den Allgäuflug.

Unter großem Beifall übergaben Scheuerle, Falter und Hallmayer die Pokale der jeweiligen Wettbewerbsklassen sowie die Preise der Tombola, bei der sämtliche Wettbewerbsteilnehmer zu Einzelsiegern wurden. Erinnerungspreise gab es auch für die schnellste Anmeldung, das Seniorenteam, das jüngste Team, den weitesten Anflug (aus Husum) sowie den besten Trainingsflug der Einsteiger. Scheuerle bedauerte allerdings, dass er keinen Preis für ein „Girls Team“ vergeben konnte.



◀ Die Gewinner der Advanced-Klasse (v.l.): Peter Kesten und Ralph Fröscheis (Platz drei), Roberto Leonardi und Bernd Ankenbrand (Platz eins) sowie Oliver Meindl und Robin Shearer (Platz zwei). Auch BWLV-Geschäftsführer Klaus-Michael Hallmayer (2. v.r.) war unter den Gratulanten

Ortsvorsteherin Renate Falter (2. v.r.) ▶ übergab die Trophäen der Unlimited-Klasse an Theo Kibler und Lisa Schupp (Platz drei), Marcus und Astrid Ciesielski (Gesamtsieger) sowie Arnold Grubek und Thomas Kirchner (v.r.)



## DIE SIEGERLISTE

Gesamtergebnis Training + Wettbewerb			Ergebnis „Advanced“		
1.	Marcus Ciesielski/ Astrid Ciesielski	LSG Breitscheid-Haiger	1.	Bernd Ankenbrand/ Roberto Leonardi	MFC Hassfurt
2.	Robin Shearer/Oliver Meindl	SFG Grob Aircraft	2.	Robin Shearer/Oliver Meindl	SFG Grob Aircraft
3.	Theo Kibler/Lisa Schupp	Fliegergruppe Leutkirch	3.	Ralph Fröscheis/Peter Kesten	SFG Tannheim
Ergebnis „Unlimited“			Ergebnis „Newcomer“		
1.	Marcus Ciesielski/ Astrid Ciesielski	LSG Breitscheid-Haiger	1.	Frank Demmler/ Florian Wolf	SFG Grob Aircraft
2.	Arnold Grubek/ Thomas Kirchner	Bad Kreuznach	2.	Joachim Gerster/ Marie-Sophie Grimm-Schöpp	Aeroclub Gelnhausen
3.	Theo Kibler/ Lisa Schupp	Fliegergruppe Leutkirch	3.	Michael Scharwächter/ Emre Alankus	Flugsportverein Möckmühl
Ergebnis Ziellandung			Mannschaftsergebnis		
1.	Frank Demmler/ Florian Wolf	SFG Grob Aircraft	1.	Shearer, Meindl/ Demmler, Wolf	SFG Grob Aircraft
2.	Joachim Gerster/ Marie-Sophie Grimm-Schöpp	Aeroclub Gelnhausen	2.	Fröscheis, Kesten/ Ritter, Fackler	SFG Tannheim
3.	Bernd Ankenbrand/ Roberto Leonardi	MFC Hassfurt	3.	Grubek, Kirchner/ Rouschal, Amler	Bad Kreuznach

Text und Fotos: Heinz Mauch

„NAVGEEEKS“

# NAVIGATIONSFLUG: UNNÖTIGES WISSEN ODER VERGESSENE WEISHEIT?



Dass der Navigationsflug den beiden jungen Piloten viel Spaß macht, ist unschwer zu erkennen

**Von allen erwartet, jedoch von vielen gemieden: Die präzise Navigation mit Karte, Stoppuhr und ganz ohne GPS. Warum dies gerade in Zeiten von elektronischen Hilfsmitteln nicht nur sehr lehrreich sein kann, sondern auch unglaublich viel Freude bereitet, möchten die beiden jungen Piloten Robin Shearer und Oliver Meindl mit ihrer Idee „navgeeks“ zeigen.**

Spätestens im Theorieunterricht kommt niemand darum herum, sich mit dem Thema Navigation zu beschäftigen. Die „klassische“ Flugvorbereitung mittels Navigationsrechner, Stift und Karte wird dort von erfahrenen und motivierten Fluglehrern gelehrt und gelebt. Und das in Zeiten von GPS, hilfreichen Smartphone-Apps und modernsten elektronischen Fluginformationssystemen, mit denen doch alles von selbst geht? „Das braucht man doch heute wirklich nicht mehr“, dachten wir uns. Dass wir ein

paar Jahre später eines Besseren belehrt wurden, konnten wir uns bis dahin nicht vorstellen.

## **Äh-Moment: Das kann ja auch Spaß machen!**

Nach dem Scheinerhalt gab es erst einmal viel mit den motorisierten Flugzeugen zu entdecken. Dem raschen Tatendrang folgte relativ bald eine gewisse Sättigung, da die benachbarten Flugplätze alle schnell mit GPS erkundet waren. Am abendlichen Stammtisch hat uns dann ein Fliegerkollege auf den Allgäuflug aufmerksam gemacht. Nachdem wir ein wenig recherchiert hatten, erfuhren wir, dass der Allgäuflug eine jährlich stattfindende Navigationsflugveranstaltung ist, bei dem Zweierteams sich miteinander im Navigationsflug messen. Ein paar Tage später war die Anmeldung in der Wettbewerbsklasse „Newcomer“ getätigt und das Flugzeug reserviert.

Wirklich greifbar wurde es erst vor Ort. Neben leckerem Essen, einer geselligen Gemeinschaft und einem reichhaltigen Begleitprogramm gibt es für die antretenden Teams einen perfekt organisierten Trainingsflug und einen Wertungsflug. Um die Newcomer wird sich dabei besonders bemüht, und ihnen wird bei der Flugplanung jederzeit mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Was bei allem ursprünglichen Wettbewerbsgedanken nicht zu kurz kommt, sind die Begeisterung und der Spaß unter allen Anwesenden vor Ort.

## **Navigationsflug ist weit mehr als ungelebte Theorie**

Navigationsflugwettbewerbe haben das Ziel, einen möglichst präzisen motorbetriebenen Flug durchzuführen. Abweichungen vom „perfekten“ Flug werden mit Strafpunkten bewertet. Für die Teams kommt es daher auf eine genaue Flug-

Volle Konzentration bei der Vorbereitung ▶  
der Flugroute durch den Piloten

▼ Oliver Meindl, Navigator (links) und Robin Shearer, Pilot (rechts) auf dem Sonderlandeplatz Grabenstetten (EDSG) vor ihrem Trainingsflugzeug, einer Grob G 115EG



▲ Beim Navigationsflug bleibt das GPS meist aus oder läuft abgedeckt mit

Kurz vor dem Start am Verkehrslandeplatz Mengen-Hohentengen (EDTM) analysiert der Navigator noch einmal die Suchbilder

vorbereitung und ein gutes Teamwork in der Luft an. Die beiden Rollen im Team sind dabei Pilot und Navigator. Das Team hat die Aufgabe, einen manuell zu konstruierenden Kurs unter Berücksichtigung der vorgegebenen Zeiten so exakt wie möglich abzufliegen und dabei gleichzeitig ausgedruckte Suchbilder zu erkennen sowie Wendepunkte oder Bodenzeichen zu identifizieren.

Krönender Abschluss eines jeden Navigationsflugs ist dann noch die Ziellandung, bei der das Hauptfahrwerk so nahe wie möglich an der Nullpunkte-Markierung aufsetzen soll. Gestartet wird in einer „Perlenkette“ im Zwei-Minuten-Abstand, jedes Team mit dem gleichen Kurs. Bei jedem Flug mit dabei: Stift, Karte, Stoppuhr und ein GPS-Logger, der nach dem Flug mit den Aufgabenpapieren zur Auswertung abgegeben wird. Dann gibt es erst mal was zu trinken und die ersten Konversationen mit anderen Wettbewerbsteilnehmern über die Erfahrungen und Erlebnisse beginnen.

### Und was bringt mir das außer einem leeren Geldbeutel?

Kurz gesagt: Die eigene Komfortzone im wahrsten Sinne des Wortes zu verlassen. In einer Gemeinschaft von erfahrenen und hilfsbereiten Pilot:innen erlernt man Tipps und Tricks, wie Flüge mit Stoppuhr

und Karte nicht nur Spaß machen können, sondern auch sicher durchgeführt werden. Wir als junge Piloten konnten unser Wissen rund um die Luftfahrt binnen eines Jahres um Welten verbessern.

Dies bedeutet aber auch, sich neuen Herausforderungen zu stellen, offenes und ehrliches Feedback im Debriefing zu geben und sich nach Flügen mit vielen Strafpunkten auch wieder neu zu motivieren. Dabei ist man aber nicht alleine, sondern befindet sich in einer offeneren und lockeren Gemeinschaft, in der selbst die erfahrensten Piloten oder Navigatoren nach jedem Flug etwas dazugelernt haben. Abgesehen davon entstehen spannende Gespräche mit verblüffenden Erkenntnissen. Unter uns: Wir Männer müssen uns zum Beispiel eingestehen, dass nicht jede Brücke gleich aussieht, denn den feinen Unterschied merken oftmals nur unsere Fliegerkolleginnen!

Gestartet wird auch mal bei herausfordernden Wetterbedingungen, natürlich alles innerhalb der vorgeschriebenen Sicherheitstoleranzen

## Zu uns: Das Team „navgeeks“

Wir sind Robin Shearer (26, Pilot) und Oliver Meindl (29, Navigator) und haben 2012 bzw. 2007 beide mit dem Fliegen als passionierte Segelflieger begonnen. Seit nunmehr über einem Jahr fliegen wir gemeinsam im schönen Schwaben und haben uns Hals über Kopf in den Navigationsflug verliebt. Dieses Jahr sind wir bei einigen Flugveranstaltungen am Start und freuen uns, dort im Motorsegler, Ultraleichtflugzeug oder in der Echo-Klasse andere Piloten anzutreffen. Interessierte Segelflieger/innen sind bei uns natürlich auch jederzeit willkommen.

*(Anmerkung der Redaktion: Das Wort „navgeeks“ setzt sich aus „Navigation“ und „Geek“ zusammen – Letzteres bezeichnet im Englischen eine etwas sonderbare, meist leicht streberhafte Person, die sich sehr intensiv mit einem bestimmten Thema auseinandersetzt. In diesem Fall ist dies natürlich durchaus selbst-ironisch gemeint).*



Wer Fragen oder Interesse am Navigationsflug hat, kann gerne eine E-Mail an [info@navgeeks.com](mailto:info@navgeeks.com) schreiben oder die beiden Autoren auf ihrem Instagram-Account kontaktieren. Dort werden Interessenten mit vielseitigen Inhalten zum Navigationsflug auf dem aktuellen Stand gehalten.

Text: Oliver Meindl und Robin Shearer/red.  
Fotos: navgeeks

## IMPRESSION

# GUT GELAUNT ÜBER DER ORTENAU

Am 5. Juni 2022 war Pilot Sascha Hoffmann in seiner grundüberholten Savage mit dem Kennzeichen D-MLPH über der Ortenau unterwegs – zusammen mit Copilot Uwe Bundesen, Saalflugexperte aus Offenburg. Das Foto entstand ganz in der Nähe des Flugplatzes Offenburg (EDTO). Beide Insassen sind Mitglieder der Fliegergruppe Offenburg und hatten eine gute Zeit auf ihrem Flug.

Herzlichen Dank für die schöne Aufnahme!

Text: red. | Foto: Michael Joachim



Sascha Hoffmann und Uwe Bundesen von der FG Offenburg waren gemeinsam unterwegs

# ALLER GUTEN DINGE SIND DREI



◀ Klaus Wehrmann aus Metelen belegte den zweiten Platz

Alex Dwyer, Gewinner der einsitzigen Dreiachser-Klasse, ▶ vor dem Start aus dem 125-Meter-Deck



Zwei Mal war die 31. DM der UL-Flieger zuvor verschoben worden – doch am Himmelfahrtswochenende konnte der Wettbewerb im dritten Anlauf nun erfolgreich und unfallfrei auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) ausgetragen werden. Axel Dwyer aus München holte mit seiner Skylark den Meistertitel in der Klasse der einsitzigen Dreiachser.

Bei den Trikefliegern lag nach drei Wertungstagen und insgesamt sieben Navigations- und Präzisionsaufgaben Stefan Wagner (Graffiti) aus Ochtrup auf dem ersten Platz. Weil die Teilnehmerzahl für jeweils eigene Klassen nicht reichte, wurden Tragschrauber, doppelsitzige Trikes und doppelsitzige Dreiachser gemeinsam

gewertet. Das Team Rieger/Hahn-Rieger (C 42) aus Tegernheim gewann hier knapp. Auch in der Gesamtwertung aller Teilnehmer belegte es den ersten Platz.

Wettbewerbsleiter Kania und sein Team mussten den Zeitplan immer wieder anpassen, weil der starke Westwind nicht zu jeder Tageszeit einen Wertungsflug

zuließ. Viele Teilnehmer, die zum ersten Mal an einer UL-Meisterschaft teilnahmen, wollen auf jeden Fall im nächsten Jahr dabei sein, wenn am Himmelfahrtswochenende 2023 die 32. UL-DM in Bad Saulgau ausgetragen wird.

Text und Fotos: Wolfgang Lintl/red.

