

MOTORFLUG SEITE 19

VOM PUB BIS ZUM INSEL-SCHWEIN

BEI EINER ENGLAND-TOUR MIT DEM FLUGZEUG GIBT ES EINIGES ZU ERLEBEN

FLUGSICHERHEIT SEITE 35

OFFENE FEHLERKULTUR IM VEREIN

WARUM ES SICH AUCH IM LUFTSPORT LOHNT, MELDESYSTEME ZU ETABLIEREN

TITELTHEMA SEITE 3

NEUE ANGEBOTE IN DER AUSBILDUNG

DIE SEGELKUNSTFLUG-THEORIE IST JETZT ONLINE UND EIN HANDBUCH
ZUR SEGELFLUGLEHRER-AUSBILDUNG WIRD DERZEIT ERARBEITET



BITTE AN DEN BEZIRKSTAGUNGEN TEILNEHMEN!

Am Samstag, 11. März, veranstaltet der BWLV seine Bezirkstagung für die württembergischen Vereine in Stuttgart. Am Samstag, 18. März, sind die badischen Vereine mit der Bezirkstagung in Grötzingen dran. Die Bezirkstagungen sind wichtige Dialogforen, darum bittet der BWLV um rege Teilnahme. Alle Infos gibt es auf Seite 5 dieser Ausgabe oder online unter www.bwlv.de.



EDITORIAL

- 3 Neue Angebote zur Segelkunstflug-Theorie und zur Fluglehrer-Ausbildung

ALLGEMEINES

- 4 Besuchen Sie den BWLV auf der AERO 2023!
- 5 Bitte teilnehmen: Bezirkstagungen finden wieder statt!
- 6 Arbeitstreffen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart: BWLV im Gespräch mit der Luftfahrtbehörde
- 6 Veranstaltungen für Flug-Enthusiasten im Technik Museum Speyer

UMWELT

- 7 Gerichtsurteil: Keine Flugverbote auf Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes
- 8 NI-Charta Sport-Workshops: Im Online-Kurs mehr über Nachhaltigkeit im Verein erfahren
- 8 Flughafen Stuttgart: Neues Zentrum für Wasserstoff

LUFTSPORTJUGEND

- 9 Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen
- 10 Terminkalender 2023 der BWLV/DAeC-Luftsportjugend
- 10 Gipfeltreffen der BWLV-Luftsportjugend: Gute Laune trotz Matschwetter

FREIBALLON

- 11 Bundeskommission Ballon im DAeC: Sven Göhler ist neuer Vorsitzender

PR-ARBEIT

- 12 BWLV-Seminar „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“

MODELLFLUG

- 14 Serie Modellflug im WLW/BWLV von 1934 bis 2022 (2): Die Nachkriegszeit bis heute
- 16 Terminübersicht: Infos zur Freiflug-Saison 2023
- 17 FAI-Freiflug-Weltcup 2022: Alexander Winker gewinnt zum dritten Mal den F1E-Weltcup

MOTORFLUG/UL

- 18 Wolfgang Lintl als Präsident der CIMA bestätigt
- 18 Termine: Die wichtigsten Motorflug-Veranstaltungen im Überblick
- 19 Reise nach England: Vom Pub bis zum Insel-Schwein
- 22 Wie der Allgäuflug abläuft: Wenn's um die Wurschd geht
- 25 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: Das Personal des LSG-B und seine Zuständigkeitsbereiche

SEGELFLUG

- 25 Für alle Glasflügel-Freunde: Herzliche Einladung zum Glasflügel-Treffen!
- 26 Back to the roots: Segel(kunst)fliegen im Winter
- 27 Ü25-Streckenflug-Trainingslager
- 28 Neu auf der Webseite zur Segelfluggrundausbildung: Theorie Aerobatic übersichtlich dargestellt
- 29 D-Kader Wintertreffen 2023: Gut vorbereitet in die neue Saison

- 30 Mehr als nur Fachkompetenz: Soft Skills: Tipps für Segelflugehrer
- 31 Qualifikationsmeisterschaften der Clubklasse 2023: Musbach hat noch Plätze frei
- 32 Sportförderung: Zwei Sportsoldaten 2023 kommen aus dem BWLV

LUFTSPORTLERINNEN

- 33 Fliegende Frauen: Transsilvanien ruft!

GRATULATION

- 33 25-Jahr-Berufsjubiläum: Herzliche Glückwünsche und vielen Dank an Matthias Birkhold

REGIONEN

- 34 Region 4: Neujahrsständchen für die Esslinger Akafieger

FLUGSICHERHEIT

- 35 Ereignismeldesysteme: Offene Fehlerkultur – im Luftsport umsetzbar?
- 37 Ab 23. März 2023: Änderung zu Verfahren in TMZ mit Hörbereitschaft
- 37 Flughafen Braunschweig-Wolfsburg: Auf dem Weg zum Remote Tower Control Center

TECHNIK

- 37 Ein Jahr BWLV-CAO: Ausführliche Anleitungen auf der Webseite
- 38 BWLV-Fallschirmpacker-Lehrgang: Die letzte Lebensversicherung bei einem Unfall in der Luft
- 40 Serie Restaurierung einer Klemm KL 107 C (2): Klemms Erbe für alle flug- und erlebbar machen
- 41 Bitte vormerken: Infos zur Tagung Technik


BWLV-MITTEILUNGEN

- 42 Sitzung des BWLV-Fachausschusses Ausbildung: Prall gefüllte Tagesordnung und Personalwechsel
- 43 Noch Plätze frei: (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen
- 43 BWLV-Terminservice 2023

ABSCHIED

- 44 Hans Braitmaier
- 44 Karl Hennefarth
- 45 Lore Jockel
- 45 Heinz Duchardt
- 46 Reinhold Fuchsle

ICON-LEGENDE

 = Zusatzinformationen

ZUM TITELBILD

Peter Dresen vom Luftsporting Aalen fotografiert oft und gerne, insbesondere bei Oldtimer-Treffen. In diesem Rahmen ist ihm auch dieses tolle Bild einer De Havilland DH-82A Tiger Moth gelungen. Es entstand am 13. Juni 2021 in Ellwangen-Erpfental (EDPY) Foto: Peter Dresen

Der adler ist Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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

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

Verantwortlich für den Inhalt:
Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:
Simone Bürkle (sib)

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

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

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

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



Klimaneutraler Versand mit der Deutschen Post



Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



BWLV-Verbandsausbildungsleiter Harald Ötschläger

NEUE ANGEBOTE ZUR SEGELKUNSTFLUG-THEORIE UND ZUR FLUGLEHRER-AUSBILDUNG

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

an dieser Stelle haben wir schon öfter über die Entwicklungen zum digitalen Lernen gesprochen, die wir in den vergangenen Jahren in der Ausbildung vorangetrieben haben. Dazu gehört vor allem die Webseite www.segelfliegengrundausbildung.de, die sich mittlerweile als gute Grundlage in vielen Vereinen etabliert hat.

Hier haben wir sehr viel Lob und Unterstützung erfahren. Etliche Fluglehrer setzen diese Möglichkeit bei ihrem Unterricht ein, so schaffen wir den Weg zu einer standardisierten Lernumgebung. Auch Flugschüler geben uns Rückmeldung, dass die Online-Plattform für sie eine wertvolle Hilfe beim Lernen ist. Zudem wurden erste Erfahrungen gesammelt, wie man das computergestützte Lernen und den noch immer notwendigen Präsenzunterricht sinnvoll verbinden kann. Hier geht ein besonderer Dank an die beteiligten Fluglehrer des BWLV!

Der Weg ist aber noch nicht beendet. Zum einen tauchen immer wieder Fehler auf, die wir korrigieren müssen, zum anderen kommen weitere Stoffgebiete hinzu. Da durch die Einführung der SFCL zum 8. April 2020 für die Kunstflugausbildung auch eine theoretische Schulung vorgeschrieben wurde, ist dieser Theorieteil nun auch für die Webseite www.segelfliegengrundausbildung.de erarbeitet worden.

Das Ganze hat Schorsch Dörder mit Unterstützung einiger Segelkunstfluglehrer des BWLV fast im Alleingang aufgebaut, das Angebot wird diesen Monat auf besagter Website online gehen (siehe Bericht auf Seite 28 dieser Ausgabe). Die Inhalte sind nicht nur für Kunstflieger interessant, auch „normale“ Segelflug-Piloten finden dort wichtige Hinweise zum sicheren Fliegen. Dafür kann man den BWLV-Mitgliedern, die hier so viel Zeit und Mühen in die Ausarbeitung gesteckt haben, nicht genug danken!

Alle anderen Sparten aus dem Luftsport sind aufgefordert, sich an diesem Projekt zu beteiligen und die Theorie in gleicher Weise für ihren Bereich zu erarbeiten. Mein Appell also: Geht auf eure Bundeskommissionen im DAeC zu und fordert die Entwicklung einer solchen Lernplattform auch für euren Luftsportbereich! Man kann dabei durchaus auf die bisherigen Arbeiten zugreifen.

Neben dieser erfreulichen Entwicklung gibt es derzeit Bedarf an Unterstützung bei der Fluglehrerausbildung. Um den Vereinen, aber auch potenziellen Anwärtern klar zu vermitteln, welche Voraussetzungen nötig sind, um das wichtige Ehrenamt des

Fluglehrers gut ausüben zu können, haben wir versucht, die Aufgaben und die Anforderungen an einen Segelfluglehrer genau zu beschreiben (im Grundsatz trifft dies aber für alle Fluglehrer in den verschiedenen Luftsportarten zu). Daraus ist nun der erste Entwurf eines Handbuchs für Segelfluglehrer entstanden. Wir stellen in einem Beitrag auf Seite 30 dieser Ausgabe die Grundzüge des Handbuchs vor, erklären, in welchem Umfeld der Fluglehrer sich bewegt und unter welchen Bedingungen er seine wichtige Aufgabe erfüllen muss. Denn nur Theorie und Praxis zu vermitteln, reicht eben nicht aus – vielmehr müssen eine Reihe „Soft skills“ dazukommen.

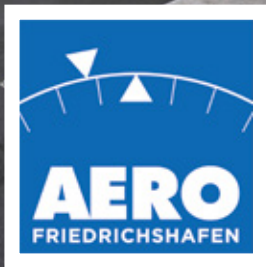
Es ist klar, dass im Rahmen einer Fluglehrerausbildung eine umfassende Schulung in diesem Bereich direkt während des Lehrgangs nicht möglich ist. Bleiben also zwei Möglichkeiten, den Anwärtern diese Anforderungen zu vermitteln: Nach dem Lehrgang durchläuft der neue Fluglehrer eine Anwärterzeit (Fl(X)rp) – in dieser kann er sein erlerntes Wissen unter Aufsicht seines Ausbildungsleiters anwenden, erste Erfahrungen sammeln und seinen eigenen Stil finden. Zusätzlich hat sich der Einsatz von Mentoren aus dem Verein oder Verband als hilfreich erwiesen.

Noch wichtiger ist aber die Auswahl und die Vorausbildung des künftigen Fluglehrers **vor** Beginn des Lehrgangs – dies ist eine wichtige wie auch langfristig angelegte Aufgabe der Verantwortlichen in den Vereinen. Das neue Handbuch soll deshalb auch eine Hilfe für die Auswahl geeigneter Kandidaten und eine Richtschnur für die Vorausbildung in den Vereinen bieten.

Die Erstellung eines solchen Handbuchs kann aber nicht nur auf den Schultern von wenigen Mitarbeitenden entstehen. Hier brauchen wir die Erfahrungen und Mithilfe von Fliegerkameraden. Deshalb möchte ich euch bitten, an diesem Handbuch aktiv mitzuwirken – schreibt mir gerne dazu (oelschlaeger@bwlv.de). Arbeiten wir gemeinsam daran, dass wir auf diese Weise die wohl wichtigste Grundlage unseres Luftsports erhalten!

Ich wünsche euch allen eine erfolgreiche und unfallfreie Flugsaison!

Euer



LUFTFAHRTMESSE IN FRIEDRICHSHAFEN

BESUCHEN SIE DEN BWLV AUF DER AERO 2023!

Vom 19. bis 22. April findet in Friedrichshafen wieder die Luftfahrtmesse AERO statt – dieses Mal mit dem besonderen Schwerpunkt auf Entwicklungen zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz. Auch der BWLV wird auf der AERO wieder mit einem Stand vertreten sein.

Der DAeC ist als ideeller Träger wieder mit dabei, ebenso natürlich der BWLV. Am Messestand in der Halle B4 steht das ehren- und hauptamtliche BWLV-Team für

alle Themen seiner Mitgliedsvereine zur Verfügung und freut sich auf einen intensiven persönlichen Austausch. Ebenso findet erstmals wieder die traditionelle BWLV-Standparty am Donnerstagabend, 20. April, statt. Los geht's um 18 Uhr, dann spielt die Allianz-Band „Blue Eagles“ für die Besucher und sorgt für ausgelassene Stimmung.