Die Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft der UL-Flieger



BITTE VORMERKEN:

## **(B) HINWEIS AUF DIE FI(A)-/CRI(A)-LEHRGÄNGE 2023**

Die Verbandsflugschule des BWLV wird 2023 wieder jeweils einen FI(A)- und CRI(A)-Lehrgang anbieten. Die Lehrgänge werden im September 2022 ausgeschrieben und in einer geschlossenen Lehrgangsform durchgeführt (Theorie und Praxis). In den Ausschreibungsunterlagen werden die benötigten Voraussetzungen beschrieben und zur Bestätigung abgefragt.

Die Voraussetzungen zur Teilnahme sind in der Verordnung 1178/2011 und den entsprechenden Änderungen beschrieben. Die Luftfahrzeuge sind vom Bewerber für die Ausbildung entsprechend den BWLV-ATO-Regularien zu stellen.

Der CRI(A)-Lehrgang kann mit einem TMG- oder SEP-Flugzeug durchgeführt werden. Dabei ist zu beachten, dass die CRI(A)-Berechtigung anschließend auf die Flugzeugklasse beschränkt ist, auf welcher der Lehrgang durchgeführt worden ist. Um eine andere Flugzeugklasse unterrichten zu können, ist die Lehrberechtigung CRI(A) entsprechend zu den Regularien der Verordnung 1178/2011 zu erweitern.

Der FI(A)-Lehrgang kann auf TMG- wie auch auf SEP-Flugzeugen durchgeführt werden. Während des Lehrgangs ist eine Flugzeugklasse durchgängig zu verwenden. Wichtig ist, dass das Flugzeug für die FI(A)-Ausbildung über die entsprechende Ausrüstung verfügt.

**Diese muss mindestens zusätzlich zur vorgeschriebenen VFR-Mindestausrüstung Folgendes enthalten:**

- Künstlicher Horizont und/oder Wendezeiger
- Kurskreisel
- Funknavigationsausrüstung (VOR/GPS/ADF), dabei müssen mindestens zwei Systeme im Flugzeug vorhanden sein.

GPS-Geräte können auch mit einer Halterung im Flugzeug verbaut sein und müssen vom Piloten bedienbar sein.

**Für Motorfluglehrer sind die Voraussetzungen zur Teilnahme am Lehrgang wie folgt:**

- Mindestalter von 18 Jahren zum Zeitpunkt der Anmeldung
- Vorab-Testflug gemäß FCL.930.FI.a mit einem FI(I)
- Zehn Flugstunden Instrumentenflug-Ausbildung
- 20 Flugstunden VFR-Überlandflug als PIC
- Mindestens einen PPL(A), jedoch anschließend nur die Berechtigung LAPL(A)-Piloten ausbilden zu können, oder eine Berufspiloten-Lizenz (CPL/ATPL), bzw. einen PPL(A) mit bestandener CPL-Theorieprüfung beim LBA
- 200 Flugstunden auf Flugzeugen oder TMG, davon 150 als PIC (entfällt für Bewerber mit CPL(A))
- 30 Stunden auf einmotorigen Flugzeugen mit Kolbenmotor (SEP oder TMG)
- davon mindestens fünf Stunden während der letzten sechs Monate vor dem Vorab-Testflug
- ein VFR-Überlandflug als PIC von 300 NM mit zwei Landungen auf verschiedenen Flugplätzen

**Wichtige Bedingungen zur Teilnahme an einem Lehrgang der BWLV-Verbandsflugschule:**

- Die 30 Stunden auf einmotorigen Kolbenmotor-Flugzeugen werden zur Anmeldung auf der Flugzeugklasse benötigt, auf welcher der Lehrgang durchgeführt wird (SEP bzw. TMG).
- Es müssen zusätzlich mindestens fünf Stunden als PIC auf dem für den Lehrgang vorgesehenen

Lehrgangsflugzeug-Typ geflogen worden sein. Abweichungen dazu müssen mit der Lehrgangsleitung vorab abgestimmt werden.

- Der Vorabtestflug muss bis zum Meldeschluss (15. Januar 2023) vorhanden sein. Dabei kann auf einer, im Vereinsflieger ab Mitte August 2022 verfügbaren Liste, ein entsprechender Fluglehrer der ATO zur Durchführung des Vorabtestfluges ausgesucht werden. Die Termine sind selbst abzustimmen. Der Vorab-Testflug muss auf der Flugzeugklasse stattfinden, auf welcher der Lehrgang bestritten wird. Es ist zu beachten, dass mindestens fünf Stunden innerhalb von sechs Monaten vor dem Testflug auf der entsprechenden Flugzeugklasse durchgeführt worden sind. Da der Lehrgang voraussichtlich am 1. März 2023 beginnen wird, kann der Vorab-Testflug frühestens im September 2022 stattfinden.
- Die geforderten zehn Stunden Instrumentenflugausbildung müssen von einem Fluglehrer auf dem Anmeldeformular bestätigt werden. Diese müssen nicht unter Instrumentenflugregeln durchgeführt worden sein.

**(B)** Die Lehrgänge fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG) – das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Achtung: Der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden! Alle Infos hierzu gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter Bildungsurlaub) oder unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de).

Text: Oliver Bucher,  
BWL-V-Fachausbildungsleiter Motorflug

# KEIN SPAZIERGANG ÜBER DEN WOLKEN



Der angehende Motorflug-Lehrer Florian Sütterlin ▶  
mit Fluglehrer Hansjörg Beuttenmüller (v. l.)

◀ FI(A)-Schüler Stefan Seiferth zusammen  
mit Fluglehrer Karl-Heinz Beiser (v. l.)



**Vom Piloten zum Lehrer – das klappt sehr gut mit der vom BWLV organisierten Fluglehrausbildung für Motorflug. Durch die Schulung auf Vereinsmaschinen mit BWLV-Fluglehrern und -Prüfern sichert dieser Weg überdies die Zukunft des Fliegens im Verein, denn die finanzielle Hürde ist deutlich niedriger als eine FI(A)-Ausbildung bei einer kommerziellen Flugschule. Tim Slomp war Teilnehmer und berichtet von seinen Erfahrungen.**

Die Fliegergruppe Leutkirch, bei der ich Mitglied bin, hatte bereits zwei Fluglehrer bei früheren FI(A)-Lehrgängen des BWLV ausbilden lassen. Anfang November 2021 hatte der BWLV den nächsten Motorfluglehrer-Lehrgang angekündigt. Nach Rücksprache mit unserem Ausbildungsleiter und dem restlichen Vorstand bekam ich grünes Licht für die Teilnahme am Lehrgang 2022. Die endgültige Teilnahmebestätigung folgte am 16. Dezember 2021: Jetzt wurde es tatsächlich ernst!

Wir waren 13 Teilnehmer: Einer aus Bayern, ein Italiener, zwei Niederländer und neun Piloten aus Baden-Württemberg. Von den neun Baden-Württembergern hatte einer eine Schweizer Lizenz, die Lizenz eines der Holländer war belgisch, und sein Landsmann wohnt in Basel. Also ein bunter Haufen von Jung bis Alt und mit verschie-

densten Berufsgruppen – vereint in der Leidenschaft fürs Fliegen.

## **Online-Theorieunterricht: Anstrengend, aber effizient**

Der Lehrgang umfasste zwei Teile: 125 Stunden Theorie und 30 Stunden Praxis. Im Theorieunterricht absolvierten wir die Fächer Navigation, Kommunikation, Meteorologie, Aerodynamik, Flugzeugkunde, menschliches Leistungsvermögen und besondere Verfahren.

Ursprünglich war der theoretische Teil für vier verlängerte Wochenenden auf dem Klippeneck geplant, aber die Corona-Beschränkungen vereitelten das. Also stellte unsere Ausbildungsleitung von Präsenzauf virtuellen Unterricht um. Die Videokonferenzen per Zoom funktionierten deutlich besser als erwartet. Der Onlineunterricht war zwar anstrengend, aber sehr effizient. Jeder Teilnehmer musste auch eine Lehrprobe vorbereiten und abgeben.

Die einzelnen Theorieeinheiten schlossen wir mit einem schriftlichen Test ab. Im April beendeten wir den Theorieunterricht erfolgreich. Anschließend gab es doch noch ein Wochenende mit Lehren und Lernen in Präsenz in der evangelischen Akademie in Bad Boll. Dort trafen wir auch die Teilnehmer des CRI-Lehrgangs.

## **Sehr gute Infrastruktur bei der Praxis in Aalen**

Der Praxisteil fand vom 5. bis 15. Mai 2022 in Aalen (EDPA) statt. Einige Teilnehmer fehlten anfänglich wegen technischer Probleme mit ihren Maschinen. Die Teilnehmer waren in verschiedenen Unterkünften untergebracht, einige hatten sogar einen Wohnwagen dabei, denn praktischerweise verfügt EDPA über einen Campingplatz (und nein, es waren nicht die Holländer!). Die Briefings und Unterrichtsstunden fanden im Gasthaus und im Vereinsheim am Platz statt.

Das Wetter war ein Traum, jeden Tag konnten wir fliegen. Der Schauer am vorletzten Unterrichtstag kam uns zupass: Er wusch den gelben Fichtenstaub von den Flugzeugen. Übrigens nutzten wir auch den morgendlichen Tau, um sie von Insekten zu befreien.

## **Schweigen ist Silber, Reden ist Gold**

Womit wir bei der Praxis sind: Die Platzrunde bekommt eine andere Bedeutung, wenn ein FI-Lehrer – also ein Fluglehrer, der Fluglehrer ausbilden darf – links neben dir im Cockpit sitzt. Da muss man erst einmal lernen, vom rechten Sitz aus zu steuern. Und weil Präzision das Zauberwort ist, kann der Lehrer schon streng



◀ **BWLV-Ausbildungsleiter Motorflug Oliver Bucher (links) mit dem FI(A)-Schüler Johannes Horn**

**Motorfluglehrer-Anwärter Markus Burkhardt im Gespräch mit Fluglehrerin Anja Langer ▶**



werden, wenn man die Platzrundenhöhe überschreitet oder von der Flugbahn der Platzrunde abweicht.

Es kommt noch eine Herausforderung dazu: das Reden! „Sag, was du tust, und tue, was du sagst“, ist das Motto, das uns allen neu war. Trotzdem galt es, sich daran zu halten – und das bei jedem Steigflug, jeder Kurve, jedem Stall mit und ohne Klappen, mit und ohne Leistung.

### Die Tücken beim Fliegen

Eine weitere Hürde waren die Papierkarten: Nach vielen Jahren des Fliegens anhand digitaler Karten liegt da plötzlich wieder eine Papierkarte auf dem Knie, und man versucht, mit dem Zeigefinger die Position zu bestimmen. Und natürlich darf auch ein Flugdurchführungsplan nicht fehlen.

Da gilt es, Segelfluggelände zu suchen. Sind sie auf der Karte noch einigermaßen kenntlich gemacht, erweisen sie sich in der Realität als de facto unsichtbar, denn oft bestehen sie nur aus einer grünen Fläche mit Windsack. In dem Moment, in dem man laut denkt: „Dieses Segelfluggelände muss hier doch irgendwo sein?“, macht es „Tschack!“ – und der Motor geht in den Leerlauf: Notlandungsübung. Nach mehreren Stunden in der Luft wird der Tag nicht mit einer normalen

Landung abgeschlossen, sondern mit einer Ziellandung. Und wenn die nicht genau passt, heißt es: „Das üben wir noch mal ... Durchstarten!“. Das alles wie bereits beschrieben von rechts.

### Straffer Lehrplan

Und abends? Musste jeder Schüler noch eine zweite Lehrprobe abgeben – noch vor oder direkt nach dem gemeinsamen Essen. Wie sagt man so trefflich: Lehrjahre sind keine Herrenjahre!

Da war der Theorieunterricht von Felix Michnacs zum Thema „Threat & Error Management“ am 9. Mai eine willkommene Abwechslung. An dem Tag trafen wir auf bekannte Gesichter, weil auch die CRI-Schüler wieder da waren, um ihren Prüfungsflug zu absolvieren.

### Langstreckenflug und Kompetenzbeurteilung

Dann flogen wir die Langstrecke, zum Beispiel über Idar-Oberstein und Geilenkirchen, zwischen Düsseldorf und Köln durch nach Eisenach. Dann Kurs Nord bis

Hannover und nördlich um den Brocken herum am Kyffhäuser-Denkmal vorbei Richtung Nürnberg und ab durch die CTR. Denn natürlich mussten wir auch das Funken üben – Fliegen ist eben vielseitig.

Am letzten Tag, einen Tag früher als geplant, war die sogenannte Kompetenzbeurteilung, auch bekannt als „Assessment of Competence“. Dahinter steckt ein mindestens einstündiger Flug mit einem Fluglehrerprüfer (FIE), also einem Prüfer für Fluglehrer. Das sind sehr erfahrene Prüfer, die beurteilen können, ob der FI-Schüler als Fluglehrer zugelassen werden kann.

Wie im Flug war die Ausbildung vorbei. Zwei Kilo leichter und um viele Erfahrungen sowie 30 Flugstunden reicher, ging es wieder zurück ins Oberallgäu nach Leutkirch. Danke, Organisatoren des BWLV, dass ihr diese Ausbildung möglich macht! Sie ist kein Spaziergang – aber wir wollen ja auch Piloten sein und keine Fußgänger.

Text und Fotos:  
Tim Slomp, Fliegergruppe Leutkirch

**Neue Motorfluglehrer für die Vereine im BWLV: Die Teilnehmer des FI(A)-Lehrgangs**





## MIT DER DA 40 IN DIE SCHWEIZ AN TAGEN WIE DIESEN...

Logenplatz am Feldberg. Im Hintergrund grüßen schon die Alpen

**Ein Flug ins Berner Oberland, die imposanten Alpengipfel zum Greifen nahe – für Bernhard Vogel und Harald Brenner vom FSV 1910 Karlsruhe war dies ein lang gehegter Wunsch, den sie sich kürzlich erfüllen konnten. An dieser Stelle berichten sie davon.**

Geduld ist gefragt, denn das Wetter verhaselt uns gleich mehrmals den Start. Der Tag der Tage kommt schließlich am

9. Februar 2022: Die Wettervorhersage verspricht endlich mal gute Bedingungen, vom Heimatflughafen Karlsruhe Baden (EDSB) bis tief in die Schweizer Alpen.

Und tatsächlich: Besser geht's nicht! Bei fast schon unwirklich ruhiger Atmosphäre auf der gesamten Strecke heben wir mit einer Diamond DA 40 ab. Selbstverständlich haben wir zuvor eine ordentliche Flugvorbereitung gemacht. Wir, das

sind zwei Piloten, die man als Spätberufene bezeichnen könnte, die nicht wie viele andere schon seit Jahrzehnten in die Luft gehen. Doch auch im reiferen Alter kann man sich was (zu)trauen. Vielleicht muss man sich die Dinge etwas mühsamer erarbeiten, der Abenteuerlust nachzugeben, kostet vermutlich mehr Überwindung. Aber hey: wir finden Fliegen einfach unbeschreiblich schön und haben gelernt: Es ist viel mehr möglich, als man denkt!

Boxenstopp in  
Bern-Belp





Geniale Aussicht:  
Anflug zum  
Lauberhorn



Rückflug vorbei am Brienzersee

### Wer hat Angst vorm Schweizer Zoll?

Wir jedenfalls nicht mehr. Zugegeben, die eine oder andere Horrorstory hat uns im Vorfeld schon Respekt eingeflößt. Wenn man sich aber an wenige Grundregeln hält, ist alles halb so wild. Die Wichtigste: Der erste in der Schweiz angeflogene Flugplatz muss eine Zollabfertigung haben und man muss sich informieren, wie das Prozedere und die Verfügbarkeiten sind. Das kann von Platz zu Platz sehr unterschiedlich sein.

In unserem Fall ist es ganz einfach: Da wir einen Flugplan aufgegeben haben, informiert der Flughafen Bern den Zoll automatisch. Und der, so erklärt uns die Flughafenverwaltung auf Anfrage, kommt dann von selbst – oder eben auch nicht. Vorbereitet sind wir jedenfalls, die ausgefüllte Zollklärung immer griffbereit. Ebenso das Covid-Einreiseformular und den Corona-Impfnachweis. Beides braucht man zur Zeit nicht mehr.

### Prolog überm Schwarzwald

Nur das „Daily Airspace Bulletin Switzerland“ (DABS) könnte uns jetzt noch ei-

nen Strich durch die Rechnung machen. Doch wir haben Glück: Es gibt keine Einschränkungen für die geplante Route.

Bei Kaiserwetter starten wir um 10.13 Uhr in EDSB, steigen auf FL 65, nehmen Kurs auf den Feldberg. Der zeigt sich von seiner besten Wintersportseite und spätestens jetzt ahnen wir: Das wird ein grandioser Tag! Wir wechseln von Langen zu Zürich Information, geben dem sehr freundlichen Lotsen die geplante Route durch: Über Olten nach Bern-Belp (LSZB). Kurz vor dem Hotzenwald sinken wir etwas, um nicht in den Luftraum C von Zürich einzufliegen.

Vor uns baut sich am Horizont schon das gewaltige Alpenpanorama auf. Diese Mischung aus adrenalingeschwängter Vorfreude und Trotzdem-konzentriert-bleiben ist einfach unbeschreiblich. Von Nordosten kommend läuft der Anflug auf Bern über November und Echo 1. Der Tower schickt uns direkt in den Gegenanflug der Piste 14 und erteilt die Landefreigabe. Für Flugzeuge unter zwei Tonnen gilt ein verschobener Aufsetzpunkt, ansonsten läuft alles wie am

Schnürchen. Die sehr freundliche Dame im GAT knöpft uns die Landegebühr von relativ humanen 35 Franken ab und wünscht guten Weiterflug. Wo bleibt der Zoll? Der stuft uns wohl als vertrauenswürdig ein.

### Höhenflug zum Naturkino

Nach einer kurzen Kaffeepause tauschen wir die Plätze, Bernhard übernimmt das Kommando. Wir bekommen eine Startfreigabe für die 14. Dann heißt es: Höhe gewinnen. Scheinbar mühelos schraubt sich die DA 40 auf FL 100.

Etwas aufgeregt sind wir schon, aber der Rest ist Genuss pur: Wir sitzen im Cockpit mit offenem Mund, geflasht von der genialen Landschaft, atemberaubenden Perspektiven und einer phänomenalen Sicht. Unsere Route führt übers Lauberhorn, vorbei an Jungfrau, Mönch und Eiger. In der Ferne glauben wir sogar, das Matterhorn zu erspähen. Der Thunersee liegt uns zu Füßen, majestätisch eingerahmt von den Berner Alpen. Bei diesem Anblick scheint das Schnürchen des Turbo-Diesels ganz selbstver-

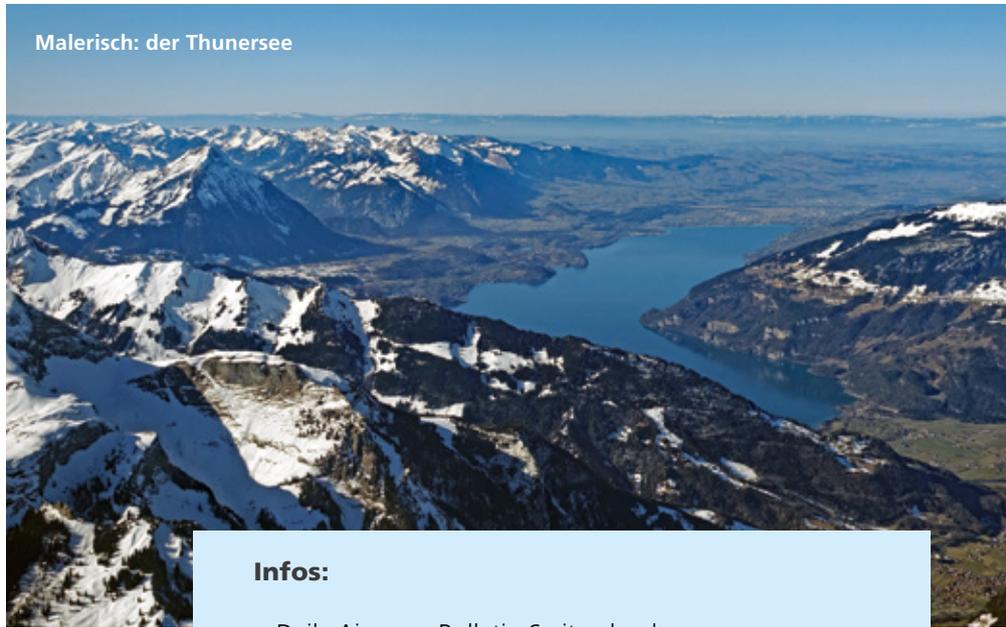
ständig in den sonoren Sound eines Alphorns überzugehen. Unter uns zieht eine schroffe Felswand vorbei, die sich bis zum Brienersee zieht. Das ist besser als jedes 3D-Kino, denn wir sind live dabei! Der Tag könnte von uns aus ewig so weitergehen ...

### Reiche Belohnung fürs Warten

Auf dem Rückflug zu unserer Homebase können wir schon von Weitem wieder den vertrauten Feldberg sehen. Wir legen noch einen Zwischenstopp in Bremgarten (EDTG) ein, zum Runterkommen und Sammeln. Die Zollformalitäten bei der Wiedereinreise nach Deutschland erledigen wir hier auch gleich.

Das lange Warten auf ideale Bedingungen – dass wir dafür reich belohnt wurden, wäre eine glatte Untertreibung. Die Toten Hosen bringen es auf den Punkt: An Tagen wie diesen, wünscht man sich Unendlichkeit!

Text und Fotos: Harald Brenner



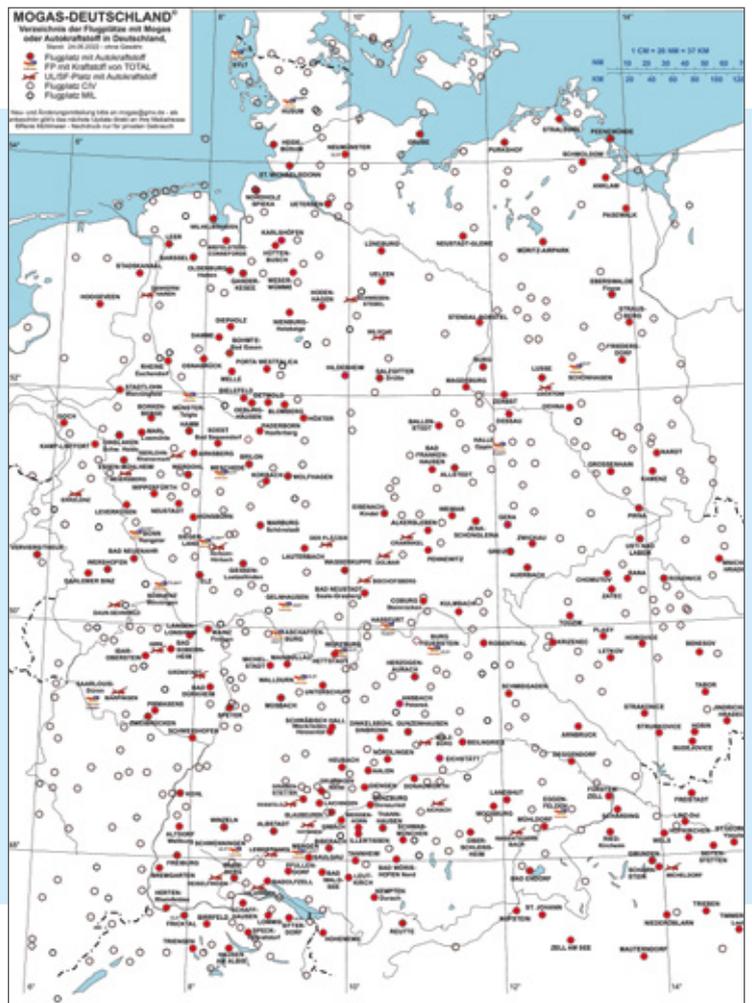
### Infos:

- Daily Airspace Bulletin Switzerland: <https://www.skybriefing.com/de/dabs>
- Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit: <https://www.bazg.admin.ch/bazg/de/home/information-private/waren-anmelden/einfuhr-in-die-schweiz/grenzueberschreitende-fluege.html>
- Bundesamt für Gesundheit mit aktuellen Infos zu Covid-19: <https://www.bag.admin.ch/bag/de/home/krankheiten/ausbrueche-epidemien-pandemien/aktuelle-ausbrueche-epidemien/novel-cov/empfehlungen-fuer-reisende.html#2143190801>

# KRAFTSTOFF DIE NEUE MOGAS-KARTE IST DA!

Für alle Piloten, die ihr Triebwerk mit MoGas, beziehungsweise Autobenzin betreiben dürfen: Die neue Ausgabe der MoGas-Karte von René Mühlmeier ist erschienen. Die MoGas-Karte ist online unter [www.daec.de/sportarten/motorflug/service](http://www.daec.de/sportarten/motorflug/service) veröffentlicht.

Text und Grafik: DAeC



# BEEINDRUCKENDE ERFAHRUNG

**Welche Möglichkeiten hat ein Motorflieger, der in schlechtes Wetter geraten ist? Und wie kann er es vermeiden, überhaupt in diese Situation zu kommen? Das haben die Teilnehmer des Flugsicherheitsseminars am 26./27. Mai auf dem Flugplatz Niederstetten (ETHN) gelernt. Markus Rüdele hat teilgenommen und berichtet, was er erlebt hat.**

Die Anfahrt am ersten Tag erfolgte für mich mit dem Auto, dies war dank der hilfreichen Beschreibung in der Anmeldebestätigung problemlos möglich. Für die Teilnehmer, die am ersten Tag mit dem Flugzeug angereist waren, wurde ein Stellplatz für die Flugzeuge zur Verfügung gestellt und ein Shuttle-Transport in die Hotels organisiert.

Nach kurzem Empfang wurden das Programm des ersten (Theorie-)Tages und der grobe Ablauf für den darauffolgenden Tag besprochen. Organisation und Ablauf waren insgesamt sehr gut. Es wurde ein detaillierter Stundenplan ausgegeben, mit dem man sich super orientieren konnte.

### Sehr interessanter Theorieteil

Die Vorträge waren informativ und kurzweilig. Es wurden Themen aus der Meteorologie, aus dem menschlichen Leistungsvermögen, der BFU und der DFS vorgetragen. Die Dauer der Vorträge war angenehm (maximal eine Stunde), durch genügend Pausen konnte man den Beiträgen gut folgen, vor allem da man sich mit liebevoll selbst gebackenen Kuchen und den immer verfügbaren Butterbrezeln und Getränken stärken konnte.