Nachhaltigkeit im Fokus

Mehr als bisher schon stellt die Messe das Thema Nachhaltigkeit mit allen Aspekten in den Mittelpunkt. Der AERO Sustainable Trail kennzeichnet auch 2023 wieder alle Aussteller, die sich der Nachhaltigkeit in der Luftfahrt verschrieben haben. Die Bandbreite der Produkte und Dienstleistungen reicht von Antrieben über Treibstoffe, neue Flugzeugmuster, Drohnen bis hin zur Flugplanungssoftware, die optimierte Streckenführungen ermöglicht.

Ein Novum ist auch ein ganztägiges Symposium am Freitag, 21. April 2023, zur Nutzung von Wasserstoff als Luftfahrt-Antrieb. Im Mittelpunkt des AERO Hydrogen Summit steht der praktische Umgang mit dem Energieträger: Forschungszentren, Universitäten und Industrievertreter liefern Antworten, wie und

ob die unterschiedlichen Systeme in kleinen Flugzeugen, Hubschraubern und Transportflugzeugen installiert werden können.

Die e-flight-expo vereint zudem in der Halle A7 Aussteller aus dem Bereich der nachhaltigen Luftfahrt und verdeutlicht durch die wachsende Ausstellervielfalt den technologischen Fortschritt und Wandel in diesem Bereich.

Job-Börse beim Career Day

Doch auch wer sich eher dem klassischen Fliegen und Luftsport widmen möchte, ist auf der AERO richtig. Präsent sind Fluggeräte von der zivilen Drohne über Ultraleichtflugzeuge und Gyrocopter, Helikopter, Reise- und Trainingsflugzeuge mit Kolbenmotor oder Propellerturbine bis hin zu Businessjets.

Nicht zuletzt bietet die AERO ausgezeichnete Jobchancen: Die Luftfahrt-Branche startet gerade wieder durch und benötigt in allen Bereichen dringend qualifiziertes Fachpersonal. Mit dem AERO Career Day am Freitag, 21. April 2023, bringen die Veranstalter Interessenten und Arbeitgeber zusammen. Die Jobbörse findet ganztägig im ersten Obergeschoss des Konferenzzentrums West statt.



Zum Messebesuch gehört auch der Austausch am BWLV-Stand



Die BWLV-
Standparty ist am
Donnerstag-
abend, 20. April,
vorgesehen.
Dann heizt die
Allianz-Band
„Blue Eagles“ den
Besuchern ein

Zusätzlich gibt es noch die Initiative „Be a pilot“, bei der Flugschulen und Ausbildungseinrichtungen für Cockpitpersonal wieder im Foyer West vertreten sind.

Mit dem eigenen Flugzeug zur AERO

Besucher können auch mit dem eigenen Flugzeug zur AERO 2023 kommen. Bei der An- und Abreise hatte es im Vorjahr zum Teil Probleme gegeben. Daraus hätten die Verantwortlichen Konsequenzen gezogen und ein neues, verbessertes Sicherheitskonzept erarbeitet, das die Verfahren – besonders beim Abflug – beschleunigt, heißt es von Seiten der Messe. Ab dem 6. April 2023 um 10 Uhr wird das von dem Aviation-Payment-Anbieter aerops entwickelte Online-Buchungssystem für die Slotvergabe freigeschaltet. Dort können die verbindlich vorgeschriebenen An- und Abflugslots für die Messezeit in Verbindung mit dem Messeintritt und der eventuell fälligen Abstellgebühr als Paket gebucht und gezahlt werden. Für Demoflüge von AERO-Ausstellern mit Kunden wird ein gesondertes Verfahren angeboten.

Neben dem Flughafen Friedrichshafen können AERO-Besucher mit dem eigenen Flugzeug auch die Flugplätze Markdorf, Konstanz, Leutkirch und Mengen anfliegen. Die Segelfliegergruppe Markdorf stellt ihr Segelfluggelände als Messeflugplatz zur Verfügung. An den Messetagen (19. bis 22. April 2023) ist der zirka zehn Kilometer westlich von Friedrichshafen gelegene Flugplatz in der Zeit von 06:00 UTC bis 17:00 UTC für Ultraleichtflugzeuge (Drei-Achs gesteuert, Trikes und Tragschrauber) betriebsbereit. E-Klasse-Flugzeuge und Motorsegler sind auf dem Gelände nicht zugelassen! Aufgrund einer geänderten Platzzulassung ist der Anflug nur noch mit PPR möglich. Zu diesem Zweck muss eine Anmeldung erfolgen. Infos gibt es online unter www.sfg-markdorf.de.



Die AERO findet von Mittwoch, 19. April, bis Samstag, 23. April, auf dem Messegelände Friedrichshafen statt. Alle Informationen gibt es unter www.aero-expo.de und www.linkedin.com/showcase/aeroshow.

Text: PM/red.
Fotos: AERO/BWLV-Archiv



Segelfliegen
unter Anleitung
ausprobieren:
Das ist mit dem
Segelflug-Simu-
lator des BWLV
möglich

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER
LUFTFAHRTVERBAND E.V.



BITTE TEILNEHMEN: BEZIRKSTAGUNGEN FINDEN STATT!

Nach längerer Corona-Pause gibt es in diesem Jahr wieder die Bezirkstagungen für die badischen und die württembergischen Vereine. Diese sind wichtige Dialogforen – hierbei informiert der BWLV über neueste Entwicklungen sowie über Interessantes und Wissenswertes im Luftsport.

Bezirkstagung für die württembergischen Vereine:

Samstag, 11. März 2023,
Vereinsheim des Aero-Clubs Stuttgart
(Heßbrühlstraße 40,
70565 Stuttgart-Vaihingen)

Bezirkstagung für die badischen Vereine:

Samstag, 18. März 2023,
in der Begegnungsstätte Grötzingen
(Niddastraße 9, 76229 Karlsruhe)

Beginn ist jeweils um 10 Uhr.

Es wird Neues zur Arbeit im BWLV und im Dachverband DAeC geben. Auch zur Technik, zum ATO-Ausbildungsbetrieb und zur Lizenzierung, zu den Aktivitäten unserer Luftsportjugend und zu Themen wie Umwelt und Windenergie erfahren die Teilnehmer alles, was für sie und ihren Verein von Belang ist. Somit werden alle relevanten Informationen, die für Luftsportler überaus wichtig sind, gebündelt und übersichtlich an den Mann gebracht.

Der BWLV bittet um rege Teilnahme. Insbesondere die Vereinsvorsitzenden sind gefragt. Wenn diese nicht selbst kommen können, sind auch andere Vereinsvertreter herzlich willkommen.

Text: red.

BWLV IM GESPRÄCH MIT DER LUFTFAHRTBEHÖRDE



Konstruktiver und freundlicher Austausch: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesluftfahrtbehörde waren kürzlich zum Gespräch mit den Vertretern der BWLV-ATO in der BWLV-Geschäftsstelle zu Gast

Nach langer, coronabedingter Pause hatte sich der BWLV wieder zu seinem jährlichen Arbeitstreffen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart verabredet. Dazu trafen sich Ende Januar Vertreter der Landesluftfahrtbehörde und Vertreter des Referates Ausbildung im BWLV zu einem Meinungsaustausch. Dieser verlief sehr konstruktiv und bot Gelegenheit, die guten Kontakte weiterhin zu pflegen und zu intensivieren.

In der zugelassenen Ausbildungsorganisation des BWLV, der sogenannten ATO, sind vielfältige, gesetzlich geforderte Verfahrensabläufe zu beachten. Hier ergibt sich immer wieder der Bedarf zur wechselseitigen Abstimmung diverser Verwaltungsprozesse. Insbesondere dann, wenn es darum geht, gesetzliche Änderungen zu erkennen und neu umzusetzen, ist es

von großem Vorteil, in einer Arbeitssitzung diese Punkte persönlich zu besprechen. Im gemeinsamen Gespräch können so praxistaugliche Abläufe gefunden und festgelegt werden. In jedem Fall können auch schwierige Themen besprochen werden. Wo sich komplexe Verwaltungsabläufe nicht verschlanken lassen, kann im Austausch zumindest ein wechselseitiges Verständnis entstehen – auch das ist äußerst hilfreich.

Das Arbeitstreffen fand in diesem Jahr in den Räumen der BWLV-Geschäftsstelle statt. Die für den BWLV zuständige Landesluftfahrtbehörde, organisiert im Referat 46.2 (Luftverkehr und Luftsicherheit) des Regierungspräsidiums Stuttgart, war mit zahlreichen Vertretern zu dieser Arbeitssitzung gekommen. Im Einzelnen nahmen teil: Robert Hamm (Referatsleitung), Sabine Andrä (Stellvertretung), Sybille

Veigel (ATO/DTO), Dagmar Schlatter (Luftaufsicht), Raphael Stolle (Sachgebietsleiter 2, Planfeststellungen) und Christoph Häcker (Sachgebietsleiter 3, ZÜP). Seitens des BWLV waren Klaus Michael Hallmayer (Geschäftsführer), Harald Ölschläger (Head of Training der BWLV-ATO) sowie Bernd Heuberger (Referatsleitung Ausbildung) vertreten.

Neben der Flugausbildung kamen eine Reihe anderer wichtiger Themen zur Sprache. So wurde der geplante Ausbau der Windkraft und die damit verbundenen möglichen Konflikte mit Fluggeländen thematisiert. Die Ausstellung der Zuverlässigkeitsüberprüfung für Piloten (ZÜP) stellte Christoph Häcker detailliert vor. Hier wurden, im Falle von unkritischen Überprüfungen, die Bearbeitungszeiten deutlich verkürzt. Des Weiteren wurden Entwicklungen beim Thema Einsatz von Drohnen für Materialtransporte besprochen.

Nach zwei Stunden Austausch wurde die Sitzung beendet. Robert Hamm und Klaus Michael Hallmayer betonten die spürbar offene und konstruktive Arbeitsatmosphäre – ein elementarer Grundstein für eine weitere gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit im Sinne der Verbandsarbeit und des Luftsports. An dieser Stelle geht ein herzliches Dankeschön an die oben genannten wie auch die nicht anwesenden weiteren Mitarbeiter im Referat 46.2. In einem Jahr ist eine Fortsetzung des wertvollen Austausches geplant.

Text: Bernd Heuberger/red.
Foto: Simone Bürkle

VERANSTALTUNGEN FÜR FLUG-ENTHUSIASTEN IM TECHNIK MUSEUM SPEYER

TRANSALL-FÜHRUNGEN UND FLUGZEUGTEILE-BÖRSE

Das Technik Museum in Speyer bietet in den kommenden Wochen und Monaten wieder einige Veranstaltungen rund ums Thema Fliegen und Flugzeuge an. Besucher können sich den Bundeswehr-Transporter Transall bei einer Führung anschauen oder bei der Flugzeug-

teile-Börse nach historischen Flugzeugteilen stöbern.

Führungen in der Transall mit Motorstart

Seit 2011 steht die imposante Transall im Technik Museum in Speyer, doch erst seit

wenigen Jahren ist aus dem statischen ein interaktives Ausstellungsstück geworden: Bei speziellen Führungen macht das Museum den robusten Transporter, der ab 1968 bei der Bundeswehr im Einsatz war, für die Besucher mit Führungen wieder richtig erlebbar. Das Team um Peter Horsch (Classic Aviators), Markus Willimek

(ehemaliger Bordtechniker der Transall) und Max Knierer (ehemaliger Hydrauliktechniker der Transall) bietet die Führungen **am Samstag, 11. März 2023, und am Samstag, 28. Oktober 2023**, an. Der Motor wird jeweils um 11 und um 16 Uhr gestartet.

Unterstützt wird die Truppe zudem von einigen „Hummer-Jungs“ um Thomas Fessler, die den Tag mit Einfahrten und Rundfahrten in bzw. um die Transall für Kinder noch abwechslungsreicher gestalten. Ein reguläres Tagesticket des Technik Museums Speyer genügt als Teilnahmebedingung für die Führungen. Informationen zu den Führungen gibt es unter www.technik-museum.de/transall.

49. Internationale Flugzeugteile-Börse

Bei der 49. Internationalen Flugzeugteile-Börse gibt es alles, was Sammler brauchen können. Die Veranstaltung wird in direkter Nähe des Flugplatzes Speyer, im Hangar 10 des Technik Museums Speyer, ausgerichtet und öffnet ihre Türen **am Samstag, 15. April 2023**, von 8 Uhr bis 17 Uhr.

Zahlreiche Aussteller aus dem In- und Ausland zeigen an diesem Tag ihre seltenen Flugzeugteile, die sie verkaufen, tauschen



Bei der Börse gibt es eine Fülle an historischen Flugzeugteilen

oder über die sie einfach nur fachsimplen. Die Besucher finden Instrumente und Propeller aus dem Ersten und Zweiten Weltkrieg, Flugzeugteile, historische Bekleidung und Jet-Helme und vieles mehr. Ein großer Bestandteil der Börse sind Teile von Flugzeugen bis in die frühen Nachkriegsjahre von Zivil- und Schulflugzeugen, aber auch von Warbirds wie Messerschmitt Me 109 und Focke Wulf Fw 190. Zudem werden Bücher, Zeichnungen, Dokumentationen und Fotos angeboten.

Eintrittskarten gibt es an der Tageskasse zu 7 Euro, Kinder bis 14 Jahre zahlen keinen Eintritt. Infos zur 49. Internationalen Flugzeugteile-Börse gibt es bei Organisator Thomas Jülch unter thomas.juelch@juelch-gmbh.de oder mobil unter 0176-19065993 sowie auf der Homepage des Technik Museums Speyer unter www.technik-museum.de/flugzeugteile-boerse.

Text: red.

Fotos: Technik Museum Speyer

UMWELT

GERICHTSURTEIL:

KEINE FLUGVERBOTE AUF GRUNDLAGE DES BUNDESNATURSCHUTZGESETZES

Naturschutzbehörden dürfen keine Flugverbote anordnen, indem sie sich Naturschutzgebietsverordnungen bedienen.

So entschied kürzlich das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig, wie es in einer Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts heißt. Der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) hatte dieses Verfahren seit Beginn verfolgt und bereits frühzeitig den Dialog mit den beteiligten Behörden gesucht, um die

jetzt notwendigen Folgeregelungen zu gestalten.

Das vollständige Urteil und seine Begründung werden im Laufe der nächsten Wochen veröffentlicht. Im Anschluss wird der DAeC die begonnenen Gespräche mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) weiterführen, um eine geeignete und vor allem bundesweit praktikable Lösung für den gesamten Luftsport zu erreichen.

Hintergrund: Im Mai 2016 hatte die Regionsversammlung Hannover eine Verordnung über das Naturschutzgebiet „Totes Moor“ im Bereich des Steinhuder Meeres beschlossen. Die Verordnung untersagte bemannten Luftfahrzeugen, im Naturschutzgebiet eine Mindestflughöhe von 600 Metern zu unterschreiten oder dort zu landen. Ein Anbieter für gewerbliche Ballonfahrten klagte.

Text: DAeC

NI-CHARTA SPORT-WORKSHOPS

IM ONLINE-KURS MEHR ÜBER NACHHALTIGKEIT IM VEREIN ERFAHREN

Was, wenn man im Verein nachhaltiger und klimabewusster werden will, aber nicht so recht weiß, wie das geht? Bei den NI-Charta Sport Workshops, die von der baden-württembergischen Landesregierung über die sogenannte Nachhaltigkeitsstrategie angeboten werden, erhalten interessierte Sportvereine und -verbände alle nötigen Infos.

Bei den Online-Workshops gibt es einen ersten Überblick über den Prozess der NI-Charta Sport, die Teilnehmer können sich mit anderen Interessierten austauschen und offene Fragen mit der Geschäftsstelle der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg klären.

Der Workshop ist für Mitglieder von oder Funktionsträger in Vereinen und Verbänden aus Baden-Württemberg gedacht, die grundsätzliches Interesse an der Einführung der NI-Charta Sport in ihrem Verein oder Verband haben oder einfach nur neugierig auf diese sind.

Die nächsten NI-Charta-Sport-Workshops finden am **Donnerstag, 23. März 2023**, und am **Donnerstag, 25. Mai 2023** statt (jeweils von 16 bis ca. 18 Uhr).



Die Teilnahme am Workshop ist kostenlos via Webex-Onlinekonferenz möglich. Alle Infos und Anmeldung online unter www.nachhaltigkeitsstrategie.de (→ Gesellschaft → Vereine und Organisationen → NI-Charta Sport → Workshops und Veranstaltungen) – oder direkt über den QR-Code.



Text: LSVBW/red.

FLUGHAFEN STUTTGART

NEUES ZENTRUM FÜR WASSERSTOFF

H2FLY, das in Stuttgart ansässige Unternehmen, das auf die Entwicklung von Wasserstoff-Brennstoffzellensystemen für Flugzeuge spezialisiert ist, und der Flughafen Stuttgart haben kürzlich den Projektstart für den Bau eines Hydrogen Aviation Centers am Flughafen Stuttgart bekannt gegeben.

Unter Leitung von H2FLY soll mit dem Hydrogen Aviation Center ein zentraler Ort mit Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur für Unternehmen und wissenschaftliche Institute entstehen. Dies soll die Möglichkeit bieten, Konzepte in der emissionsfreien, wasserstoff-elektrischen Luftfahrt zu erforschen, zu entwickeln und im Rahmen der Flughafenumgebung am Boden und in der Luft zu testen.

Kernpunkt des Hydrogen Aviation Centers wird ein Hangar mit Testständen, Werkstätten, einer Integrationsumgebung für den Ein- und Umbau von emissionsfreien Flugzeugantrieben, Arbeitsplätzen sowie einer Freifläche zur Erprobung von Wasserstofftechnologien in Flugzeugdemonstratoren sein.



Ende 2024 soll der Hangar am Flughafen Stuttgart zur Verfügung stehen, in dem an Wasserstoff-Antrieben für die Luftfahrt geforscht wird

Interessierten Organisationen steht eine Nutzung der Forschungs- und Entwicklungsinfrastruktur offen. Das Hydrogen Aviation Center soll Dreh- und Angelpunkt dieser Kooperationen werden und eine enge Zusammenarbeit stärken. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2024 geplant.

Das Land Baden-Württemberg unterstützt das Vorhaben mit 5,5 Millionen

Euro über Fördermittel des Verkehrsministeriums. Zur Auftaktveranstaltung im Rahmen des Projektstarts waren kürzlich neben Ministerpräsident Winfried Kretschmann auch Verkehrsminister Winfried Hermann und Dr. Anna Christmann, Koordinatorin der Bundesregierung für Luft- und Raumfahrt, vor Ort.

Text: STR/red.
Grafik: STR

JUGENDVERGLEICHSFLEGEN IN LEIBERTINGEN

KAMERADSCHAFTLICHES KRÄFTEMESSEN MIT GLEICHGESINNTEN



Egal, ob Anfänger oder Fortgeschrittene: beim Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen sind alle willkommen, die Lust auf Streckenflug haben

Ob 30 oder 300 Stunden Flugerfahrung: beim Jugendvergleichsfliegen (JuFlie) freut sich die FG Leibertingen-Meßkirch über alle, die Lust auf Streckenfliegen haben und Erfahrung sammeln wollen. Das Vergleichsfliegen findet dieses Jahr vom 5. bis 11. August statt.

Das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen ist ein Streckenflugwettbewerb, der den Einstieg in die Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre ermöglicht. Sowohl frischen als auch erfahreneren Scheininhaber/innen bis zu einem Alter von einschließlich 25 Jahren wird es hierbei ermöglicht, Strecken zu fliegen, die zwar anspruchsvoll, aber auch für den Anfang gut machbar sind.

Egal ob beim Umgang mit dem Programmieren der Aufgaben, gutem Austausch

über die Strecke oder einfach durch das Fliegen im Team: beim JuFlie wird alles kameradschaftlich gelöst. Gerade deshalb kommt die Geselligkeit nicht zu kurz, und es entstehen oft Freundschaften, die über die Jahre hinweg noch anhalten. Mitmachen dürfen alle Jugendlichen, die Spaß am Fliegen haben, eine gültige Fluglizenz besitzen und Mitglied eines Luftfahrtverbandes sind. Wichtig ist auch, dass ein eigenes Flugzeug und ein Rückholer mitgebracht wird.

Das JuFlie dauert von Samstag, 5. August, bis Freitag, 11. August 2023. Anreise ist schon am Freitag, 4. August 2023. Die Teilnahmegebühr für den Wettbewerb beträgt 180 Euro. Hierbei sind das Frühstück, das Abendessen und die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom) und der sanitären Anlagen inbegriffen. Zusätzlich kostet jeder Windenstart

5,50 Euro. Die Dokumente zur Anmeldung befinden sich unter dem QR-Code. Die Anmeldung bitte an anmeldung@juflie-leibertingen.de senden.

Die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meßkirch freut sich sehr auf viele motivierte Pilotinnen und Piloten!

Hier geht es direkt zur Anmeldung:



Text: Sara Muffler/red.
Foto: Patrick Krohmer

Datum	Veranstaltung	Ort
04.03.2023	Volleyball-Turnier	Hülben
19.–22.04.2023	AERO	Messe Friedrichshafen
05.08.–11.08.2023	Leibertinger Jugendvergleichsfliegen	Leibertingen
10.–20.08.2023	Segelflug-Jugendlager	Berneck
13.–26.08.2023	Multiplikatoren-Lehrgang Gebirgssegelflug	St. Auban/Frankreich
19.–27.08.2023	Streckenfluglager (StreLa)	Klippeneck
16.09.2023	Landesjugendtreffen (LaJu)	Degerfeld
Oktober 2023	Gummiseilstart-Wochenende	folgt
Herbstferien 2023	Jugendleiter-Grund- und Weiterbildungslehrgang	Klippeneck
01.–03.12.2023	Gipfeltreffen (ohne Wahlen)	folgt

Allgemeine Fragen können jederzeit an den Fachausschuss Jugend im BWLV gestellt werden (jugend@bwlv.de). Weitere aktuelle Informationen zu den Veranstaltungen der BWLV-Luftsportjugend gibt es online unter www.bwlv.de (→ Jugend). Infos zum Multiplikatoren-Lehrgang in St. Auban: Bei der DAeC-Luftsportjugend unter www.luftsportjugend.com.

Übersicht: [BWLVLuftsportjugend/red](#).

GIPFELTREFFEN DER BWLV-LUFTSPORTJUGEND

GUTE LAUNE TROTZ MATSCHWETTER



Immer für Quatsch zu haben: Die Teilnehmer des Gipfeltreffens der BWLV-Luftsportjugend

Nach drei Jahren Warten war die Freude groß, als im Dezember zum ersten Mal wieder das Gipfeltreffen der BWLV-Luftsportjugend in Präsenz stattfinden konnte. Dafür ging es diesen Winter in ein Selbstversorgerhaus bei Rottenburg am Neckar. Bei den anstehenden Wahlen wurden sechs neue Mitglieder für den Fachausschuss (FA) Jugend bestimmt.

Im Rahmen des Gipfeltreffens fanden die Wahlen für die Bezirksjugendleiter inklusive deren Stellvertreter statt. Hierbei ergaben sich folgende Neubesetzungen für den FA:

- Pirmin Groß als stellvertretender Bezirksjugendleiter Süd-Württemberg
- Maximilian Hansel als Bezirksjugendleiter Süd-Württemberg

- Jens Kammerer als stellvertretender Bezirksjugendleiter Nord-Baden
- Jana Kostritzka als stellvertretende Bezirksjugendleiterin Nord-Württemberg
- Jonas Kühn als stellvertretender Bezirksjugendleiter Süd-Baden
- Dennis Muff als kommissarischer Sachbearbeiter Ausbildung



Süßer Wett-einsatz: Der Fachausschuss Jugend musste für ein passendes Dessert sorgen, nachdem er eine Wette gegen die Teilnehmer verloren hatte

Für die Teilnehmer begann das Wochenende am Freitagabend mit entspannter Anreise, Einchecken, ersten Eindrücken und einem Abendessen. Im Vordergrund des Gipfeltreffens standen das Kennenlernen und der Austausch der Teilnehmer, für die zwischen den Programmpunkten ausreichend Zeit zur Verfügung stand. So fand der erste geleitete Programmpunkt, eine Vorstellungsrunde und Kennenlern-

spiele, erst nach dem Abendessen statt. Danach stand der Abend den Jugendlichen wieder zur freien Verfügung und klang in entspannter Runde aus.

Nach der ersten Nacht und einem leckeren Frühstück konnten alle ihr Können bei einem Gruppenspiel unter Beweis stellen. Im Rahmen dieses Spiels wettete der Fachausschuss gegen die Teilnehmer,

dass die Teilnehmer es nicht schaffen würden, bestimmte Aufgaben innerhalb einer vorgegebenen Zeit zu lösen. Die Teilnehmer setzten natürlich auf ihre Fähigkeiten und gewannen die Wette. Als Preis gab es einen reichhaltigen Nachtisch, zubereitet von den Verlierern der Wette – dem Fachausschuss Jugend.

Unterwegs auf schlammigen Wegen

Ein weiterer Programmpunkt des Gipfeltreffens ist die Gipfeltreffen-Wanderung, die stets bei jedem Wetter stattfindet. Trotz niedriger Temperaturen und matschigen Wegen war sie sehr gelungen, und nach rund zwei Stunden Auf und Ab kehrten alle in die warme Herberge zurück. Zu dem deftigen Abendessen schmeckte der erspielte Nachtisch besonders gut, und nach einem gelungenen letzten Abend verschwanden alle mehr oder weniger pünktlich ins Bett.

Der Fachausschuss Jugend freut sich sehr, dass das Gipfeltreffen 2022 wieder ein voller Erfolg war und bedankt sich bei allen Teilnehmern für das tolle Wochenende!