Nach den Vorträgen kam noch die Einteilung für den Praxisteil am darauffolgenden Tag sowie die Erklärung der PAR (Precision Approach Radar)-Verfahren. Ein sehr interessanter und lehrreicher Tag neigte sich dem Ende zu. Zum Abschluss grillten die Fliegerkameraden aus Niederstetten und servierten leckere Salate und Nachtisch. Der freundliche Austausch unter den Teilnehmern sowie mit den Veranstaltern, den Organisatoren und der Bundeswehr steigerten die Freude auf den nächsten Tag.

### Freundlicher Empfang am Flugplatz

Am zweiten Tag traf ich um 6.45 Uhr meinen begleitenden FI am Flugplatz Schwäbisch Hall (EDTY). Flugplanung, Vorflugkontrolle, Tanken – schon konnte es losgehen nach Niederstetten.

Die Begrüßung im Funk bei Niederstetten-Info war gewohnt freundlich und die Organisation reichte offensichtlich sogar bis auf den zivilen Turm. Durch die Bekanntgabe unseres Kennzeichens bei der Registrierung wusste der Türmer genau, wer wir waren und dass wir zu der „Schlechtwetter-Gruppe“ gehörten. Ich bekam direkt alle Informationen für die Landung und meine Parkposition – perfekt.

Danach ging es direkt zum Briefing mit der Bundeswehr, dem Organisationsteam und einem Meteorologen. Leider verschlechterte sich das Wetter, sodass nicht klar war, ob wir unsere Übung durchführen könnten. Nach gründlicher Abwägung beschloss das Organisationsteam, den Zeitplan eine Stunde nach hinten zu schieben. Eine kluge Entscheidung, denn das Wetter wurde

wieder viel besser. Trotzdem wurde zur Sicherheit ein Probeflug mit einem IFR-Piloten durchgeführt – hierbei wurde geprüft, ob die Wolkenabstände tatsächlich eingehalten werden können. Dies war der Fall, und so konnte es losgehen.

### Praxisübung in mehreren Gruppen

Die erste Gruppe von vier Flugzeugen flog im Fünf-Minuten-Abstand in die vom Radar unterstützte Platzrunde. Wir Teilnehmer der zweiten Gruppe beobachteten gespannt die PAR-Anflüge der ersten Gruppe. Die Vorfreude stieg, gleich selbst das Verfahren zu fliegen. Nachdem die erste Gruppe gelandet war, durfte die zweite Gruppe in die Luft, bei welcher ich dabei war. Nach dem Abheben und Verlassen der Kontrollzone übergab uns der Tower auf die Radarfrequenz. Ab diesem Zeitpunkt war ich unter der Blindflughäube. Ich verließ mich zu hundert Prozent auf die Instrumente unseres Flugzeuges und die Ansagen des Radarlotsen. Es war ein etwas ungewohntes, komisches Gefühl, überhaupt nicht rauszuschauen, aber die Sicherheit war durch den Fluglehrer neben mir zu jeder Zeit gegeben.

Nach kurzer Gewöhnungsphase machte es richtig Spaß, so präzise wie möglich die vorgegebenen Kurse und Höhen zu fliegen. So wurde ich zuverlässig vom Radarlotsen in den langen Endanflug der Piste 25 geleitet und – dort angekommen – an den PAR-Lotsen übergeben. Nach einem kurzen Check zur Verständigung war die Anweisung des PAR-Lotsen, keine Kurse mehr zurückzulesen, sondern die Anweisungen nun unbestätigt direkt umzusetzen.

Ein paar Kurskorrekturen später sollte ich mit dem Sinkflug beginnen. Während des Sinkflugs bekam ich noch ein paar Korrekturinformationen über die Sinkrate und Richtung, die alle gut kontrollierbar und umsetzbar waren. Dann hieß es „Melden Sie Landebahn in Sicht“ – ich durfte meine Häube absetzen und ca. 1NM vor mir war die Landebahn – faszinierend. Ich bekam die Freigabe für den niedrigen Überflug, um danach noch mal erneut den zweiten Durchgang durchzuführen, was nun schon wesentlich routinierter gelang und am Ende dann mit einer Abschlusslandung beendet wurde. Was für eine Erfahrung!

### Tolle Veranstaltung

Nach dem Abstellen des Flugzeuges konnte ich entspannt der dritten Gruppe zuschauen. Als alle wieder sicher gelandet waren, wurde noch das Debriefing durchgeführt. Die Bundeswehrlotsen stellten sich vor und beantworteten alle Fragen, auch dieser Teil war wieder sehr lehrreich. Die Veranstaltung endete gegen 13 Uhr erneut mit Grillen und gemütlichem Beisammensein.

Als Fazit der beiden Tage konnte ich für mich sagen: Ich war begeistert. Es war eine super Organisation, super Teilnehmer, super Referenten. Danke an das Orga-Team für eine sehr angenehme, kameradschaftlich-freundliche Atmosphäre. Ich kann diesen Kurs in Niederstetten jedem VFR-Piloten nur empfehlen und habe auch selbst vor, wieder teilzunehmen.

Text: Markus Rüdele, Motorfliegerclub Schwäbisch Hall

## WETTBEWERB

# DIE HAHNWEIDE IST ZURÜCK

**Vom 21. bis 28. Mai hatte die Fliegergruppe Wolf Hirth zum 54. Hahnweidewettbewerb auf den Sonderlandeplatz nahe Kirchheim Teck geladen. Für Piloten und Organisatoren war es ein Wiedersehen nach beinahe drei Jahren und eine große Fliegerparty. Allein das Wetter spielte nicht so recht mit.**

Dass die Zwangspause beide Seiten geschmerzt hatte, ließ sich an manch stürmischer Begrüßungsszene an den Anreisetagen ablesen. Drei Jahre hatte man sich nicht im gewohnten Rahmen gesehen, und wenn, dann ließen Abstandregeln, Maskenpflicht und die Angst vor Ansteckung im Hinterkopf die übliche herzliche Umarmung auf einen Gruß mit der Faust zusammenschumpfen. Zwar hatten die Kirchheimer Segelflieger alles versucht, bereits 2021 wieder einen Wettbewerb auszurichten, allerdings hatte die Pandemie die Bemühungen zunichte gemacht – die Sicherheit ging vor.

Nun aber wollte man es wieder wissen – die 105 Piloten aus zwölf Ländern in ganz Europa, die ihre Teilnahme angemeldet hatten und so die Bedeutung des Hahnweidewettbewerbs auch in der internationalen Segelfliegerszene unterstrichen, aber auch das Wettbewerbsteam, bestehend aus Leitung mit Tasksettern und Meteorologe, die Flightline-Crew und das Kantinen-Team. Denn – das darf nie aus dem Blick geraten – ein solcher Wettbewerb funktioniert nur, wenn ein Verein

viele seiner Mitglieder für einen derartigen Einsatz motivieren kann.

## Schwierige Aufgaben

Sportlich stand der 54. Auflage des Traditionswettbewerbs den Jahren vor der Pandemie in nichts nach. Hoch waren die Erwartungen der Teilnehmer an die üblicherweise guten Bedingungen auf der Alb. Doch gleich der erste Wertungstag zeigte auch die Tücken der Region: Alle fünf Wertungsklassen waren entlang der Nordkante der Alb unterwegs, allerdings war die Thermik ungleichmäßig und teilweise nur schwer nutzbar. Wer allzu forsch losflog, fand sich schnell auf dem Boden der Tatsachen wieder – sprich auf einer schwäbischen Wiese.

Auch die Folgetage stellten die Piloten vor knifflige Aufgaben. Starker Wind und Schauer machten die Suche nach den Aufwinden zeitweise sehr anspruchsvoll. Meteorologe Jupp Dahlem scherzte im morgendlichen Briefing, dass die britischen Piloten wohl etwas von ihrem heimischen Wetter in ihren Anhängern mitgebracht hätten.

## Starke Junioren in der Standardklasse

In der Standardklasse zeichnete sich schon am ersten Tag ab, dass dort die Junioren ein gehöriges Wort mitreden wollten. Der Franzose Valentin Leuleu-Lambour hatte zur Eröffnung die Nase vorn. An

den folgenden Wertungstagen war es aber das belgische Duo Dennis Huybreckx und Jeroen Jennen, die die Tagessiege unter sich ausmachten. Folgen konnte den belgischen Meistern nur Helmut Kölle aus Geislingen, der im Gesamtclassement auf Rang drei flog, und Philipp Funk aus Ellwangen (Rang vier).

## Spannende Rennen in der 15m-Klasse

In der 15m-Klasse war das Rennen bis zum letzten Flugtag offen. Der Hamburger Sebastian Huhmann hatte am Abschlusstag einen echten Lauf. Ganze acht Stundenkilometer war er auf den gewerteten 461 Kilometern schneller als der Zweitplatzierte Julien Duboc aus Frankreich – eine echte Hausnummer. Im Gesamtclassement sprang er so von Rang drei zum Gesamtsieg seiner Klasse und verwies Julien Duboc aus Frankreich und Timothy Scott aus Großbritannien auf die Plätze.

## Erfahrung bringt den Sieg in der 18m-Klasse

Beständigkeit ist Trumpf – so lautete die Siegesformel in der 18m-Klasse. Mit zwei Tagessiegen und zwei dritten Tagesplätzen war Weltmeister Wolfgang Janowitsch konstant vorn dabei. Da sich Christian Mäx aus Bamberg ebenfalls keine Ausrutscher leistete, war es am Ende mit 21 Punkten Differenz aber dennoch spannend. Der dritte Platz ging an Bert Schmelzer aus Belgien.

Traditionell ist die 18m-Klasse die am stärksten besetzte Klasse im Starterfeld. Die Nationalmannschaften aus Großbritannien, Frankreich, Schweden und Belgien waren vertreten und nutzten die Woche auf der Hahnweide als Vorbereitung für die Weltmeisterschaft in Ungarn im Sommer.

## Überraschung bei den Doppelsitzern

Dass es beim Hahnweidewettbewerb auch für Weltmeister keine Siegggarantie gibt, wurde in der Doppelsitzerklasse deutlich. Martin Theisinger aus Landau und Norbert Sommer aus Breitscheid setzten sich mit ihren Co-Piloten gegen die Weltmeister Louis Boudier aus Frankreich und Steve Jones aus England durch.

[Im Anflug auf die Hahnweide](#)





Start im F-Schlepp

### Bestleistungen in der Offenen Klasse

In der Offenen Klasse zeigte Uli Schwenk mit seiner eta und Co-Pilot Matthew Scutter allen Konkurrenten das Seitenruder und gewann mit ordentlichem Punktvorsprung vor dem Franzosen Sylvain Gerbaud und Pierre de Broqueville aus Belgien. Was in dieser Klasse möglich ist, zeigte Markus Frank am dritten Wertungstag: In zwei Stunden und 31 Minuten umrundete er die 341 Kilometer lange Wertungsstrecke über der Westalb und dem Schwarzwald mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 132 Stundenkilometern.

### Sehr gute Organisation

Am Abschlussabend waren sich alle Beteiligten sicher: Der Hahnweidewettbewerb ist wieder voll da, sportlich wie stimmungsmäßig. Und Laura Maciej gelang bei ihrer Premiere als Wettbewerbsleiterin eine sehr gute Organisation.

Ab Januar 2023 läuft die Anmeldung für den 55. Hahnweidewettbewerb, der – wie gehabt – in der Himmelfahrtswoche am Fuße der Burg Teck ausgetragen wird.

Text: Lars Reinhold,  
Rainer Rauch

Fotos: Christian Hartmann

## DIE BESTEN PLATZIERUNGEN

### Standardklasse

Platz	Name	Verein	Flugzeug	Punkte
1	Jeroen Jennen	KAC Keiheuvel	LS 8a	2.334
2	Dennis Huybreckx	KAC Keiheuvel	LS 8/15m	2.196
3	Helmut Kölle	FG Geislingen	Discus CS	1.974

### 15m-Klasse

Platz	Name	Verein	Flugzeug	Punkte
1	Sebastian Huhmann	HAC Boberg	AS 33/15m	2.867
2	Julien Duboc	TGV Condom	Ventus 2ax	2.635
3	Timothy Scott	Booker Gliding Club	ASG 29/15m	2.609

### 18m-Klasse

Platz	Name	Verein	Flugzeug	Punkte
1	Wolfgang Janowitsch	FRA Wiener Neustadt	Ventus 3T/18m	3.175
2	Christian Mäx	LSC Burg Feuerstein	AS33 Es	3.154
3	Bert Schmelzer	SG Knonauer Amt/KAC Keiheuvel	Ventus 3T/18m	3.071

### Doppelsitzer

Platz	Name	Verein	Flugzeug	Punkte
1	Martin Theisinger	DJK Segelfluggemeinschaft Landau	Arcus M	2.814
2	Norbert Sommer	LSG Breitscheid	Arcus M	2.645
3	Louis Boudlerique	ACPAM Amiens	Arcus T	2.633

### Offene Klasse

Platz	Name	Verein	Flugzeug	Punkte
1	Uli Schwenk	LSV Hayingen	eta	2.507
2	Sylvain Gerbaud	PTG Moissac	EB29R	2.275
3	Pierre de Broqueville	KAC Keiheuvel	EB29DR	2.243



## FLUGSCHÜLER AUS MÜLLHEIM IN HAYINGEN TRUDELEINWEISUNG MAL ANDERS

Flugschüler Robert Forte (vorn) und Werner Kugler im Perkoz

**Mehrere Flugschüler vom Markgräfler Luftsportverein in Müllheim waren kürzlich zu Gast in Hayingen. Dort haben sie unter Anleitung das richtige Trudeln gelernt.**

Nachdem Alexander Schleicher Flugzeugbau mittels einer technischen Mitteilung den Betriebsbereich mehrerer Segelflugzeugmuster in Holz- und Gemischtbauweise eingeschränkt hat, stehen viele Vereine, die auch Segelflugzeugführer ausbilden, vor einem Problem: Die vorgenannte Änderung umfasst leider auch ein Trudelverbot. Damit ist die Möglichkeit, eine Trudleinweisung mit K 7, AS-K 13 und ähnlichen Mustern zu absolvieren, weggefallen. Was tun, wenn man nicht auf eine geeignete Alternative zurückgreifen kann?