Text: Peter Hank/Claudia Marianowski
Fotos: Karla Koch

FREIBALLON

BUNDESKOMMISSION BALLON IM DAEC

SVEN GÖHLER IST NEUER VORSITZENDER



Bei der Mitgliederversammlung der Bundeskommission Ballon des DAeC am 27. November in der Flugwerft Schleißheim in Oberschleißheim haben die Delegierten einen neuen Vorstand gewählt. Sven Göhler übernahm den Vorsitz von Wilhelm Eimers, der am 2. Dezember die Nachfolge von Andreas

Baus als Präsident des Deutschen Freiballonsport-Verbands antrat. Wilhelm Eimers bleibt der Buko Ballon als stellvertretender Vorsitzender erhalten. Neuer Schatzmeister ist Thomas Fink.

Text: DAeC
Foto: Sven Göhler

Sven Göhler leitet nun die Bundeskommission Ballon im DAeC

BWLV-SEMINAR „PRESSEARBEIT UND SOZIALE MEDIEN IM VEREIN“

INTERESSENTEN GEWINNEN UND GUTE BEZIEHUNGEN ZUM UMFELD AUFBAUEN



Insgesamt 15 Teilnehmer fanden sich zum BWLV-Seminar auf dem Klippeneck ein

Warum ist gute Öffentlichkeitsarbeit so wichtig für Vereine? Über welche Kanäle kann diese erfolgen, und was sollte beachtet werden? Mit diesen und weiteren Themen haben sich die Teilnehmer des BWLV-Seminars „Pressearbeit und soziale Medien im Verein“ beschäftigt. Hans Gerlach-Erhardt vom Aeroclub Göppingen-Salach war dabei und berichtet über seine Erfahrungen.

15 Teilnehmer aus 13 Vereinen trafen sich am 28. und 29. Januar in der BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck, um sich bei den Medienprofis Anregungen für die Öffentlichkeitsarbeit im Verein zu holen.

Anlässe gibt es genug

Es gibt viele Anlässe, über seinen Verein und die Freude am Luftsport zu berich-

ten – vom ersten Alleinflug über besondere Flüge, seltene Jubiläen, Besuche von Lokalpolitikern und Pfarrern am Platz bis hin zu den Aktivitäten der Flugplatzkatze. Das Seminar lieferte eine Fülle von Anregungen und Beispielen, die in der eigenen Vereinsarbeit genutzt werden können, um Interesse und Neugier zu wecken sowie die Begeisterung am Luftsport weiterzugeben.

Volker Rath, Präsidialrat für Öffentlichkeitsarbeit/PR im BWLV, vermittelte am ersten Tag sehr anschaulich, was gute Pressearbeit im „klassischen“ Kontext mit der Lokalzeitung bedeutet und was man damit erreichen kann. Zentrale Ziele sind dabei unter anderem die Information, die Gewinnung von Interessenten/Mitgliedern und die Pflege bzw. der Aufbau guter Beziehungen zum Umfeld. Von Presse-Mitteilungen über Veranstaltungsberichte bis zum Umgang mit Crowdfunding und Fotos wurde erklärt, worauf es ankommt.

Reichweite und Pflege-Aufwand

Welche Möglichkeiten die sozialen Medien bieten, zeigte am zweiten Tag Christian Mannsbarth, Webmaster und Online-Redakteur beim DAeC. Über Kanäle wie Youtube, Facebook, Instagram, Tiktok etc. kann ein Verein schnell einen großen



BWLV-Präsidialrat Volker Rath erläuterte die Grundzüge der „klassischen“ Pressearbeit

Kreis von Interessenten erreichen. Zielgruppe, Reichweite und Pflege-Aufwand sind einige der Kriterien für die Auswahl einer Plattform. Dabei ist es gar nicht nötig, auf jedem Portal „unterwegs“ zu sein – schließlich nutzen beinahe alle Altersgruppen inzwischen mehrere soziale Medien gleichzeitig. Und auch das Maß an aufgebrachtener Zeit darf hier nicht vergessen werden, geschieht die dort geleistete Arbeit für die Vereine doch maßgeblich im Ehrenamt.

Für einen erfolgreichen Post, der dem Ausbau der Reichweite dient, bieten sich emotionale Inhalte an, mit denen sich Interessierte oder Luftsporttreibende identifizieren können. Fragen, die beim Erstellen solcher Inhalte helfen können sind etwa:

- Was war mein schönstes Erlebnis in der Luft?
- Wie bin ich überhaupt zum Luftsport gelangt?
- Was habe ich in meiner Ausbildung erlebt?
- Was begeistert mich täglich am Luftsport?

Beide Referenten wiesen indessen auch deutlich auf Stolpersteine und Gefahren im Umgang mit den verschiedenen Medien hin und ordneten sehr gezielt ein, was wann sinnvoll ist – und was eben auch nicht.

Viele gute Impulse

Simone Bürkle, im BWLV zuständig für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



▲ Bei praktischen Übungen tauschten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus und lernten, gute Pressemitteilungen zu schreiben

Christian Mannsbart vom DAeC führte die Teilnehmer in die wichtigsten Grundsätze der Präsenz ihrer Vereine in den sozialen Netzwerken ein ▾



sowie die adler-Redaktion, hatte das Seminar organisiert und Erfahrungen aus ihrer täglichen Arbeit beigesteuert. Sie sorgte auch dafür, dass wir Teilnehmer nicht verhungern und verdursten mussten.

Damit wir nachschlagen können, was wir alles gehört und gesehen haben, erhielten wir das Material aus dem Seminar auf Papier und USB-Stick.

Das Seminar hat uns viele Impulse geliefert, welche Informations-Kanäle und Medien in welcher Form eingesetzt werden können. Für eine erfolgreiche Presse- und Medienarbeit kann ich jedem Verein das Seminar ans Herz legen – ich hatte jedenfalls sehr viele Aha-Effekte.

Herzlichen Dank an Simone, Volker und Christian – es war hochinteressant und kurzweilig!



Christian Mannsbarts Vortrag zum Thema soziale Medien im Verein gibt es auch online zum Nachlesen unter www.daec.de (→News) – oder direkt über den QR-Code



Text: Hans Gerlach-Erhardt/red.
Fotos: Simone Bürkle

– Anzeige –



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.

NEU

- **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



SERIE MODELLFLUG IM WLW/BWLW VON 1934 BIS 2022 (2)

DIE NACHKRIEGSZEIT BIS HEUTE



August Rüdle bei der Deutschen Meisterschaft in Braunschweig 1955 – links Walter Wöhrl, Landesmeister, mit seinem A2, rechts Walter Müller, Deutscher Meister Klasse I

erste Deutsche Meistertitel ging 1955 in der Motorklasse bis fünf Kubikzentimeter an Walter Müller in Stuttgart. Die Landesmeisterschaft fand regelmäßig in Bruchsal statt – jedenfalls so lange, bis die Leistungen der Modelle so gut wurden, dass sie, je nach Wind, über die Autobahn, in den Wald oder in die Häuser flogen. Die Leinenlänge war bei den Seglern schon lange von 100 auf 50 Meter reduziert, der Bodenstart der Motor- und Gummimotormodelle in den Handstart überführt worden.

Annäherung an den Aero Club Stuttgart

Die ersten Begegnungen der Stuttgarter Modellflieger mit dem (1.) Aero Club Stuttgart (ACS) fanden schon sehr früh statt, als noch niemand eine Integrierung ins Vereinsleben ahnen konnte. Die Fliegerei auf dem „Exe“ ging so lange gut, wie der Wind richtig blies. Ging er quer über die Startbahn, musste man das Schleppseil beachten, und oft gab es freundschaftliches „Gebruddel“, wenn die Bremse das Modell direkt neben dem Startplatz der „Großen“ landete.



Urkunde für die Platzierung beim Gustav-Aldinger-Pokal

Der Modellflug hat in Baden-Württemberg und insbesondere Stuttgart eine lange Tradition, die bis in die 1930er-Jahre zurückreicht. In einer zweiteiligen Serie wird im adler diese Geschichte beschrieben. Die Anfangszeit bis 1945 hatte ursprünglich Arthur Oswald zusammengestellt, und Wolfgang Gerlach gab dies im ersten Teil unserer Serie wieder. Im zweiten Teil beschäftigt sich Wolfgang Gerlach nun damit, was ab 1954 bis heute geschah.

Modellfliegergruppe Stuttgart e.V.

Die Gründung erfolgte 1950 kurz nach Freigabe des Modellflugs durch die Alliierten. Gründungsmitglied war Walter Fischer, er war 52 Jahre in seinem Verein und 40 Jahre Modellflugreferent im BWLV, dessen Ehrenmitglied er dann auch wurde.

Die Gruppe war so groß, dass sie in zwei Abteilungen aufgeteilt werden musste: Die eine war im Zentrum angesiedelt, die andere in den Burgholzhof-Kasernen in Zuffenhausen. Dort war die US-Army stationiert, von ihnen bekamen wir einen Raum. Einmal bekamen wir einen wertvollen Fallschirm geschenkt – mit ihm war ein Soldat tödlich verunglückt.

Schon damals begann das Nomadendasein, das die Modellflieger wild von einem Jugendhaus zum andern und in Nebenräume von Gaststätten und Kneipen trieb. Die paar Schränke, die unsere Utensilien die Woche über von Bauabend zu Bauabend beinhalteten, waren schon

zu viel; jeder liegen gebliebene Balsapan oder der Duft von Spannack im Jugendhaus regte das Personal auf. Bald war jegliche Vereinsbauaktivität wieder tot, die Modellflieger zogen es vor, individuell zu Hause zu bauen, wann immer Zeit und Lust dazu vorhanden waren.

Großer Aufwärtstrend in den 1950er-Jahren

Dennoch ging der Aufwärtstrend ungestüm weiter. Die Mitgliederzahlen in den 1950er-Jahren lagen bei 80, zeitweise sogar fast bei 100. Wir galten als „anerkannt beste Modellfliegergruppe ohne eigene Werkstatt“ (BWLW-Präsident Dr. Adelbert Seifriz). Fliegen selbst war kein Problem, es gab genug Plätze, wo man noch ungestört war. In Korntal, unterhalb des Auffüllplatzes „Grüner Heiner“ (damals ein kleines Hügele), im jetzigen Industriegebiet oder auf dem „Exe“ in Kornwestheim, auf der Hulb in Böblingen, natürlich gab es auch viele Wettbewerbe in unmittelbarer Umgebung.

Ich selbst trat 1954 mit 14 Jahren in die MFG und den BWLV ein. Bei meinem ersten Wettbewerb in Heimerdingen entflog mein Modell und schlug nach fünf Stunden Flugzeit in Bad Cannstatt in der AEG beim Bahnhof ein.

Die Vereinsmeisterschaft war jedes Jahr ein großes Treffen. Beim sonntäglichen Fliegen traf man sich auf einem vorher bestimmten Gelände – mit Anhang natürlich. Fesselflieger, Freiflieger, mit Teilnehmerzahlen, wie sie heute mancher Wettbewerb im Lande gerne hätte. Der

Beim Flugtag in Korntal, an dem auch der ACS beteiligt war und bei dem unter anderem der legendäre Kunstflieger Falderbaum mit seiner Lo 100 auftrat, waren die Modellflieger ohne Murren bereit, einen Tag lang nicht zu fliegen (was sollten sie auch dagegen tun, sie waren in Korntal ja nur geduldet).

In Böblingen auf der Hulb stieg der Flugbetrieb durch die Motormaschinen so stark an, dass die Modellflieger immer mehr ins Abseits gedrängt wurden. Am Platzrand war Fliegen nur außerhalb der Wachstumszeit oder kurz während der Heuernte möglich.

Allmählicher Rückgang in den Folgejahren

1958 gab es bereits zwei Europa-Cup-Sieger im Verein, die große Anzahl der Mitglieder ging aber schon wieder zurück, zugunsten einer kleineren Anzahl sehr guter Leute.

Die Fesselflieger begannen wettbewerbsmäßig sehr aktiv zu werden. Aber als man zum Beispiel im Kunstflug und im Mannschaftsrennen dazu überging, den Handstart abzuschaffen, wurde die Asphaltstrecke immer dringlicher. In Walldorf versuchte man, den Wiesenplatz durch Linoleumbahnen befliegbar zu machen. Die ersten Umweltschützer meldeten sich zu Wort, der Bannkreis wurde immer weiter gezogen, die Trainingsmöglichkeiten immer weniger.

Durch Vergrößerung der Wohnflächen, durch Straßenbau, den Ausbau von Fluggeländen zu Verkehrslandeplätzen („Exe“ in Ludwigsburg, „Hulb“ in Böblingen, Hahnweide, Donaueschingen, Konstanz, Bruchsal, Schwäbisch Hall, Karlsruhe usw.) gab es immer weniger Vereine, die einen Wettbewerb veranstalten konnten. Mit Beginn der 1960er-Jahre flaute der große Boom wieder ab.

Zusammenschluss mit den manntragenden Fliegern

Gerade rechtzeitig kam für die Modellflieger daher 1960 der Zusammenschluss mit dem Aero Club Stuttgart, von Walter Fischer realisiert. Endlich hatten wir eine Dauerbleibe im Clubheim in Stuttgart-Vaihingen, der Freitag wurde der große Vereinsabend, gemeinsam mit den Segel- und Motorfliegern. Es bildeten sich eine hervorragende Gemeinschaft und ein Vereinsleben, um das uns viele im Land beneideten.