Im Markgräfler Luftsportverein wusste man von der SZD-54 Perkoz des LSV Hayingen. Freundschaftliche Beziehungen zu dem auf der Schwäbischen Alb gelegenen Flugverein bestehen ohnehin. Die Hayingen Kollegen Werner Kugler und Udo Makert, bekannt für Ihre Affinität zum Kunstflug, waren dann auch schnell bereit, eine Abordnung von Flugschülern aus Müllheim zu empfangen, und diese theoretisch und praktisch zu unterweisen.

### Zunächst die theoretische Einweisung

Die zurückliegenden zwei Jahre waren nicht besonders ereignisreich, was gemeinsame Ausflüge angeht, und so war das Hemmnis der zweieinhalbstündigen

Anfahrt kein Problem. In einem modernen Neunsitzer fuhren am 7. Mai interessierte Schüler und drei Scheininhaber bequem und in lustiger Atmosphäre in das schön gelegene Biosphärengebiet im Landkreis Reutlingen.

Nach einer kurzen Begrüßung durch die beiden oben genannten Hauptakteure startete eine hörens- und sehenswerte theoretische Einführung in das Trudeln. Werner und Udo, beide sehr erfahrene Kunstflieger, ergänzten sich dabei sehr gut. Was passiert beim Trudeln, was ist die Physik dahinter? Vor allem die Bedeutung des Höhenruders beim Ausleiten des Trudels wurde betont. Die Spannung auf die Übung wuchs, das Kitzeln im Bauch beim einen oder anderen wohl auch.

### Praktische Übungen

Jeder Teilnehmer erhielt einen F-Schlepp auf gut 1.200 Meter über Grund. So war genug Zeit und Raum, das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Geschleppt wurde mit einer Comco Ikarus C42. Werner und Udo wechselten sich gegenseitig ab. Jeder Teilnehmer hatte gleich mehrfach die Gelegenheit, das durch den einweisenden Fluglehrer eingeleitete, stationäre Trudeln wie im Briefing besprochen auszuweichen und in die Normalfluglage zurückzukehren.

Die SZD-54 Perkoz zeigte sich von ihrer Schokoladenseite. Sie trudelt wunderbar und beendet dies auch sehr schnell und zuverlässig, wenn das Ausleiten korrekt

Viktor Guschin (vorn) durfte mit Udo Markert Platz nehmen



gesteuert wird. Meist war noch etwas Resthöhe vorhanden, und es wurden, je nach Wunsch, den Teilnehmern noch klassische Kunstflugfiguren vorgeflogen – für fast alle ein atemberaubendes, zusätzliches Erlebnis. Die gerissene Rolle, perfekt von Udo und Werner gesteuert, hinterlässt beim Nichtkunstflugpiloten mächtig Eindruck.

### Gemütliche Runde

Nach erfolgreicher Mission wurde die SZD-54 gemeinsam abgebaut und in den Anhänger verladen. Mit einem professionellen Debriefing inklusive Feedback-Runde fand der offizielle Teil sein Ende. Hayinger und Müllheimer Flieger genossen gemeinsam die abendliche Stunde in gemütlicher Runde. Nur wenige Kilometer weiter wurde die Heimfahrt unterbrochen, um in einem typischen Bilderbuch-Gasthof der Schwäbischen Alb wieder zu Kräften zu kommen. Bei bester Stimmung setzten die Teilnehmer ihre Rückfahrt ins Markgräfler Land fort. Alle waren von den Erlebnissen des Tages begeistert.

Eine tolle Aktion war das, und ganz sicher jeden Aufwand wert. Neben der gelungenen und professionellen Trudeleinweisung für Segelflugschüler und Segel-



Der Spaß kam nicht zu kurz, hier bei Andreas Stemmer (vorn) und Werner Kugler

flugpiloten waren auch Themen wie „Landung auf fremden Platz“ für einige gleich mit erledigt. Eine Horizonterweiterung war es allemal, auch wenn der Horizont nicht immer da war, wo man ihn vermutete. Dazu gab es tolle Eindrücke des fremden Flugplatzes und schöne Begegnungen mit Gleichgesinnten. Das Fazit lautete: Das machen wir wieder einmal.

Danke Udo, danke Werner und allen Helfern und den Schlepppiloten aus Hayingen. Die Müllheimer verbleiben mit badischem Gruß!

Text und Fotos:  
Robert Forte/Bernd Heuberger,  
Markgräfler Luftsportverein Müllheim

## 1. MÄLSCHER FRÜHJAHRSLIEGEN

# GELUNGENER AUFTAKT MIT AUSSICHT AUF FORTSETZUNG

**Vom 4. bis 11. Juni fand auf dem Segelfluggelände der FSG Letzenberg Malsch das Mälscher Frühjahrsfliegen statt. Der Streckensegelflugwettbewerb wurde erstmals ausgetragen und war aus Sicht von Teilnehmern und Wettbewerbsleitung rundum erfolgreich.**

Am Freitag, 3. Juni, kamen die ersten Piloten mit ihren Flugzeugen an. Insgesamt 14 Teilnehmer, aufgeteilt in sechs Teams, nahmen am Wettbewerb teil. Am Samstagmorgen fanden sich um 9 Uhr alle Teilnehmer zur Begrüßung durch die Wettbewerbsleitung Philipp Bender und Alexander Six in der Fliegerklausur ein. Auch der Vorsitzende der



Gemeinsam im ersten Thermikbart vor der Öffnung des Startfensters

**Die Teilnehmer des erstmals ausgetragenen Mälscher Frühjahrsfliegens**

FSG Letzenberg Malsch, Michael Kuhn, hieß alle Teilnehmer herzlich willkommen und wünschte den Piloten eine erfolgreiche Woche. Anschließend fand das Eröffnungsbriefing statt. Spät am Tag (das Starttor öffnete kurz nach 16 Uhr) konnte sogar noch eine kleine Task mit circa 150 Kilometern geflogen werden.



An den folgenden beiden Tagen bot sich leider kein nutzbares Wetterfenster, sodass neutralisiert werden musste. Schnell fand sich allerdings am Pfingst-wochenende mit einem Kinobesuch im Film „Top Gun 2“ ein adäquates Ersatzprogramm.

**Zunächst schwierige Wetterverhältnisse**

Dienstags konnte es weitergehen mit dem Wettbewerb. Wieder gab es nur ein kurzes Wetterfenster, in dem eine AAT durch das Rheintal möglich war. Alle Piloten flogen um die 150 Kilometer und kamen rundum zufrieden wieder zurück an den Platz. Am Mittwoch war es ähnlich: Am Nachmittag erwartete die Teilnehmer ein Frontdurchzug mit Regen. Trotz allem konnten sie früh starten und gen Osten wieder eine AAT fliegen. Am Abend gab es mit einer vor Ort gebratenen Paella ein kulinarisches Highlight der Woche.

Donnerstags konnte leider wieder nur die Mindeststrecke der AAT geflogen werden, da es im zweiten Sektor in der Pfalz überall zu regnen begann.

**Viele persönliche Streckenrekorde**

Am Freitag und Samstag erwartete die Teilnehmer dafür dann sehr gutes Streckenflugwetter. Dementsprechend plante die Wettbewerbsleitung mit ihren Pilotensprechern Filip Slamka und Werner Pokluda eine Racing Task, bei der man nach Schweinfurt, Dinkelsbühl und zurück nach Malsch fliegen musste. Alle Piloten konnten die 375,5 Kilometer erfolgreich absolvieren, einige von ihnen erfliegen hierbei sogar ihre persönlichen

Rekorde von teilweise über 400 Kilometern. Herzlichen Glückwunsch zu dieser großartigen Leistung!

Ähnlich wie am Freitag war es auch am Samstag: Wieder wurde eine Racing Task ausgeschrieben, bei der das Feld zuerst nach Rot am See, dann auf die Schwäbische Alb, nach Bühlermann und zurück nach Malsch fliegen musste. Wieder erfliegen einige Piloten an dem Tag ihre persönlichen Bestleistungen von über 300 Kilometern. Mit einer geflogenen Aufgabenstrecke von 310 Kilometern gab es erneut einen 1000-Punkte-Tag für die Wertung. Am Abend fanden die Siegerehrung und der dazugehörige Abschlussabend statt. Mit kühlen Getränken und einem leckeren Catering ließen alle den Wettbewerb langsam ausklingen.

**Fazit: Ansprechender Wettbewerb**

An sechs von acht möglichen Wertungstagen konnte geflogen werden – das stellt eine hervorragende Quote dar. Viele Piloten sind nun um einige Erfahrungen und großartige Eindrücke reicher und konnten sich auf dem Gebiet der Streckenfliegerei weiterentwickeln. So blicken Teilnehmer und Ausrichter auf eine rundum gelungene Woche zurück und bedanken sich bei allen, die zum Gelingen des 1. Mälscher Frühjahrsfliegens beigetragen haben.

Bereits jetzt steht fest, dass der Wettbewerb über Pfingsten auch 2023 wieder stattfinden wird. Die Organisatoren freuen sich über zahlreiche Anmeldungen.

Text: Alexander Six/red.  
Fotos: Philipp Bender

**DIE BESTEN PLATZIERUNGEN**

**Gesamtwertung:**

Platz		Punkte	Piloten
1.	Team LM	2933	Patrick Korol/Pia Wildhagen, Alexander Six/Philipp Bender
2.	Team PP	2665	Antonio Pinto Leite/Werner Pokluda
3.	Team 8D	2485	Patrick Hermann/Arved Himer-Amelung

**Jugendwertung:**

1.	Laslo Ruhberg	1099 Punkte
2.	Filip Slamka	976 Punkte
3.	Michael Medek	869 Punkte

JETZT BEWERBEN:

# KARRIERE ALS SPORTSOLDAT SEGELFLUG BEI DER BUNDESWEHR



Die Sportsoldaten 2021 mit ihren Trainern beim Lehrgang in Frankreich

**Bis zum 31. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen als Sportsoldat Segelflug an. Die Bundeswehr fördert in ihren derzeitigen Strukturen Spitzensportlerinnen und Spitzensportler in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB).**

Für den Spitzensport Segelflug stehen bis zu vier Plätze für Soldatinnen und Soldaten in der Sportfördergruppe Warendorf zur Verfügung, die am Leistungsstützpunkt

der Segelflugschule in Oerlinghausen ihr Zuhause hat. Als freiwilliger Wehrdienstleistender erhalten die Teilnehmer einen regulären Wehrsold (inkl. Krankenversorgung und Zuschüsse für Verpflegung) und ein umfangreiches Training unter der sportfachlichen Aufsicht der Bundeskommission Segelflug, das auf die breite Anforderung des Leistungssegelfluges effektiv und effizient vorbereitet.

Als sportliche Mindestvoraussetzung sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader

(C-Kader wünschenswert) sowie Spaß am Wettbewerbsfliegen, Teamfähigkeit und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn erforderlich.



Weitere Informationen sowie die Bewerbungsunterlagen sind unter [www.sportsoldaten-segelflug.eu](http://www.sportsoldaten-segelflug.eu) veröffentlicht.

Text und Foto: Bundeskommission Segelflug im DAeC/red.

## TERMINTIPP

### DEUTSCHER SEGELFLIEGERTAG IN KOBLENZ

Für den Deutschen Segelfliegertag am **Samstag, 29. Oktober 2022**, laufen die Vorbereitungen in Koblenz auf Hochtouren. Nachdem der Segelfliegertag 2018 bereits in Koblenz stattgefunden hatte, wollen die Ausrichter dieses Jahr erneut eine gelungene Veranstaltung anbieten. Der Segelfliegertag wird dieses Mal in der Rhein-Mosel-Halle abgehalten, um so mehr Ausstellern die Möglichkeit zur Teilnahme zu geben und für die Besucher den Aufenthalt angenehmer zu gestalten. Am Freitag, 28. Oktober, dem Tag vor dem Segelfliegertag, findet wie üblich die ordentliche Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug statt. Weitere Infos gibt es unter [www.segelfliegertag.com](http://www.segelfliegertag.com), Kontakt unter [info@segelfliegertag-koblenz.de](mailto:info@segelfliegertag-koblenz.de).

Text: red.

SÜDDEUTSCHE SEGELFLUGMEISTERSCHAFT DER 18M-KLASSE IN WINZELN

# MICHAEL SCHLAICH VOM LSV SCHWARZWALD HOLT SICH DEN SIEG



Startphase bei Traumwetter am ersten Tag

**Nach sieben Wertungstagen stand das Ergebnis fest: Michael Schlaich vom Luftsportverein Schwarzwald hat die Süddeutsche Meisterschaft der 18m-Klasse gewonnen. Diese fand vom 11. bis 18. Juni in Winzeln statt. Schlaich siegte vor Alexander Schmid (LSC Burg Feuerstein) und Rolf Friedli (SG Oberaargau/Schweiz).**

In dem starken Teilnehmerfeld von insgesamt 31 Pilotinnen und Piloten konnte sich Michael Schlaich dank konstanter Leistungen durchsetzen. Er platzierte sich über den gesamten Wettbewerb am Heimatflugplatz im vorderen Wertungsbereich und übernahm am letzten Tag die Führung.