Die Fesselflieger stellten Teilnehmer für fast alle Welt- und Europameisterschaften in Ungarn (1964 bereits mit vier Teilnehmern), Russland, Finnland, ganz Europa. Es gab Deutsche Meister in allen Klassen, deutsche Rekorde in Speed und einen für Düsenantrieb mit 267 Stundenkilometern.

Auch im Freiflug wurde national und international kräftig mitgemischt: Es gab Europameister, Deutsche Meister, Gewinner der Jahresbestenlisten in fast allen Klassen sowie einen deutschen Rekord für Saalflugmodelle mit 15 Minuten Flugzeit.

Viele Trainings- und Wettbewerbsgelände fielen weg

Doch die Spitze wurde trotzdem immer schmaler. Diejenigen, die von Anfang an dabei gewesen waren, waren durch Studium, Familien- und Berufsleben vielfach zeitlich nicht mehr in der Lage, weiterhin aktiv zu fliegen. Die Zahl der Jugendlichen ging zurück, niemand konnte sie mehr betreuen, ausbilden, zum Wettbewerb abholen und wieder heimbringen. Wo konnte man noch fliegen?

Der jährliche Wettbewerb in Rohrau fiel durch den Bau der Autobahn A 81 weg, der traditionelle Städtewettkampf Zürich-Stuttgart starb, der Wurfgleiterwettbewerb mit dem Bau der neuen Universitätsgebäude in Büsnau ebenfalls. Die Fesselflug-Wettbewerbe auf dem Großmarkt und Parkplatz des Neckarstadions fanden 1972 mit der Internationalen Deutschen Meisterschaft ihr Ende.

Belebung war nur vorübergehend

Auch die zahlreich eintretenden Fernlenkflieger brachten nur eine vorübergehende Belebung. Mangels Fluggelände gelang es nicht, diese Leute zu halten oder den RC-Flug auszubauen. Der Anstieg der Beitragskosten auf über 10 Mark im Monat (davon 0,80 Mark für die Modellfliegergruppe und 0,50 Mark für den Aero Club Stuttgart) erreichte eine neue Grenze. Viele Kameraden traten aus oder meldeten sich beim BWLV ab. Die einzigen Veranstaltungen zu jener Zeit waren der UHU-Wettbewerb und Wochenendlehrgänge für Schüler mit der Modellbauschule des BWLV.

Noch waren einige Mitglieder in der Gruppe: Ein aktiver Wettbewerbsflieger im Freiflug sowie drei im Fesselflug (wohnhaft in Stuttgart, Ulm, Schwäbisch



Sieger-Urkunde von Wolfgang Gerlach

Hall, Remscheid) waren die traurigen Überreste. Wie lange noch? 1990 gab es nochmals eine Deutsche Meisterschaft im Fesselflug-Kunstflug in Stuttgart hinter dem Neckarstadion, die erste gemeinsame Meisterschaft nach der Wende. Das war gleichzeitig das Fest zum 40-jährigen Bestehen der „Modellfliegergruppe Stuttgart e.V.“ Zehn Jahre haben wir in der Molly-Schauuffele-Halle hinter dem Neckarstadion die BWLV-Saalflug-Landesmeisterschaften veranstaltet.

Modellflug in Stuttgart ab 2000

Zum Beginn des Jahrtausends hatte sich der Beitrag für die Mitglieder in 30 Jahren verdoppelt, aber wir existierten noch



1956: Manfred Rüdle, Werner Hamma und Jürgen Hinze in den traditionellen Clubhemden der Stuttgarter Modellflieger (diese waren gelb-schwarz)



Früheres Logo des Aero Clubs Stuttgart

immer, auf relativ hohem Niveau. So gab es 2003 einen Junioren-Europameister im Fesselflug-Kunstflug, Platzierungen bei den Deutschen Meisterschaften und den ersten Platz in der Freiflug-Vereinswertung im BWLV.

Mit dem Umzug nach Mengen gab Wolfgang Gerlach 2009 nach 44 Jahren den Vorsitz der Modellfliegergruppe Stuttgart ab. Für seine Arbeit wurde er mehrfach ausgezeichnet. So wurde er vom Aeroclub Stuttgart zum Ehrenmitglied ernannt, er erhielt vom BWLV, für den er Freiflug-/Fesselflug- und Jugendreferent gewesen war, für seine Verdienste die

Goldene Ehrennadel sowie die Wolf Hirth-Medaille in Gold. Zudem wurde er mit der DAeC-Ehrennadel in Silber sowie der Daidalos-Medaille in Gold ausgezeichnet, und die Stadt Stuttgart ernannte ihn zum Sportpionier.

Leider fand sich kein Nachfolger für den Vorsitz, die Gruppe löste sich auf: Alle Fesselflieger sind inzwischen weg, auch die Jugendlichen sind nach über zehn Jahren mit großen, auch internationalen Erfolgen, nicht mehr vertreten. Mittlerweile sind wir noch vier Mitglieder. Die Gruppe Modellflug wurde aufgelöst und existiert im Aero Club Stuttgart nicht mehr, wir sind bei den Segelfliegern integriert, ebenso die Fallschirmspringer. Die Motorflieger sind ausgetreten.

2021 gab es noch eine Ehrung des BWLV für Erfolge bei der Deutschen Meisterschaft und 2022 wurde zum letzten Mal ein „Modeller“ des Aero Club Stuttgart als Deutscher Meister bei der Sportler-ehrerung der Stadt Stuttgart geehrt. Zum Vergleich: Bei der ersten Ehrung 1970, damals noch mit OB Arnulf Klett im

Rathaus, gab es insgesamt 25 Ehrungen mit 47 Teilnehmern.

Ausblick

Das endgültige Aus der Modellfliegergruppe Stuttgart ist absehbar – zumal nicht nur die luftsportliche Infrastruktur fehlt, sondern auch das Material. Es gab zwei große Modellbaugeschäfte in Stuttgart, bekannt in ganz Deutschland auch wegen ihres Versandhandels. Beide Inhaber waren lange Jahre Mitglied in der Modellfliegergruppe. Während der eine beim Balsaholzkauf sofort die Briefwaage auf den Tisch stellte, zog der andere wahllos die Bretter aus dem Regal. Das führte bald zu Diskrepanzen. „Wegner“ (gegründet 1939) wurde geschlossen, nachdem der Inhaber 2004 starb, und die „Bastlerzentrale“ hat 2022 nach 70 Jahren Stuttgart verlassen und ist auf die Fildern gezogen. Somit gibt es heute kein Modellfluggeschäft mehr in Stuttgart.

Text: Wolfgang Gerlach/red.
Fotos: Wolfgang Gerlach

TERMINÜBERSICHT

INFOS ZUR FREIFLUG-SAISON 2023

Im Januar trafen sich die baden-württembergischen Freiflieger zu ihrem traditionellen Fröhschoppen. Technische Vorträge standen im Mittelpunkt. Paul Seren erläuterte die Vorgänge beim Strömungsabriss und führte seine CAD-gesteuerte Laserschneidemaschine vor. Oliver Meissner zeigte, welche Teile für den Modellflug er schon mit seinem 3D-Drucker

erstellt hat und was die Feinheiten dabei sind.

Zudem wurden folgende Termine für die kommende Freiflug-Saison festgelegt (s. Tabelle):

Es ist auch schon Tradition, dass die Freiflieger aus Baden-Württemberg stark

in den Nationalmannschaften für die FAI Welt- und Europameisterschaften vertreten sind. Folgende internationale Meisterschaften stehen an:

- **1. bis 4. August 2023:** Hangflugweltmeisterschaft in Turda/Rumänien. Dabei werden sein Alexander und Kristin Winker von der MFSJ Spaichingen.
- **12. bis 19. August 2023:** Senioren-Weltmeisterschaft und Junioren-Europameisterschaft in Poitou/Frankreich. Baden-Württemberg wird vertreten durch Steffen Reuss (F1A, LSV Rossfeld-Metzingen) und Jonas Wiesiolek (F1B, FSV Herrenberg).
- **11. bis 14. Dezember 2023:** Europameisterschaft Saalflug in Slanic/Rumänien. An den Start gehen Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFSJ Spaichingen)



Infos zu allen internationalen Meisterschaften gibt es unter www.ModellflugimDAeC.de/Freiflug. Zusätzliche Freiflug-Termine sind in der BWLV-Terminübersicht im adler sowie online auf www.bwlv.de aufgelistet.

Text: Bernhard Schwendemann

Termin	Wettbewerb/Ort	Infos
26.3.2023	Sunrise-Wettbewerb Schorndorf/Welzheim	www.modellflug-schorndorf.de
01.04.2023	Frühjahrsbewerb Metzingen/Osterhofen	www.lsv-rossfeld.de
22./23.04.2023	Hangflugbewerb Metzingen/Himmelberg	www.lsv-rossfeld.de
03.10.2023	Freiflugbewerb Herrenberg/Ammerbuch	www.fsv-herrenberg.de
Oktober 2023	Herbstbewerb Metzingen/Osterhofen	www.lsv-rossfeld.de
Oktober 2023	Uhu-Nachwuchsbewerb Schorndorf	www.modellflug-schorndorf.de
26.11.2023	Saalflugmeisterschaft Schorndorf	www.modellflug-schorndorf.de

ALEXANDER WINKER GEWINNT ZUM DRITTEN MAL DEN F1E-WELTCUP



← Alexander Winker hat sich in der Serie des F1E-Weltcups 2022 nach sieben Wettbewerben erneut ganz vorn platziert

Fabian Rumpp (FG Blaubeuren) war ▶ der beste deutsche F1A-Junior beim Freiflug-Weltcup



Der FAI-Freiflug-Weltcup mit seinen 61 Wettbewerben weltweit läuft fast rund um das Jahr: Es geht los im Februar in Kalifornien und endet im Dezember in Israel. Alexander Winker (MFSJ Spaichingen) konnte seinen Erfolg von 2018 und 2019 nun wiederholen und gewann erneut den Weltcup in der Hangflugklasse F1E.

Maximal vier Wettbewerbe werden gewertet, Alexander Winker war in sieben an den Start gegangen und hatte drei gewonnen. Weitere Spitzenplätze deutscher Freiflieger: einmal Platz zwei und zweimal Platz drei.

Weitere Platzierungen in F1E: Werner Ackermann (HE) 26., Arne Karos (BY) 34. Bei den Jugendlichen kam Leon Rink (HE) auf Platz 30, Carlos Lammersmann (NW) auf Platz 31.

In der Juniorenwertung der **Gummimotorklasse F1B** wurde Lara Maria Horak (MFSD) Zweite, Michael Jäckel (SN) kam

auf Rang sieben, Jonas Wiesiolek (FG Herrenberg) auf Rang 22. Sieger wurde Ittai Kohavi (USA). Bei den Senioren gewann Stepan Stefanchuk (UKR) mit zwölf Wettbewerbsteilnahmen, Dritter wurde Michael Seifert (NW), Bernd Silz (RP) kam auf Platz 22, Lara Maria Horak auf Platz 28.

Auch in der **Verbrennungsmotorklasse F1C** siegte ein Sportler aus der Ukraine, Artem Babenko. Dritter wurde Claus-Peter Wächtler (SN), 25. Gerd Aringer (NW) und 27. Daniel Seifert (NW).

Die größte Freiflugklasse ist **F1A, die Segler**. 2022 erreichten hier 252 Sportler Weltcup-Punkte – sie werden jeweils nur für die vordere Hälfte des Teilnehmerfeldes vergeben. In F1A waren die Franzosen besonders erfolgreich: bei den Senioren siegte Bertrand Pouzet, bei den Junioren Capucin Ragot. Die besten deutschen Senioren: 18. Thomas Weimer (BB), 19. Dietrich Sauter (LSV Rossfeld-Metzingen), 25. Volker Bajorat (LSV Ross-

feld-Metzingen), und bei den Junioren: 20. Fabian Rumpp (FG Blaubeuren), 21. Jonas Adamez (LSV Rossfeld-Metzingen), 23. Simon Pietzko (NW).

Bei den **Elektrofliegern F1Q** kam Andreas Lindner (SN) auf Platz sechs, Dieter Paff (HE) auf Platz acht und Thomas Wiesiolek (BW) auf Platz 15.



Der vollständige Weltcup-Endstand und die Ergebnisse aller Weltcup-Wettbewerbe können hier abgerufen werden: <http://www.freeflightnews.org.uk/wcup/WC22/WCP22F1.HTM> – oder direkt per QR-Code



Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann

VERSAMMLUNG IN LAUSANNE

WOLFGANG LINTL ALS PRÄSIDENT DER CIMA BESTÄTIGT



Der Vorsitzende der Bundeskommission Ultraleichtflug im DAeC Wolfgang Lintl wurde bei der Jahreshauptversammlung der FAI Microlight and Paramotor Comission (CIMA) in Lausanne einstimmig als Präsident wiedergewählt. Seit mittlerweile acht Jahren leitet Wolfgang Lintl diese Sportkommission der FAI, die für das weltweit gültige Regelwerk für Wettbewerbe und Rekorde zuständig ist.