Voraussichtlich die elf erstplatzierten Piloten erhalten einen Startplatz bei der Deutschen Meisterschaft 2023. Da der drittplatzierte Friedli Schweizer ist, darf er trotz seiner hervorragenden Leistung in diesem Qualifikationswettbewerb nicht an der Deutschen Meisterschaft 2023 teilnehmen.

Im Vorfeld gab es viele Diskussionen, welches der topmodernen Flugzeuge JS 3, Ventus 3 und AS 33 nun wohl das Beste sei. Michael Schlaich hatte seine eigene Antwort parat und gewann mit einem Ventus 2cxM, der bereits 2002 seinen Erstflug hatte.

## Strecken zwischen 210 und 643 Kilometern

Die Aufgaben wurden von Sportleiter Joachim Schwenk sehr klug und passend

zum Wetter ausgewählt. Sie waren zwischen 210 und 643 Kilometer lang. Die Strecken führten bis zum Odenwald und nach Regensburg. Dabei waren die längsten Strecken zu Beginn des Wettbewerbs ausgeschrieben, während die Aufgaben gegen Ende wetterbedingt kürzer, aber nicht minder anspruchsvoll waren.

Sicher hätte das Wetter noch besser sein können, jedoch gab es keinen Grund zur echten Klage. Vom zweiten Trainingstag bis zum Abreisetag stand die Sonne am Himmel und es konnte – bis auf einen Tag zur Wochenmitte – geflogen und gewertet werden. Da das wetterbestimmende Hochdruckgebiet den Wettbewerbsraum ordentlich mit Warmluft versorgte, waren die Bedingungen – oft mit Blau-

thermik – durchaus anspruchsvoll. Dies schreckte die ambitionierten Piloten jedoch nicht ab, sodass täglich beachtliche Leistungen geboten wurden.

## Vereinsmeisterschaft zeitgleich

Die zeitgleich zur Süddeutschen Segelflugmeisterschaft stattfindende Vereinsmeisterschaft Winzeln Open wurde in diesem Jahr in zwei Kategorien gewertet: Den Wettbewerb von Samstag bis Samstag gewann Horst Kammerer (LSV Schwarzwald) vor dem Team Stefan, Matthias und Tobias Krauss (LSV Schwarzwald) und Lisa Scheller (SFG Werdenfels). Die Wertung von Donnerstag bis Samstag gewann Volker Herzog vor dem Team Krauss/Krauss und Lisa Scheller.

Alexander Schmid beim Start mit seinem Ventus 3TS



## Beste Bedingungen auf dem Flugplatz

Von der hervorragenden Organisation des Wettbewerbs durch das Team des LSV Schwarzwald unter der Leitung von Harry Hezel waren alle Piloten durchweg begeistert. Ein großer Teil der Piloten inklusive ihrer Familien bzw. Teams verbrachte die Woche auf dem Campingplatz direkt am Flugplatz und genoss den Aufenthalt.

Um insbesondere den Kindern an den warmen Tagen Abkühlung zu verschaffen, wurde kurzerhand ein Pool besorgt und aufgestellt. Da das Schwarzwälder Wasser dann aber doch erst einmal zu kalt war, wurde zusätzlich eine Heizung per Feuerfass mit Durchlauferhitzer installiert. Für den Rest der Woche war der Pool Tag und Nacht gut besucht.

Einen besonderen Service boten die Flugplatz-Kinder: Sie erkannten recht schnell das Potenzial des Spülmobils, das für die Geschirreinigung an den größeren Veranstaltungen vorgehalten wurde: Gegen eine kleine Spende ins „Future-Millionaire“-Sparschwein wurde auf dem Campingplatz das Geschirr von einem Logistik-Team per Kettcar und Anhänger abgeholt und gespült wieder zurückgebracht, während die Reinigung das Team im Spülmobil übernahm. Eine Win-win-Situation für alle Beteiligten mit Spaß auf der einen und Komfort auf der anderen Seite.



Der Gewinner der Süddeutschen Meisterschaft hatte ein Heimspiel: Michael Schlaich vom LSV Schwarzwald mit seinem Ventus 2cxM

## Gelungener Abschluss

Ein kameradschaftlicher, familienfreundlicher, fairer und sportlich anspruchsvoller Wettbewerb endete mit einer großartigen Abschlussfeier und einem italienischen Büffet aus der Fliegerklausur „Da Mario“. Die Pilotenvertreter zeigten sich voll des Lobes für die Schwarzwälder Ausrichter und diese wiederum freuten sich über eine Woche mit vielen Freunden aus ganz Deutschland und der Schweiz. Die weiteste Anreise fand dabei von Sylt statt.

Viele Zuschauer aus den Umlandgemeinden begleiteten den Wettbewerb – insbe-

sondere an den Wochenenden und dem Feiertag. Ein kleiner PR-Stand mit Live-Tracking auf einer Leinwand brachte den Interessierten den Segelflugsport näher. So konnte sich dieser im wahrsten Sinne des Wortes von seiner sonnigsten Seite zeigen.

Sicherlich war das nicht der letzte größere Wettbewerb in Winzeln. Impressionen, Wertungsdetails und vieles mehr sind unter [www.airchallenge-winzeln.de](http://www.airchallenge-winzeln.de) zu finden.

Text: Volker Herbst, LSV Schwarzwald/red.  
Fotos: Lothar Schwark, Volker Herbst, Konstantin Engelhardt



◀ In Reinhard Schramme vom LSV Rinteln flog ein weiterer hochkarätiger Pilot mit dem Ventus 2cxa mit. Sportlich präsentierte sich beim ersten Rennen auch der Flächenläufer

▼ Die fleißigen Helfer am Boden sorgten für einen reibungslosen Ablauf



◀ Christian Mäx mit einer AS 33 von der Burg Feuerstein landete am ersten Wertungstag mit seinem schnittigen Vogel nach 640 Kilometern wieder in Winzeln-Schramberg

# EINE WOCHEN DER SUPERLATIVE



Der D-Kader vor malerischer Kulisse in Neresheim

**Die Saison ist jung, die Motivation der Trainees am Anschlag, die Wettbewerbe und Qualis stehen vor der Tür – beste Voraussetzungen für das Trainingslager des D-Kaders.**

Die Trainer Gerrit Illenberger und Chris Hiller nutzten diese guten Vorzeichen und hatten vom 7. bis 14. Mai 2022 ein Trainingslager der Superlative organisiert. Austragungsort war Neresheim auf der Ostalb, das sich schon

mehrfach als ideal für das Vorhaben erwiesen hat.

Bereits im Vorhinein war klar, dass dieses Trainingslager ein besonderes sein würde, da die langjährigen Trainer Karl-Eugen Bauder und Bernd Schmid ihr Amt an ihre Nachfolger Gerrit Illenberger und Chris Hiller übergeben und sich somit dieses Jahr beide Trainergenerationen um die Trainees kümmern würden. Unterstützt wurde das Trainerteam durch Marco Barth.

## Das Wetter war vielversprechend

Los ging es am Freitag mit der Anreise und dem Aufbauen der Flugzeuge. Mit dabei waren die Flaggschiffe des Fördervereins für Streckensegelflug in Baden-Württemberg (SBW), der Discus 2b „BW2“ und „BW3“ sowie der DuoDiscus XL „BW4“, mit dem die Trainees die Möglichkeit hatten, direkt im Cockpit von ihren Trainern zu lernen. An dieser Stelle herzlichen Dank für das Vertrauen, das dem Nachwuchs entgegengebracht wird – der SBW trägt maßgeblich zur Junio- renförderung in Baden-Württemberg bei!

Im anschließenden Eröffnungsbriefing zeichnete sich eine Wetterlage ab, die es ermöglichte, jeden einzelnen Tag zu fliegen, sich zu vergleichen und von den Trainern zu lernen. Und so kam es auch: Tag für Tag konnten die Teilnehmer Strecken von bis zu 500 Kilometern oder mehr ausschreiben und meist auch erfolgreich beenden. Der besondere Charme war die schöne Abwechslung der Fluggebiete – so konnten die Schwäbische Alb, der Schwarzwald, der Kraichgau, der Odenwald, der Bayerwald und auch die Fränkische Alb befliegen werden.



Die gute Laune kam nicht zu kurz im Trainingslager



Neresheim zeigte sich von seiner schönsten Seite

### Geduld und Durchhaltevermögen trainiert

Gemeinsam in engen Zweier- oder Dreier-Teams ging es auf Strecke mit dem Trainer, wobei sich die Trainees im direkten Vergleich viel anschauen und lernen konnten. Zudem wurden Flugsituationen gemeistert, die man im Soloflug mit hoher Wahrscheinlichkeit abgebrochen hätte. Blaue Löcher wurden so zum Beispiel konsequent erfolgreich gequert, was dem einen oder anderen Trainee einen deutlichen Erfahrungsgewinn und auch Selbstbewusstsein brachte. Umso größer war die Freude am Abend, wenn die Aufgabe erfolgreich beendet worden war.

Auch schwächere Wetterlagen hatte die Woche zu bieten – dies trainierte die Teilnehmer in Geduld und dem geländeorientierten Fliegen, was im Wettbewerb ein essenzieller Faktor ist. Wenn es mal nicht ganz reichte, war die berühmt-berüchtigte Moräne aus Neresheim stets zu Diensten und führte Rückschlepps durch. Abends wurden die Flüge gemeinsam ausgewertet und die Lerneffekte aus den Fehlern besprochen. Es war sehr schön zu sehen, wie viele Teilnehmer sich in der Woche leistungstechnisch einen großen Schritt weiterbrachten.

### Im Endspurt rund um Stuttgart

Nach sechs Tagen Fliegen am Stück wurde beschlossen, die Tagesaufgabe ins Freibad

zu legen, um wieder Kraft für die verbleibenden Tage zu sammeln. Am letzten Tag ging es dann noch mal ambitioniert um Stuttgart herum, was viele wettertechnische Überraschungen bereithielt und den Piloten alles abverlangte. Genau dies war es jedoch, was sie die ganze Woche angetrieben hatte: Sportlicher Ehrgeiz in freundschaftlicher Atmosphäre.

Abschließend lässt sich sagen, dass die Teilnehmer eine unvergesslich tolle Woche hatten, in der sie unglaublich viel gelernt und sich auf die Wettbewerbssaison vorbereitet haben.

### Dank an alle Beteiligten

An dieser Stelle ein großes Dankeschön an die Trainer Gerrit Illenberger, Chris Hiller, Karl-Eugen Bauder, Bernd Schmid und Marco Barth – ohne sie wäre das nicht möglich gewesen!

Ein riesengroßer Dank gilt auch der SFG Neresheim, die wie jedes Jahr eine perfekte Grundlage für das Lager bereitet hat. Der D-Kader kommt immer gerne wieder!

Auch der Fliegergruppe Ellwangen sowie Rainer Barth gilt ein Dank für die Unterstützung bei den F-Schlepps.

Text: Daniel Bernhardt  
Fotos: Chris Hiller

### Prima Zusammenarbeit: Die Teilnehmer beim D-Kader-Trainingslager verstanden sich gut

#### Anpacken war immer gefragt



## DEUTSCHE SEGELFLUG-MEISTERSCHAFT DER FRAUEN IN LANDAU

# ERFOLGE FÜR BWLV-PILOTINNEN

Vom 21. bis 28. Mai traten in Landau 38 Frauen in drei verschiedenen Klassen an, um den Titel der Deutschen Meisterin auszufliegen. Dabei schnitten die Teilnehmerinnen aus Baden-Württemberg hervorragend ab: Gleich in zwei Klassen ging der Titel an BWLV-Pilotinnen.

Es ergaben sich folgende Platzierungen:

### Standardklasse:

Cornelia Schaich (BWLV, Sportflieger-Club Stuttgart) – Erster Platz und Deutsche Meisterin  
 Sabrina Vogt – Zweiter Platz  
 Karen Wilken – Dritter Platz

### 18m-Klasse:

Katrin Senne (BWLV, FSV Sindelfingen) – Erster Platz und Deutsche Meisterin  
 Anja Barfuß – Zweiter Platz  
 Sandra Malzacher – Dritter Platz

### Clubklasse:

Carolin Rothhardt – Erster Platz und Deutsche Meisterin  
 Daniela Wilden – Zweiter Platz  
 Elena Mascus – Dritter Platz

Weitere Ergebnisse gibt es online unter [www.soa-ringspot.com/de/dm-frauen-landau-ebenbergl-2022/results](http://www.soa-ringspot.com/de/dm-frauen-landau-ebenbergl-2022/results). Der BWLV freut sich über das gute Abschneiden und gratuliert den erfolgreichen Pilotinnen sehr herzlich zu ihrer tollen Leistung!