Weitere Themen der Veranstaltung waren die internationalen Wettbewerbe im nächsten Jahr, für die teilweise noch Ausrichter gesucht werden. Außerdem wurden einige Arbeitsaufträge an Arbeitsgruppen vergeben, unter anderem zur Entwicklung eines neuen Wettbewerbsformats für Ultraleichtflieger und zur Klärung der Frage, wie der Motorschirm-Slalom noch sicherer gemacht werden kann.

Text: DAeC
Foto: privat

Seit acht Jahren leitet Wolfgang Lintl schon die UL-Sportkommission der FAI, nun wurde er wiedergewählt

TERMINE

DIE WICHTIGSTEN MOTORFLUG-VERANSTALTUNGEN IM ÜBERBLICK

Viele Termine für Deutsche Meisterschaften und andere bundesweite Flugsportveranstaltungen stehen bereits fest, andere folgen in Kürze oder wurden erst nach Redaktionsschluss bekannt gegeben. Eine aktuelle Übersicht über alle wichtigen Sportveranstaltungen des Jahres gibt's unter www.daec.de bzw. www.bwlv.de.

Termin	Veranstaltung	Ort
14. bis 16. April	100. Motorfliegetag	Berlin
17. bis 21. Mai	Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug (Sportsman, Intermediate)	Flugplatz Wernges (EDFT)
18. bis 21. Mai	32. Deutsche UL-Meisterschaften	Flugplatz Bad Saulgau (EDTU)
19./20. Mai	57. Allgäuflug	Flugplatz Leutkirch (EDNL)
31. Mai bis 4. Juni	Deutschlandflug	Flugplatz Eisenach, Hörselberg-Hainich (EDGE)
5. bis 9. Juli	Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug (Advanced, Unlimited)	Flugplatz Dinslaken/Schwarze Heide (EDLD)
31. August bis 4. September	Offene Deutsche Meisterschaft Hubschrauberflug	Verkehrslandeplatz Arnstadt-Alkersleben (EDBA)

Alle Angaben ohne Gewähr, Stand: 2. Januar 2023

Text: DAeC/red.

VOM PUB BIS ZUM INSEL-SCHWEIN



▲ Jan-Hendrik Müller (links) und Dr. Stefan Büttner (rechts) in Arbeitsteilung

Kreidefelsen bei Eastborne-Shoreham

Dr. Stefan Büttner vom FSV Karlsruhe war zusammen mit Jan-Hendrik Müller, im Hauptberuf Airline-Pilot, vom 3. bis 7. Juli 2022 auf England-Tour. Unterwegs waren die beiden mit dem Vereinsflugzeug, einer DA 40. Dr. Stefan Büttner berichtet über die Reise.

Mein Sohn Tobias, beruflich in London, und ich hatten schon lange die vage Idee, dass ich ihm einmal einen fliegerischen Besuch von unserem Vereinsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden (EDSB) aus abstatte. Von London aus wollten wir dann zusammen den einen oder anderen Ausflug in England unternehmen.

Die Gelegenheit ergab sich im vergangenen Sommer, als sich Jan-Hendrik, Tobias' bester Freund aus Kindertagen, von der Idee anstecken ließ. Jan-Hendrik ist Airline-Pilot, das kam mir zur Arbeitsteilung natürlich höchst gelegen. Zusammen studierten wir Lufträume und deren Struktur sowie Regelunterschiede zwischen VFR und IFR – besonders hilfreich war die Info-Sammlung von Philipp Tiemann auf Fliegen-in-UK.de, unter anderem mit besonders schönen Zielen.

Gute Vorbereitung

Mithilfe dieser Informationen war auch die formale Vorbereitung unter den neuen Brexit-Bedingungen ein Leichtes: online ein GAR (General Aviation Report mit persönlichen Daten, Passnummern etc.) für die Border Police hochladen und als Abflugpunkt vom europäischen Festland aus einen Flugplatz wählen, der Passkontrolle und Zollkontrolle ermöglicht. Wie einfach, das ist in EDSB ja der Fall.

Als Flugzeug wählten wir eine unserer zwei DA 40 D des Vereins. Die D-EFAB ist für IFR zugelassen, das kann in England nur von Vorteil sein, auch wenn wir natürlich vor allem tief und VFR fliegen wollten, um möglichst viel von der englischen Küste und der übrigen Landschaft zu sehen. Schwimmwesten konnten wir in unserem Verein ausleihen. Darüber hinaus planten wir eine ausreichende Sicherheitshöhe zum Abgleiten bis zu einem der Ufer für den Fall des (Motor-Aus)-Falles.

Anflug aufs erste Ziel

Als erstes Ziel nahe London suchten wir uns den netten Grasplatz Damyns Hall

(EGML, minimale Kosten) aus. Alternative war Biggin Hill mit IFR-Verfahren (EGKB, etwas verwickelter Standard Approach mit DME-Arc), aber schlechtes Wetter war glücklicherweise nicht zu erwarten.

Jan-Hendriks Anreise mit seiner A330 aus der Karibik hatte sich verzögert und wir kamen später als geplant am Flughafen an – die knapp drei Stunden Flugzeit ließen uns aber noch genug Zeit bis offiziell Night am Ziel, denn wir gewannen von Ost nach West ja eine Stunde.

Die Sache mit den Pässen

Nach Erstanruf fragte unser Towerlotse, ob wir denn schon die Polizei informiert hätten – ups, verflixt! Nein, als Anfänger hatte ich dem Wortlaut auf Fliegen-in-UK.de etwas naiv entnommen, einfach der Abflug von einem Zoll- und Passflughafen würde genügen. Also Motor wieder aus – der Controller benachrichtigte netterweise die Polizisten, die 20 Minuten später ans GAT kamen, und wir konnten sogar im Flugzeug sitzen bleiben. Schließlich waren die Pässe kontrolliert, man wünschte uns freundlich einen guten Flug und los ging's.



Schwein gehabt: Das Maskottchen der Insel Alderney



Alle Daten fest im Blick

suchten uns einen hübschen Stellplatz hinter einem der Hangars, packten die D-EFAB in ihren Schlafanzug und fuhren mit Uber in die City of London.

Besuch in Perronporth

Am nächsten Morgen kamen wir zu dritt nach Damyns Hall, als Ziel hatte Tobias Perronporth (EGTP) an der Westküste herausgesucht. Beim Vorflugcheck stand der Ölspiegel nahe dem unteren Limit, Auffüllen war angezeigt – aber ich hatte das Öl zu Hause gelassen. Eine Stunde lang telefonierte ich mit fast allen Plätzen in der Umgebung, mit guten Tipps und Telefonnummern von einer sehr hilfsbereiten UL-Fluglehrerin unterstützt, bis ich endlich in Shoreham (EGKA) Erfolg hatte: Dort betreibt eine Flugschule viele DA-40 Diesel, und man war gerne bereit, mir einen Liter Aeroshell Diesel Ultra zu verkaufen – das korrekte Öl. Erleichtert konnte ich es dort nach kurzem Anflug nachfüllen. Es gibt viele freundliche und hilfsbereite Briten! Jet A1 gibt es dort natürlich auch.

Weiter ging es die wechselhafte Südküste entlang mit Blick auf die Isle of

Am Wochenende sind die meisten französischen Beschränkungsgebiete inaktiv und FIS lotste uns geradeaus durch, von Frequenz zu Frequenz. Nach zwei Stunden kam der Channel in Sicht, statt FL 85 hieß es jetzt „not above FL 60“, auch noch ausreichend bei der kurzen Strecke, und dann erklang eine für uns neuartige Anweisung: „Report coasting out and coasting in!“

Coasting out

Gerne doch, ersteres um 19.01 Uhr und letzteres um 19.12 Uhr UTC. Übergabe an London FIS bei MOTOX im Kanal. FIS in England liefert allerdings nur den sogenannten Basic Service: Man hat zwar einen Ansprechpartner, bekommt QNH und gegebenenfalls eine Warnung im Fall gefährlicher Erscheinungen o.ä. FIS hat in der Regel keinen Radar, also keine radar-basierten Verkehrsinformationen und keine Warnungen vor Lufträumen! Bei FIS-Anruf heißt es regelmäßig ausdrücklich „This is basic service“: Also immer wissen, wo man ist, und hinaus schauen!

Traffic Service kann man im gleichen Luftraum hingegen oft von einer LARS-Station erhalten (Lower Airspace Radar Service), in Südengland zum Beispiel Farnborough Radar, gelegentlich zu Zeiten von Überlastung ohne Garantie (wie zeitweise auch beim FIS in Deutschland), denn deren Aufgabe ist vor allem, zu verhindern, dass GA-Piloten die Airspaces A oder B verletzen. Das dient der Sicherheit aller, aber man muss auf diesen Frequenzen auch damit rechnen, unter Umständen einmal größere Umwege zur Separierung verpasst zu bekommen. Weitere Service-Stufen sind

noch Deconfliction Service und Procedural Service, mehr dazu gibt es bei Fliegen-in-UK.de. AIP-Karten gibt es nur für größere Plätze, zu den kleinen Plätzen informiert man sich am besten über deren Websites, für uns war das hier <https://www.damynshall.co.uk>.

Der Anflug an Plätzen ohne Funkantwort sollte – wenn nicht per Funk anders vereinbart – nach dem „standard overhead join“-Verfahren erfolgen (immer mithören, was die anderen so melden!), ein kurvenreiches Manöver, s. Internet, zum Beispiel nach CAA (Civil Aviation Authority): <https://www.aviation.govt.nz/safety/education/safety-education-posters/>.

Am Boden waren wir um 19.36 Uhr UTC, hatten also noch eine dreiviertel Stunde offiziell Day, aber wir waren schon allein. Flugleiterpflicht gibt es an solchen Plätzen nicht, meist auch keine Landegebühr. Wir



Wing Walking in Damyns Hall

Wight, kleinen Abstechern in das Land mit Umfliegen von Burgen und Schlössern und schließlich über Cornwall nach EGTP, direct runway 27.

Ein Fluglehrer dort nahm uns im Auto mit zum Sandstrand unter den Klippen und erzählte uns unterwegs einiges über die lokalen Wetterbedingungen, insbesondere Wind. Er empfahl uns zum Start die 04 wegen mitunter gefährlicher Turbulenzen an der Klippe bei einem Start auf der 27.

Wir hatten noch Zeit für ein erfrischendes Bad im Meer bei allmählich tiefstehender Sonne und einer leckeren „homemade“ Eiscreme, dann ging es zurück, wieder unter fleißigem Frequenzwechseln, vorbei an verschiedenen großen, zum Teil stillgelegten Flugplätzen, oft mit drei Bahnen im Dreieck – in diesem Land gab es (und gibt es) dazu viel Platz.

Abends in London

Thames Radar begleitete unsere Route von südlich bis östlich knapp um den Luftraum D London herum zurück nach Damyns Hall mit unvergleichlichen Blicken auf die City schließlich westlich von uns, nunmehr im goldenen Gegenlicht der Abendsonne.

Restaurants und Pubs schließen in ganz England und auch in der Weltstadt London traditionell früh (auch wenn die früher gesetzliche Sperrstunde seit 2005 nicht mehr gilt). So klang der Abend wieder privat bis weit die Nacht aus.

Flug in den Norden

Am Montag musste Tobias leider wieder arbeiten, aber Jan-Hendrik und ich hatten noch ein paar Tage und wollten zunächst weiter in den Norden. Wir suchten uns Chester aus, ein reizendes Städtchen mit alter Bausubstanz. Auf der ICAO-Karte sind entlang der Route Jet-A-Tankmöglichkeiten in großer Zahl verzeichnet (anhand ForeFlight mit sehr günstigen Preisen!) aber bei Anruf stellte sich nach und nach heraus, dass die kleineren Plätze allesamt Militärplätze sind – keine Landung für uns. Die Landegebühren an den großen Plätzen wie Exeter und anderen wollten wir uns sparen. Schließlich entschlossen wir uns, nochmals die Kalkfelsen von Dover zu umrunden (was für ein LKW-Stau dort in Richtung Calais – Meilen über Meilen!) und tankten erneut in Shoreham.

Der Flug in den Norden zum Hawarden Airport (EGNR) bei Chester war wenig spektakulär, abwechselnd erledigten wir Funk und Frequenzwechsel. Beim Abschied galt jeweils: squawk „conspicuity“, das heißt nach Wörterbuch so viel wie „Sichtbarkeit“, statt wie bei uns „7.000“ oder „VFR“. Was hat das zu bedeuten? In England kann man ganz ohne Flugplan in IMC (bekanntlich häufiges Wetter in diesem Land!) einfliegen, ist dabei aber wie bei VFR weiterhin für die gesamte Navigation mit Beachten von Lufträumen verantwortlich. Seit 2019 gilt für dieses unkontrollierte IFR-Fliegen der Squawk 2.000. Squawk conspicuity heißt also je nach aktuellem Flugmodus 7.000 oder 2.000.

Direkt vor uns landete ein Airbus Beluga – in Chester werden in riesigen Werkhallen die Airbus-Tragflächen hergestellt. Ein sehr herzlicher Mitarbeiter empfing uns am GAT, lotste uns in die Halle neben historische Militärflugzeuge, organisierte uns ein Taxi und ließ es sich nicht nehmen, als Service für uns am Morgen unsere D-EFAB mit Jet A1 zu betanken und aus der Halle zu stellen.

Ausflug nach Alderney

Am nächsten Morgen ging es nun allmählich zurück. Als Ziel hatten wir für den Tag heute die kleine englische Kanalinsel Alderney ausgesucht. Zunächst bei 2.000 Fuß unter den Wolken an der bergigen Küste von Wales entlang über Caernarfon (EGCK) und Llanbedr (EGFD). Bald kam die hübsche Insel Alderney in Sicht, im weiteren Umkreis verschiedene Segelboote mit weißen Segeln. Im blauen klaren Azorenhoch hatten wir einen entspannten Anflug östlich über die Insel auf die 26.

Flugzeug versorgt, Taschen geschultert, und wir machten uns auf den Fußmarsch in den kleinen Ort, am Weg ein Haus von Beatles-Manager George Martin. Tea und Scones am Weg in der winzigen Teestube bzw. im winzigen Gärtchen St. Anne's konnten wir nicht auslassen! Ein Bummel über die Insel zu einer einsamen Badebucht führte einmal mehr die Schrecken des Krieges vor Augen – ein großer Teil der Insel ist von deutschen Betonbunkern überzogen. Aber all das macht einem großen grauen Schwein, das sich behaglich Bauch und Beine kühlte, nichts aus. Als Maskottchen der Insel endet das Tier sicher nicht als Bacon, wie mir die Barkeeperin im Hotel versicherte. Briefing und Flugplan erfolgten auf der Sonnenterrasse bei deftigem englischem Frühstück – mit Schinken, von einem anderen Schwein natürlich.

Rückkehr nach Karlsruhe

Dann ging's in ein paar flachen Bögen um Atomkraftwerke, über Le Havre, nördlich um den Großraum A Paris und EF R 213 meist bei FL85 wieder zurück nach EDSB.

Für uns war dieser erste sicher nicht der letzte England-Ausflug, und wir können ihn unbedingt empfehlen: tolle Plätze, andere Strukturen, Sightseeing an den Küsten entlang, interessante Städte, britische Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft, und so leckeres britisches Essen. Alles Weitere gibt es online in den genannten Quellen.

Text: Dr. Stefan Büttner/red.
Fotos: Dr. Stefan Büttner



Ein Full English Breakfast lässt sich mit so schönem Blick auf die Küste noch mehr genießen

WIE DER ALLGÄUFLUG ABLÄUFT

WENN'S UM DIE WURSCHD GEHT



Für die große Anzahl an Flugzeugen beim Wettbewerb werden in Leutkirch schon mal zusätzliche Abstellflächen freigemacht

Jeden Mai lockt der Allgäuflug mit einem tollen Rahmenprogramm nach Leutkirch, um ein Wochenende richtig Spaß am motorisierten Fliegen im Allgäu zu haben – so auch dieses Jahr am 19./20. Mai. Die jungen Navigationsflug-Piloten Robin Shearer und Oliver Meindl haben vergangenes Jahr als Team „navgeeks“ teilgenommen. In ihrem Erfahrungsbericht beschreiben sie, warum sich eine Teilnahme lohnt und was es mit der „Wurschd“ auf sich hat.

Der Allgäuflug: eine Mischung aus Fly-In und Flugsport

Für uns ist das Wochenende mit Fliegen und umfangreichem Rahmenprogramm eines der Highlights in jeder Flugsaison. Im Kern ist der Allgäuflug zunächst einmal ein Rallyeflug, quasi eine Schnitzeljagd – nur eben in der Luft. Natürlich werden dabei auch die sportlichen Leistungen in drei Wettbewerbsklassen – Newcomer, Advanced und Unlimited – bewertet, und man kann Pokale gewinnen. Die Aufgaben erstrecken sich von der Kurskonstruk-

tion über das pünktliche Überfliegen sogenannter Wendepunkte bis hin zum Finden von Bildern auf der abzufliegenden Route. Mitgeflogen wird mit Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen oder Motorflugzeugen. Egal wie jung oder erfahren: Man kann hier immer etwas lernen und sich fliegerisch weiterbilden.

Viel ereignisreicher und erheiternder ist für uns das ganze Rahmenprogramm, das jedes Jahr auf die Beine gestellt wird. Der Allgäuflug ähnelt für uns einem Fly-In-Wochenende. So gibt es zum Beispiel das Eröffnungsgrillen am Freitag mit Livemusik. Neben der verwöhnenden Gastfreundschaft der Fliegergruppe Leutkirch darf man am Samstag auch an einem festlichen Abschluss mit Preisverleihung teilnehmen. Neben geselligem Beisammensein gibt es leckere schwäbische Küche, und man nimmt auch noch an einer großen Tombola teil; man ahnt es: Hier kommt die Wurst ins Spiel.

Freitag: Tag der Vorbereitung und des Trainings

Los geht es schon gegen Freitagmittag. Mit Kaffee und Kuchen aus Müllers Fliegerstube gestärkt, steht um 13.30 Uhr erst einmal die Einweisung in den Rallyeflug und das Briefing für den bevorstehenden Trainingsflug an. Vom Hauptorganisator Eugen Scheuerle gebrieft, bekommen wir gegen 15 Uhr unsere Unterlagen zum Trainingsflug. Zunächst knüpfen wir uns das Aufgabenblatt vor.



Die „Wurschd“, um die es geht – zumindest bei den ersten drei Anmeldungen

Einen 86 NM langen Kurs nordwestlich von Leutkirch und rund um Biberach dürfen wir zum Training vorbereiten. Wir wandeln die Beschreibungen in Wendepunkte auf einer topografischen Karte im Maßstab 1:200.000 um. „Kreisverkehr, weiße Straße: from EDNL 137°/5,2 nm“ heißt es. Also Kursdreieck mit rechtsweisendem Kurs von 137° am Flugplatz angelegt und 5,2 nautische Meilen abgelesen. So machen wir das auch mit den restlichen zwölf zu konstruierenden Punkten.

Sicherheitshalber übertragen wir die fertig geplottete Strecke auch noch einmal in ein Tablet mit Navigationsflugsoftware. Danach noch Überflugzeiten an die Wendepunkte schreiben und die zu identifizierenden Bilder auf den Bögen ansehen. Robin bereitet als Pilot das Flugzeug, eine Grob G115 EG, vor. Oliver sortiert währenddessen alle Dokumente und prägt sich die 20 Bilder, die es auf der Route zu finden gilt, ein.

Kurze Zeit später sitzen wir im Flugzeug. Das Flugzeug ist gecheckt, Spritmenge und Beladung sind im Rahmen. Punkt 18.15 Uhr ist Take-off. Im Laufe des Fluges steht die Sonne schon etwas tiefer, dadurch sieht das Gelände anders aus und das Navigieren nach Sicht wird für uns schwieriger. Auch die Bilder sind nicht mehr so einfach zu erkennen, da die Gebäude längere Schatten werfen und die Landschaft einen orangenen Stich bekommt. Alles verläuft dennoch reibungslos und wir landen um 19.34 Uhr zufrieden in EDNL.

Dort angekommen, hören wir schon die Livemusik von „Sepp“, einem Alleinunterhalter in der Leutkircher Flugwerft. Der Duft von Gebratenem lockt uns aus dem Flugzeug zum Grill, bei dem wir Bratwürste mit schwäbischem Kartoffel-

**Immer mit an Bord:
Eine Menge
Vorfreude auf den
bevorstehenden
Tag und die
Motivation, das
Beste zu geben**



salat erhalten. Auf Bierbänken sitzend, warten schon die anderen bekannten und neuen Gesichter. Thema Nummer eins ist der Trainingsflug mit allen Höhen und Tiefen der eigenen Leistung. Es wird viel gelacht und man tauscht Erfahrungen aus. Rechtzeitig treten wir den Nachhauseweg an, um für den Samstag ausgeschlafen zu sein.

Samstag: Tag des Rallyefluges und der Wurschd

Am Samstag brechen wir früh auf, um den Sonnenaufgang am Flugplatz zu genießen. Als der Flugplatz offiziell eröffnet ist, kommen die noch fehlenden Flugzeuge für den heutigen Wettbewerb. Um 10 Uhr versammeln wir uns alle pünktlich in der Flugwerft. Dort gibt es ein umfangreiches Briefing. Die Route geht heute wetterbedingt einmal um die Kontrollzone Memmingen. Da wir unser Flugzeug mit einem anderen Team teilen, starten wir als letztes Team. Wir verfolgen die Ausgabe der Wettbewerbsumschläge, die ab 10.20 Uhr für die 26 teilnehmenden Teams erfolgt. Eine Stunde und 40 Minuten haben sie für die Vorbereitung bis zum Take-off.

Nach der Vorbereitung startet die Perlenkette an Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und Motorflugzeugen im Zwei-Minuten-Takt. Der anfliegende Verkehr darf sich entsprechend einordnen. Kurz vor 13 Uhr brechen wir auch zur Flugvorbereitung auf. Wir bauen unsere Utensilien auf und prüfen die Funktionstüchtigkeit unserer Logger. Um 13.02 Uhr bekommen wir unseren Umschlag. Nun geht es um die Wurst; im übertragenen Sinne: Der Kurs ist diesmal mit 119 nautischen Meilen etwas länger und wird uns bei einer Geschwindigkeit von 85 Knoten eine Stunde und 43 Minuten Flugzeit bescheren. Der Kurs geht über Bad Waldsee, Ehingen, Senden bei Ulm, Thannhausen, östlich von Bad Wörishofen, Kaufbeuren und nördlich von Kempten vorbei. Somit heißt es heute, besonders auf die TMZ und die umliegenden Flugplätze aufzupassen.

Gut vorbereitet laufen wir zum Flugzeug. Beim Einsteigen sehen wir noch die letzten Ziellandungen der vorausfliegenden Teams. Im Cockpit liegt der Fokus auf dem Flugzeug und der bevorstehenden Strecke. Wir gehen nochmal gemeinsam den Flug durch, besprechen Auffälligkeiten und wiederholen die Infos aus dem Briefing. Es ist noch sehr warm, vielleicht auch durch die Konzentration. Robin wirft den Motor an, während Oliver noch einmal durch die Bilder geht. Insgesamt ist es recht still im Cockpit. Eine Mischung aus Fokus, Vorfreude und verbranntem AvGas liegt in der Luft.

Letzteres ändert sich, als wir zum Rollen die Haube schließen. Nach dem Start um genau 14.42 Uhr fliegen wir – durch das Training eingespielt – unseren Kurs sukzessive ab. Es läuft heute einfach. Die Bilder „fliegen“ uns förmlich ins Sichtfeld und die Wendepunkte sind schon von Weitem für uns erkennbar. Stück für

Der Schlüssel zum Erfolg für die navegeeks Robin Shearer (links) und Oliver Meindl (rechts): Das gemeinsame Durchsprechen des Kurses





Mit nur wenigen Zentimetern über dem Boden schleppt sich die Grob G115 EG in Richtung des drei Meter kleinen „Nullerfeldes“

Stück identifizieren wir die Bilder und freuen uns über jedes gefundene Bild. Die Zeit vergeht im wahrsten Sinne des Wortes wie im Fluge.

Nach dem letzten Wendepunkt beginnt unsere Anflugroutine. Robin bereitet alles für einen präzisen Anflug für die Ziellandung vor und Oliver „verschwindet“ mit dem Kopf im Cockpit, um die Lösungen der zu suchenden Bilder auf einem Lösungsbogen einzutragen. Die anschließende Ziellandung klappt zufriedenstellend um genau 16.20 Uhr. Nach dem Abrollen und Abstellen des Motors sammeln wir noch einmal die letzten Reserven und tragen die Bilder in den Lösungsbogen ein. Danach GPS-Logger ausschalten, alle Dokumente zusammensammeln und damit schnell zur Abgabestation laufen, wo die Flüge aller Teilnehmer ausgewertet werden.

Parallel startet bereits der Festabend. Alle scheinen viel Spaß auf ihren Flügen gehabt zu haben und tauschen sich untereinander aus. Es wird gelacht und Ärgernisse über verpasste Chancen beim heutigen Wertungsflug verpuffen sofort. Mit grandioser Stimmung und wohlgenährt, geht es nach einer Ansprache der Ehrengäste zur Preisverleihung.

Zunächst werden diejenigen auf die Bühne gebeten, die sich als Erste für den Allgäuflug angemeldet haben. Überraschenderweise dürfen wir als dritte Anmeldung auch mit auf die Bühne und unseren Preis abholen: eine ganze Schwarzwurst, eine große Salami-Stange sowie eine Prosecco-Flasche. Etwas verlegen über diesen Zufall freuen wir uns und nehmen die Leckereien in Empfang. Der Sonderpreis für das jüngste Team geht ebenfalls an uns.

Danach folgen die Ehrungen der Teams in den einzelnen Wettbewerbsklassen.