Text: Bundeskommission Segelflug im DAeC/red.  
 Fotos: privat



Neue Deutsche Meisterin in der Standardklasse: Cornelia Schaich vom Sportflieger-Club Stuttgart



Ganz vorn in der 18m-Klasse und damit Deutsche Meisterin: Katrin Senne vom Flugsportverein Sindelfingen



## BEEINDRUCKENDER STRECKENFLUG AUF REKORDJAGD

Dass große Streckensegelflüge nicht nur in Nevada oder Namibia, sondern auch hierzulande gelingen, hat kürzlich Sibylle Andresen vom Segelflugverein Mannheim eindrucksvoll bewiesen: Am 30. Mai 2022 erfolgte ein doppelter Klassenrekord D-18F und D-OF, nämlich eine freie Dreiecksstrecke über 847,91 Kilometer, die gleichzeitig auch ein neuer Europa-Rekord in der Offenen Klasse bei den Frauen ist. Unterwegs war sie mit ihrem Ventus 3M.

Die Rekorde sind vom DAeC bereits als Deutsche Klassenrekorde anerkannt, auch die FAI hat den Europa-Rekord inzwischen bestätigt.

Der BWLV gratuliert Sibylle Andresen sehr herzlich zu ihrer tollen Leistung und wünscht weiterhin sichere Flüge und allzeit gute Landungen!

Text: red.

Sibylle Andresen vom SFV Mannheim hat mit ihrem Ventus 3M eine freie Dreiecksstrecke über 847,91 Kilometer zurückgelegt

BITTE VORMERKEN:

## TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN 2023

Nach zweijähriger Corona-Pause soll es im kommenden Jahr wieder ein bundesweites Treffen der Luftsportlerinnen (Hexentreffen) geben. Allerdings wird es ausnahmsweise nicht in der letzten Januarwoche, sondern **von Freitag, 3. Februar, bis Sonntag, 5. Februar 2023** stattfinden. Treffpunkt ist das Grafenschloss Diez im Rhein-Lahn-Kreis in Rheinland-Pfalz. Weitere Informationen folgen.

Text: red.

## REGIONEN

### Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

## IM SIEBTEN FLIEGERHIMMEL

Mit Ablegung der praktischen Flugprüfung haben Anton Harzer (16 Jahre) und Tim Heritier (17 Jahre) von der FG Freudenstadt kürzlich ihre Ausbildung zur SPL (Segelflugzeugpiloten-Lizenz) abgeschlossen. Damit steht ihnen der Weg zu selbstständigen Flügen mit Segelflugzeugen offen.

Im Februar und März 2022 hatten beide Nachwuchspiloten bereits das BZF2 (Funksprechzeugnis in deutscher Sprache) abgelegt. Neben der Theorie, die Harzer und Heritier ebenfalls bereits im Januar 2022 beim Regierungspräsidium in Karlsruhe abgelegt hatten, stand nun noch ein selbstständiger Streckenflug von mindestens 50 Kilometer auf dem Programm. Anfang April erfolgte Harzer bei Blauthermik einen Streckenflug von 100 Kilometer. Dazu gratulierte ihm Fluglehrer Martin Haug herzlich, mit seinem Flugauftrag hatte er sein Vertrauen in den 16-Jährigen gezeigt.

Zur Ausbildung gehörten weiterhin drei Starts und Landungen auf einem fremden Flugplatz. Tage später erteilte Fluglehrer Klemens Schmiederer bei idealem Flugwetter den Überland-Flugauftrag an Tim Heritier. Der 17-Jährige ließ sich nicht lumpen: Bei hoher Wolkenbasis erfolgte er beachtliche 221 Kilometer, die wie bei Harzer auch von einem Logger dokumentiert wurden. Damit belegten beide Scheinaspiranten zudem, dass sie alle Luftraumbestimmungen eingehalten hatten.

Am 1. Mai standen für beide jeweils drei Prüfungsflüge an, die sie bravours bestanden. Prüfer und Fluglehrer Michael



Ihre praktischen Prüfungsflüge mit dem Discus absolvierten am 1. Mai Tim Heritier (links) und Anton Harzer

Zistler vom Nachbarverein FSV Nagold in Haiterbach hatte nach den Flügen die passende Antwort parat. „Ihr seid wie Profis geflogen“.

Anton Harzer meisterte beim ersten Flug eine Seilrissübung. Damit zeigte er auf den Punkt, dass er das Flugzeug in jeder Fluglage beherrscht und klare Entscheidungen trifft. Thermik fliegen und geforderte Rollübungen um die Längsachse klappten gut, wie auch der Langsamflug, wo der Leitspruch lautet: „Korrekturen nur mit dem Seitenruder, Querruder bleibt in der Mitte“. Spannend wurde außerdem eine Landung aus ungewohnter Position auf die Piste 35, nachdem ein

starker Abwind die normale Platzrunde nicht mehr zuließ.

Auch Tim Heritier meisterte seine Prüfungsflüge zur Freude von Michael Zistler. Der gratulierte beiden Prüflingen zum neuen Schein. Ein Lob galt auch der Fliegergruppe Freudenstadt dafür, dass die Flugschüler über eine gute fliegerische Performance verfügen und gut einschätzen könnten, was sie in kritischen Situationen zu tun haben. „Tim und ich haben trotzdem noch viel gelernt, und der Prüfer hat uns viel auf unseren Weg mitgegeben“, freute sich Anton Harzer zum Abschluss des Prüfungstags.

Text: Lothar Schwark | Foto: Jakob Schick



Region 3 – Ostalb-Donau

## FLUGPLATZFEST IN ELLWANGEN-ERPFENTAL (EDPY)

Beim Flugplatzfest in Ellwangen-Erpfental wird eine große Bandbreite an Flugzeugtypen zu sehen sein – sei es nun wie in den Vorjahren ein Scheibe Falke SF 25 (hinten) oder eine Pilatus P-2

**Das Flugplatzfest in Erpfental ist inzwischen zu einem festen Teil des Sommerprogramms im Ellwanger Seenland geworden. In diesem Jahr findet es am Wochenende des 20. und 21. August statt.**

Eine beeindruckende Flugshow, bei der viele Facetten des Flugsports vorgestellt werden, erwartet die Gäste an beiden Tagen. Erneut werden auch Teilnehmer aus dem Fliegenden Museum in Aalen dabei sein, wobei man gespannt sein darf, welche Auswahl aus dem breiten Angebot an Hurricane, T6, AT11, Dragon Rapide, Antonov 2, Baby, RL, Kranich, Bucker, Tigermoth, Foxmoth, Staggerwing, Taifun, usw. von den Piloten des Museums nach Ellwangen überführt und sowohl im Static Display als auch im Flug vorgeführt wird. Darüber hinaus ist es nach Jahren wieder gelungen, weitere beeindruckende Flugzeuge nach Erpfental zu bekommen – mehr wird aber hierzu noch nicht verraten.

Wenn die Corona-Sicherheitsmaßnahmen so bleiben wie bisher, kann unter 3G-Regeln ohne Voranmeldung eingeflogen werden. Dennoch empfiehlt die Fliegergruppe Ellwangen, sich vor dem Flug über eventuelle Änderungen der Regelung auf der Homepage [www.fliegergruppe-ellwangen.de](http://www.fliegergruppe-ellwangen.de) zu informieren. Die Landegebuhr ist an beiden Tagen ausgesetzt. Natürlich ist auch eine Anreise am Boden möglich. Sitzplätze in ausreichender Zahl mit entsprechenden Sicherheitsabständen sind vorhanden.

Der musikalische und kulinarische Teil des Flugplatzfestes wird auch dann stattfinden, wenn das Wetter keine Einsicht mit der fliegenden Zunft haben sollte. Am Samstag wird ab 17 Uhr bis spät in den Abend Ottos Böhmisches Blasmusik aufspielen.

Flieger aus Nah und Fern sind herzlich willkommen an beiden Tagen des Flug-

platzfestes und können landen. Am Sonntag ist der Höhepunkt der Flugvorführungen zwischen 14 und 16 Uhr geplant. In dieser Zeit kann es beim Anflug zu Wartezeiten kommen. Deshalb der Hinweis: Wer früher anreist, hat keine Wartezeit zu befürchten und kann die Flugshow direkt vom Boden aus miterleben. Zur Unterstützung der Flugleitung wäre es hilfreich, wenn sich anfliegende Piloten mindestens fünf Minuten vor dem Eintreffen per Erstanruf melden.

Berühmt ist inzwischen auch die Ellwanger Küche, die es den Gästen an nichts fehlen lässt. Einem gemütlichen Flugplatzwochenende in geselliger Runde bei Musik steht also nichts im Wege. Die Fliegergruppe Ellwangen heißt schon jetzt alle Gäste am 20. und 21. August auf dem Fluggelände in Erpfental herzlich willkommen.

Text: Dr. Michael Schlipf/red.  
Foto: Fliegergruppe Ellwangen

Region 4 – Alb-Mitte

## FAMILIENTAG BEIM LUFTSPORTVEREIN ROSSFELD



**Am Sonntag, 11. September findet in diesem Jahr der Roßfelder Familientag auf dem Fluggelände oberhalb von Metzingen statt. Es gibt viel Interessantes für Jung und Alt, so zum Beispiel eine Flugzeugtaufe durch den Glemser Ortsvorsteher Andreas Seiz.**

Auch in diesem Jahr ist die Oldtimer-Ausstellung eines der vielen Highlights. Es werden zahlreiche Fahrzeuge aus vergangenen Tagen erwartet, vom Zweirad über Traktoren bis zum PKW.

Neben dem Blick in die Vergangenheit spielen auch die mobile Gegenwart und

Beim Familientag auf dem Roßfeld am 11. September gibt es auch einen Open-Air-Gottesdienst

Zukunft eine große Rolle am Familientag: Bei der Elektromobil-Ausstellung EmobilA wird die elektrifizierte Mobilität auf zwei und vier Rädern greif- und erlebbar. Zudem können moderne Campingfahrzeuge besichtigt werden.

Der Regio-Markt mit allerlei regionalen Produkten und Ausstellern war 2019 ein voller Erfolg – daher soll er in diesem Jahr noch vielfältiger werden. Zahlreiche Zusagen liegen bereits vor.

Die kleinen Gäste finden auf dem Gelände Attraktionen wie eine Hüpfburg, Modellflugzeuge, ein Glücksrad und einen Luftballonwettbewerb.

Natürlich kommen alle Luftsportinteressierten ebenfalls auf ihre Kosten, denn der Luftsportverein stellt seine Flugzeuge aus und informiert über sein schönes Hobby.

Beginn ist um 9 Uhr, um 10 Uhr gibt es einen Open-Air-Gottesdienst vor der Flug-

zeughalle. Der Eintritt ist frei, kostenlose Parkmöglichkeiten sind vorhanden.

Also am besten schon mal den Termin 11. September vormerken – der Luftsportverein Roßfeld freut sich auf viele Besucher. Kontakt: familientag@lsv-rossfeld.de.

Text und Foto: Alexander Arway/red.

## GRATULATION

## FSV WÄCHTERSBERG

# BERNDT LUPKE ZUM 80. GEBURTSTAG



Die Flugsportvereinigung Wächtersberg hat Berndt Lupke viel zu verdanken

**Am 3. Mai 2022 ist Berndt Lupke von der Flugsportvereinigung Wächtersberg 80 Jahre alt geworden. Aus diesem Anlass hat der Verein eine Gratulation für sein verdientes Mitglied verfasst.**

Wie es so ist, wenn ein verdienter Fliegerkollege einen hohen runden Geburtstag hat, lässt man sein Leben Revue passieren. So auch hier, aber dabei soll auch der Mensch beleuchtet werden.

Berndt Lupke trat 1960 in die FSV Wächtersberg ein, ist seit 1970 Fluglehrer und hatte viele Jahre lang das Amt des Flugbetriebsleiters und Ausbildungsleiters

inne. In den Jahren von 2000 bis 2006 war er Erster Vorsitzender und leitete die Geschicke des Vereins. Unter seiner Leitung wurde die Porschewinde fertig gebaut und er übernahm die Schirmherrschaft der ersten BWLV-Jugend-Airgames.

### Viele Ehrungen

Für sein umfassendes Engagement für den Verein und den Flugsport erhielt er zahlreiche Ehrungen im BWLV und DAeC, darunter dieses Jahr das DAeC-Diplom Otto Lilienthal.

Zum Menschen Berndt Lupke lässt sich viel Positives sagen. Er ist aufgeschlossen und kontaktfreudig – so hat etwa ein Fliegerkollege, der vor 60 Jahren aus Rheinland-Pfalz nach Stuttgart zum Studium kam, ihn unter 700 Studienanfängern im Hörsaal gefunden. Keiner weiß wie, aber es war der Beginn einer langen Freundschaft. Berndt hatte ihn nämlich so nett in der baden-württembergischen Fliegergemeinschaft aufgenommen, dass noch viele tolle Fliegererlebnisse folgten.

### Entspannte Art

Wenn man sich einen Fluglehrer aussuchen konnte, so war Berndt immer die erste Wahl. Mit seiner entspannten Art wurde es einem sehr einfach gemacht, fliegerisch voranzukommen - eine Eigenschaft, die er sich von jungen Jahren bis heute erhalten hat. Ihm ging es nicht darum, seine Macht als Prüfer auszuspielen, sondern es ging ihm um sicheres Fliegen, bei dem er jede Menge gute Tipps gab. Und vor allem konnte man

merken, welchen Spaß er nach 60 Jahren Flugerfahrung immer noch am Fliegen hat.

Berndt hat schon viel erlebt und seine Meinung wird heute gerne noch gehört. Selbst wenn man anderer Meinung ist, kommt es nicht zum Streit. Unstimmigkeiten werden über die Begeisterung für die Fliegerei schnell wieder vergessen und man zieht am gleichen Strang. Auch als Vorstand war nicht Verwaltung und Machtstreben, sondern das Vorantreiben der Grund seines Handelns. Bei allen Entscheidungen standen und stehen bei ihm immer der Verein und auch die folgenden Generationen im Vordergrund. Die Verjüngung des neu gewählten Vorstandes war sein lang gehegter Wunsch. Wir wissen, dass wir bei ihm immer um Rat bitten können, ohne belehrende Worte zu hören.

### Vielfältiges Engagement

Auch im ortsansässigen Trägerverein für offene Jugendarbeit engagiert er sich aktiv und unterstützt die Jugend und den Zusammenhalt in der Gesellschaft.

Da er sich in den vergangenen Jahren sehr liebevoll um seine Frau gekümmert hat, ist Berndt Lupke nicht mehr so oft auf dem Flugplatz zu finden. Dank seiner Beteiligung an einem Doppelsitzer kommt er aber doch ab und zu noch in die Luft. Wir hoffen, dass das noch lange so bleibt.

Text: Swen Holtman,  
Erster Vorsitzender FSV Wächtersberg  
Foto: Eckhard Müller

**BWLIV-TERMINSERVICE 2022**
**(Alle Angaben ohne Gewähr)**

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

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.08.22	09.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (Doppelsitzerklasse) – Info: www.daec.de	Oerlinghausen
03.08.22	12.08.22	MF	16. FAI-WM Motorkunstflug – Info: www.fai.org	Lezno/Polen
06.08.22	12.08.22	LJ	Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Leibertingen
08.08.22	11.08.22	MD	EM F1E – Info: www.frmd.ro	Turda/Rumänien
10.08.22	19.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (18m- und Offene Klasse) – Info: www.daec.de	Lachen
11.08.22	21.08.22	LJ	BWLIV-Segelflugjugendlager Berneck – Info: www.bwliv.de	Flugplatz Berneck
12.08.22	21.08.22	LJ	BWLIV-Segelflugjugendlager Sinsheim – Info: www.bwliv.de	Flugplatz Sinsheim
13.08.22	21.08.22	LJ	BWLIV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwliv.de	Klippeneck
13.08.22	27.08.22	SF	Segelflug-WM Frauen (18m-, Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Husbands Bosworth/England
14.08.22	27.08.22	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.daec.de	St. Auban/Frankreich
16.08.22	22.08.22	MD	EM F1ABC – Info: www.euchamp2022.priilepcup.info	Prilep/Nord-Mazedonien
20.08.22	21.08.22	A	Fliegerfest Pleidelsheim – Info: www.segelflug-pleidelsheim.de	Segelfluggelände Pleidelsheim
20.08.22	21.08.22	A	Flugplatzfest Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Erpfental (EDPY)
20.08.22	27.08.22	MF	25. FAI-WM Navigationsflug – Info: www.fai.org	Albi/Frankreich
25.08.22	28.08.22	LS	Alpen-Fly-In der VDP – Info: www.pilotinnen.de	Flugplatz Mühlendorf (EDMY)
26.08.22	28.08.22	MD	Weltcup-Wettbewerb F1ABC – Info: bernd-hoenig@freenet.de	Zülpich/NW
27.08.22	28.08.22	A	Flugtage Donzdorf – Info: www.fliegergruppe-donzdorf/flugtage	Flugplatz Donzdorf
28.08.22		A	Flugplatzfest und Fly-In Erbach – Info: www.lsv-erbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
02.09.22	04.09.22	MD	DM Freiflug – Info: bernd-hoenig@freenet.de	Manching/BY
04.09.22		A	Fly-In und Flugplatzhock Blaubeuren – Info: www.flgblaubeuren.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
09.09.22	11.09.22	LS	Hauptversammlung Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) – Info: info@pilotinnen.de	Flugplatz Leipzig-Halle (EDDP)
10.09.22	11.09.22	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugsporting-kraichgau/flugtag-sinsheim	Flugplatz Sinsheim (EDTK)
10.09.22	11.09.22	A	Flugplatzfest Esslingen Jägerhaus – Info: info@aero-club-esslingen.de	Flugplatz Jägerhaus
10.09.22	11.09.22	A	Oldtimertreffen und Flugplatzfest Laichingen – Info: www.fsv.lai.de	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
10.09.22	11.09.22	A	Electrifly-In Switzerland – Info: https://electrifly-in.ch	Bern/Schweiz
11.09.22		A	Roßfelder Familientag – Info: familientag@sv-rossfeld.de	Flugplatz Roßfeld/Metzingen
15.09.22	18.09.22	UL	World Paramotor Slalom Championships – Info: www.daec.de	Nové Mlýny/Tschechien
16.09.22	24.09.22	MF	7. FAI-WM Motorkunstflug (Advanced) – Info: www.fai.org	Cilinceni/Rumänien
17.09.22	18.09.22	LJ	BWLIV-Landesjugendversammlung und -treffen – Info: jugend@bwliv.de	Hornberg
17.09.22	18.09.22	A	Flugplatzfest Mühlacker – Info: www.fsc-muehlacker.de	Segelfluggelände Hangensteiner Hof
17.09.22	18.09.22	A	Flugplatzfest Aalen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
17.09.22	18.09.22	A	Fliegerfest Pattonville, ab 11 Uhr – Info: www.fliegergruppe-kornwestheim.de	Flugplatz Pattonville
17.09.22	26.11.22	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa u. So 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
19.09.22	23.09.22	SF	BWLIV-Segelfluglehrgang Blumberg – Info: www.bwliv.de	Flugplatz Blumberg
23.09.22	25.09.22	MD	Ranglistenwettbewerbe F1ABC – Info: bernd-hoenig@freenet.de	Manching/BY
24.09.22		UL	BWLIV-Ultraleicht-Treffen – Info: boorberg@bwliv.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
24.09.22	25.09.22	SF	Walter's DoSi-Wettbewerb Segelflug – Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
30.09.22	03.10.22	LS	Sicherheitstraining der VDP – Info: www.pilotinnen.de	Flugplatz Diepholz (ETND)
01.10.22	08.10.22	SF	BWLIV-Segelfluglehrgang Hayingen – Info: www.bwliv.de	Flugplatz Hayingen
03.10.22		MD	BW-Meisterschaft TW Freiflug – Info: wiesiolek@bwliv.de	Ammerbuch-Poltringen
04.10.22	06.10.22	UL	(B) BWLIV-UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: heuberger@bwliv.de	SLP Herrenteich (EDEH)
05.10.22	08.10.22	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
08.10.22		MD	BW-Meisterschaft TW Freiflug – Info: frankadametz@gmx.de	Osterhofen
09.10.22		MD	38. Hahnweide-Modellwettbewerb – Info: www.wh-modeller.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
14.10.22	15.10.22	A	(B) BWLIV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: www.bwliv.de	Hybrid online/Präsenz
14.10.22	15.10.22	LJ	Herbsttagung Fachausschuss Jugend – Info: steiner@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.10.22		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.10.22	16.10.22	MD	DM Hangflug F1E – Info: ib-ackermann@t-online.de	Hesselberg/BY
17.10.22	22.10.22	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.10.22		SF	Deutscher Segelfliegerstag Koblenz – Info: www.segelfliegerstag.com	Koblenz
29.10.22		A	Transall-Führung Technik Museum Speyer – Info: www.technik-museum.de	Speyer
30.10.22	03.11.22	LJ	(B) Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.10.22	05.11.22	T	(B) Zellenwart-Lehrg. (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de – Unter Vorbehalt	Bildungsstätte Klippeneck
04.11.22	06.11.22	LJ	(B) BWLIV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.11.22		MF	BZF I Zusatz – Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
12.11.22	13.11.22	MD	3. u. 4. Teilwettbewerb DMM u. Rangliste F1D – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt/BY
13.11.22	19.11.22	MF	22. FAI-WM Rallyeflug – Info: www.fai.org	Brits/Südafrika
14.11.22	19.11.22	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
20.11.22		A	Ordentliche BWLIV-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwliv.de	Filderhalle Leinfelden
20.11.22		A	HKF-Mitgliederversammlung (im Anschluss an die BWLIV-Mitgliederversammlung)	Filderhalle Leinfelden
20.11.22		MD	BW-Meisterschaft Saalflug – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf
26.11.22	27.11.22	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
02.12.22	04.12.22	LJ	Gipfeltreffen BWLIV-Luftsportjugend – Info: koch@bwliv.de	N.N.
03.12.22	04.12.22	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwliv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.12.22		MF	AZF Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerke@bwliv.de. Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (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 → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter „Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de.  
 Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

# (B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN HYBRID



Erstmals bietet der BWLV die Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte im Oktober im Hybrid-Format an. Dabei kann zwischen Präsenz- oder Online-Veranstaltung gewählt werden

Die überwiegend positiven, teils überwältigenden und dankbaren Rückmeldungen aus den zurückliegenden Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte, die pandemiebedingt allesamt im Online-Format abgehalten wurden, waren für den BWLV eine Bestätigung dafür, in einer schwierigen Zeit eine passende Lösung gefunden zu haben.

Nun soll dieser Weg optimiert werden, darum bietet der BWLV erstmals eine Veranstaltung im hybriden Format an.

**Der BWLV bietet damit den Teilnehmern die Möglichkeit, zwischen einer Teilnahme vor Ort und einer virtuellen Teilnahme wählen zu können.**

Das hybride Format, also eine Mischform aus realen und virtuellen Elementen, findet aus technischen Gründen in den Räumen der Volkshochschule in 72764 Reutlingen statt.

**Termin: 14./15. Oktober 2022, Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte**

### Teilnahme in Präsenz:

Der Veranstaltungsort ist die Volkshochschule Reutlingen, Hans-Haußmann-Saal,

Spendhausstraße 6, 72764 Reutlingen (Die Anzahl der Präsenzplätze ist begrenzt).

### Virtuelle Teilnahme:

Wie gewohnt erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung einen Zugangslink übermittelt.

### Anmeldung:

Das Angebot dieser Auffrischungsschulung gibt dem Teilnehmer die Möglichkeit, die für ihn und seine Lehrberechtigung passende(n) Veranstaltung(en) zu finden und zu wählen. Daher ist es notwendig, die Informationen dazu, wie sie auf der BWLV-Homepage zu finden sind, vor der Anmeldung genau zu lesen. Alle Hinweise gibt es auf [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) unter Aus- & Fortbildung → Fluglehreraus- und -weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte.

### Anmeldung über „Vereinsflieger.de“:

Alle Teilnehmer, die Zugang zum Online-Vereinsverwaltungssystem „Vereinsflieger.de“ haben, werden **dringend gebeten, ihre Anmeldung schnell und einfach im Vereinsflieger.de zu tätigen**. Ein zusätzliches Anmeldeformular ist hier nicht erforderlich.

### Anmeldung für Teilnehmer ohne Zugang zum „Vereinsflieger.de“:

Teilnehmer ohne „Vereinsflieger.de“ informieren sich bitte auf der BWLV-Homepage unter Aus- & Fortbildung → Fluglehreraus- und -weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte. Dort steht ein Anmeldeformular zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschriebene Formular senden Sie bitte per E-Mail an Bernd Heuberger ([heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de)).

(B) Wie schon die bisherigen Auffrischungsschulungen fällt selbstverständlich auch das Hybrid-Format unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten! Alle Infos hierzu gibt es unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter“ Bildungsurlaub).

Text und Foto: Bernd Heuberger, BWLV-Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

Die Faszination Luftsport hat viele Gesichter. Segelflug, Motorflug, UL-Sport, Ballonfahren, Modellflug, Gleitschirmfliegen, Fallschirmspringen und Kunstflug. Der BWLTV 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!

#### BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

Klippeneck 7, 78588 Klippeneck  
Buchungen: 07424 84634  
(Christina Neugebauer)  
E-Mail: [klippeneck@bwlv.de](mailto:klippeneck@bwlv.de)  
Internet: [www.gaestehaus-klippeneck.de](http://www.gaestehaus-klippeneck.de)

Flugbetrieb: Nathalie Hahn,  
Balingen Str. 30, 72336 Balingen-Frommen  
Telefon: 07433 384655  
Mobil: 0160 96269898  
E-Mail: [camping@klippeneck.de](mailto:camping@klippeneck.de)

#### BWLTV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



SLP Hahnweide, Klaus-Holighaus-Str. 62  
73230 Kirchheim unter Teck  
Telefon: 07021 54051, Fax: 84042  
E-Mail: [motorflugschule@bwlv.de](mailto:motorflugschule@bwlv.de)  
Internet: [www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info)

#### TOP-TERMINE IM AUGUST 2022 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

Leibertinger Jugendvergleichsfliegen  
06.–12.08.2022 Flugplatz Leibertingen  
Info: [www.jufli-leibertingen.de](http://www.jufli-leibertingen.de)

BWLTV-Streckenfluglager (StreLa)  
13.–21.08.2022 Segelfluggelände Klippeneck  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

Fliegerfest Pleidelsheim  
20.–21.08.2022 Segelfluggelände Pleidelsheim  
Info: [www.segelflug-pleidelsheim.de](http://www.segelflug-pleidelsheim.de)

Flugplatzfest Ellwangen  
20.–21.08.2022 Flugplatz Erpfental (EDPY)  
Info: [www.fliegergruppe-ellwangen.de](http://www.fliegergruppe-ellwangen.de)

Flugtage Donzdorf  
27.–28.08.2022 Flugplatz Donzdorf  
Info: [www.fliegergruppe-donzdorf.de](http://www.fliegergruppe-donzdorf.de)