Auch hier dürfen wir uns über einen zweiten Platz in der Klasse „Advanced“ freuen; um wenige Punkte vorbei am ersten Platz. Das spornt uns an, 2023 noch etwas besser zu werden. Mit einer Tombola mit Preisen wie Fliegeruhren, AvGas-Gutscheinen oder Eintrittskarten zur AERO endet so langsam der Abend. Wir haben den Eindruck, dass alle etwas gewonnen haben: neben den Preisen aus dem Wettbewerb und der Tombola auch viel Erfahrung, großartige Bekanntschaften und vor allem viel Lust auf das nächste Jahr.

An dieser Stelle danken wir der Fliegergruppe Leutkirch für diese jedes Jahr einzigartige Veranstaltung. Wir finden, dass der Allgäuflug sehr schön zeigt, wie moderner Luftsport gehen kann: gegenseitige Unterstützung, ein gemeinsames Lernen und eine Begegnung unter Gleichgesinnten in lockerer Atmosphäre. Pokale sind zweitrangig, der Spaß der Teilnehmer und gleichzeitig die Einhaltung der Sicherheit

stehen im Vordergrund. Es ist ein überragendes Umfeld in Leutkirch, das wir auch dieses Jahr gerne wieder genießen wollen. Diesmal dann hoffentlich nicht mehr als jüngstes Team.

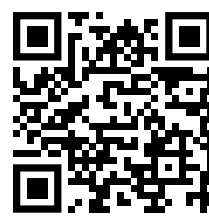
Anmeldungen zum 57. Allgäuflug ab jetzt möglich

2023 wird vom 19. bis 20 Mai wieder ein Allgäuflug stattfinden, dann zum 57. Mal. Besonders geschätzt und willkommen sind wieder die „Newcomer“, die jederzeit umsorgt werden. So ist am Vortag Freitag, 19. Mai, eine ausgiebige Schulung mit Theorie und einem praktischen Trainingsflug vorgesehen. Dies klärt in lockerer Atmosphäre viele Fragen und gibt Sicherheit für den Wettbewerb. Auch die beiden navgeeks Robin und Oliver werden wieder dabei sein und stehen mit Tipps und Tricks gerne bereit.



Weitere Infos gibt's unter www.allgaeuflug.de. Bei YouTube steht auch ein Video zur Verfügung, das mehr zum Allgäuflug 2022 und dessen Geschichte erzählt: <https://youtu.be/77KHrtCIVpU> (siehe QR-Code). Wer Fragen oder Interesse zum Allgäuflug oder Navigationsflug generell hat, kann den beiden Autoren gerne unter info@navgeeks.com eine E-Mail schreiben oder sie über ihr Instagram-Profil [navgeeks](#) kontaktieren.

Text: Oliver Meindl und Robin Shearer (navgeeks)
Fotos: Heinz Mauch/navgeeks



Volle Konzentration und Daumen hoch vor dem Start zum Wertungsflug

DAS PERSONAL DES LSG-B UND SEINE ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHE

Im Folgenden gibt es einen Überblick über die Zuständigkeitsbereiche im DAEC-Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) in der öffentlichen Verwaltung der hoheitlich übertragenen Aufgaben durch das Bundesverkehrsministerium.

Ausbildung und Lizenzen

- Jürgen Pechmann: j.pechmann@daec.de; 0531 23540-61 (UL-Ausbildungsrichtlinien und -handbuch, Flugschulen und Fluglehrerlehrgänge, Theorie- und Praxisprüfungen, Ausbildungsberichte)
- Bettina Bergstedt: b.bergstedt@daec.de; 0531 23540-60 (UL-Lizenzen, Ausweise und Beauftragung für Großmodelle, Online-Bestellungen, Ausbildungsmeldungen)
- Stephanie Ullrich: s.ullrich@daec.de; 0531 23540-63 (Lizenzen für Sprungfallschirme und UL, Vereinsflieger und LSVplus, Ausbildungsmeldungen)

Technik

- Michael Bätz: m.baetz@daec.de; 0531 23540-68 (UL-Musterprüfungen und Lufttüchtigkeitsüberprüfungen)
- Christian Spintig: c.spintig@daec.de; 0531 23540-64 (UL-Zulassungen, Jahresnachprüfungen, Prüfer Klasse 5)

Buchhaltung

- Simone Geisler: s.geisler@daec.de; 0531 23540-67 (Rechnungswesen)

Allgemeine Büroadressen

Die allgemeinen Büroadressen stellen Vertretungen bei Abwesenheit einzelner Mitarbeiter/-innen sicher, da E-Mails an Mitarbeiteradressen nicht weitergeleitet werden. Daher ist es vorteilhaft, wichtige und eilige E-Mails dorthin zu senden:



Das Team des LSG-B (v. l.): Jürgen Pechmann, Bettina Bergstedt, Stephanie Ullrich, Michael Bätz, Christian Spintig, Frank Einführer

Zentrale: lsgb@daec.de

Ausbildungsmeldungen: ausbildungsmeldung@daec.de (oder über LSVplus)

Lizenzen: lizenzen@daec.de

Lehrgänge und Ausbildung Technik: lehrgang@daec.de

Achtung, neue Faxnummer: 0531 23540-11

Internet: <https://lsgb.daec.de/>

Text: Frank Einführer,
Leiter des Luftsportgeräte-Büros im DAEC/red.
Foto: LSG-B

SEGELFLUG

FÜR ALLE GLASFLÜGEL-FREUNDE: HERZLICHE EINLADUNG ZUM GLASFLÜGEL-TREFFEN!

Dieses Jahr findet wieder ein Glasflügel-Treffen statt:

**Datum: Donnerstag, 15. Juni,
bis Sonntag, 18. Juni 2023**
Ort: Flugplatz Tannheim (EDMT)

Bei dem Treffen von Glasflügel-Interessierten soll die Geselligkeit im Vordergrund stehen. Dabei wird das Allgäu fliegerisch erkundet, und auch einige Überraschungen sind geplant. Die Anmeldung ist online möglich unter www.glasfluegel.net.

Text: Wolfgang Binz/red.

– Anzeige –

KALIBRIERAKTION

01.01-31.03.2023

Mehrere Logger gleichzeitig einschicken und bis zu 20% sparen!

1-2 Logger:	je 40€
3-4 Logger:	je 36€
ab 5 Logger:	je 32€

Beachten Sie auch unseren Express-Service sowie weitere Dienstleistungen und Infos unter: akaflieg-stuttgart.de/kalibrierstelle

BACK TO THE ROOTS

SEGEL(KUNST)FLIEGEN IM WINTER

Das Winterfliegen hat
beim FSV Nagold seit
vielen Jahren Tradition ▾



▲ Im Flugzeugschlepp ergab sich eine beeindruckende Sicht

Vor gut 25 Jahren waren es die Kunstflieger, die im Flugsportverein Nagold das Segelfliegen auch im Winter populär gemacht haben. Bis dahin wurden alle Segler Ende Oktober abgebaut und in der Werkstatt für die kommende Saison fit gemacht. Aber mit etwas gutem Willen und Timing ist es so zu koordinieren, dass immer einer der beiden Doppelsitzer auch im Winter zur Verfügung stehen kann.

Wie faszinierend das winterliche Fliegen dann auch für uns Segelflieger sein kann, hat uns der vierte Adventssonntag 2022 wieder gezeigt: Im Gegensatz zum schon sehr reizvollen Vortag hatte sich auch im Schwarzwald der Nebel etwas mehr Zeit gelassen und sich erst um die Mittagszeit gelichtet. In einer kleinen, aber begeister-

ten Truppe trafen sich ein paar Kunstflieger und erlebten zusammen einen herrlichen Nachmittag. Das Kunstfliegen in der vereinseigenen B4 war ein fliegerisch und vor allem optischer Hochgenuss.

Oberhalb der feuchten Grundschicht kamen im Flugzeugschlepp sukzessive der Schwarzwald und die Schwäbische Alb als dunkle Bänder zum Vorschein, und in Ausklinkhöhe hatten wir ein tolles Panorama auf die Alpenkette weit im Süden bis hin zum Mont-Blanc-Massiv. Glasklar war die Luft bei eiskalten Temperaturen von minus 15 Grad und schenkte uns einmal mehr die berühmte Sicht „von Pol zu Pol“.

Faszinierende Natureindrücke

Tiefer war der Dunst unter der ausgeprägten Bodeninversion gefangen, und

je nach Sonnenstand und Blickwinkel durften wir wirklich atemberaubende Szenerien bewundern; man ist regelrecht durchflutet von diesen gigantischen Natureindrücken. So sehr unterscheidet sich diese Stimmung vom „normalen und gewohnten“ sommerlichen Fliegen – dafür ist uns jeder Aufwand wert.

Leider hatte der schöne Spuk bald ein Ende: Pünktlich zu Weihnachten wurden nach einem Frontdurchzug deutlich wärmere Luftmassen herangeschaufelt und es gab tatsächlich einen Temperatursturz von 30 Grad innerhalb weniger Tage. Umso schöner, dass wir da nochmals die gemeinsame Motivation gefunden hatten und die Chancen so beeindruckend nutzen konnten.

Text und Fotos: Michael Zistler

▼ Aussicht „von Pol zu Pol“



BESONDERE GELEGENHEIT ZUM WEITERBILDEN UND ÜBEN: Ü25-STRECKENFLUG-TRAININGSLAGER



Beim Ü25-Trainingslager lernen die Teilnehmer die wesentlichen Grundlagen des Streckensegelflugs

Vom 2. bis 9. Juli bietet der BWLV wieder sein Streckenflug-Trainingslager an. Es richtet sich speziell an Pilotinnen und Piloten, die nicht mehr zur ganz jungen Gruppe der Segelflieger gehören.

Willst du ein/e ambitionierte/r Streckenflieger/in werden und möchtest du deinen segelfliegerischen Horizont erweitern? Der Flugplatz Aalen/Elchingen (EDPA) liegt im Thermikparadies von Süddeutschland und bietet die besten Voraussetzungen für große und erlebnisreiche Streckenflüge. Erfahrene Trainer des BWLV vermitteln dir beim Ü25-Streckenflug-Trainingslager die Grundlagen und das Fine-Tuning für den Streckensegelflug.

Termin: Sonntag, 2. Juli, bis Sonntag, 9. Juli 2023

Die Anreise ist am Samstag, 1. Juli 2023, möglich.

Ort: Verkehrslandeplatz Aalen/Elchingen (EDPA)

Programm und Angebot:

- Flugplatz mit F-Schlepp
- Einführung in die Besonderheiten verschiedener Fluggebiete
- Strecken- und Geschwindigkeitsoptimierung
- Meteorologische Streckenflugplanung

- Individuelle Trainingsflüge im Doppelsitzer mit Trainer
- Fliegen in Gruppen von zwei bis drei Flugzeugen mit definierter Aufgabenstellung

Voraussetzungen:

- Segelflugglizenz
- mindestens 50 Stunden nach Scheinerhalt
- mindestens 150 Kilometer Flug im Einsitzer geflogen
- F-Schlepp-Berechtigung und Erfahrung
- Flugzeug und Helfer/in sind mitzubringen
- Für Flüge mit Trainer im Doppelsitzer: Mindestens drei Jahre Mitgliedschaft bzw. drei Jahresbeiträge im Förderverein für Strecken- und Wettbewerbssegelflug Baden-Württemberg (SBW)
- Teilnahme am „BWLVB-Streckenflugseminar“ von Karl Eugen Bauder wünschenswert

Kosten:

- Lehrgangsg Gebühr 270 Euro, inklusive. Flugplatznutzungs- und Abstellgebühr
- F-Schlepps, Landegebühren und Campingkosten werden nach aktueller Preislage abgerechnet.

Anmeldung:

Bis 15. Mai 2023 über die Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de: Nach dem Einloggen in den Vereinsflieger zum

Menüpunkt „Verband“ und dann zum Untermenüpunkt „Seminarangebote“ durchklicken. Dort findet sich das Fluglager unter „Ü25 Streckenflugtrainingslager (TRAI-0007)“.

Text: Karl Eugen Bauder
Foto: z

– Anzeige –



BOSE A20
AVIATION HEADSET



Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH

City Airport · 68163 Mannheim

+49 621 - 700 189-0

www.friebe.aero · info@friebe.aero

NEU AUF DER WEBSEITE ZUR SEGELFLUGGRUNDAUSBILDUNG:

THEORIE AEROBATIC ÜBERSICHTLICH DARGESTELLT



Auf der Webseite
www.segelfliegengrundausbildung.de
gibt es nun auch eine neue
Komponente zum Segelkunstflug

Der DAeC hat mit seiner Webseite „Segelfliegen Grundausbildung“ Maßstäbe für die Standardisierung der Segelflugausbildung gesetzt. An dieser Webseite sind alle Landesverbände, vertreten durch viele besonders erfahrene Segelfluglehrer, beteiligt. Zu den bestehenden Komponenten **Grundausbildung, Theorie, Segelfliegen Info** und **Bezug Lehrbuch**, wurde ab März 2023 eine „neue Komponente“ hinzugefügt.

Die Theorie in der Ausbildung zum Segelkunstflug ist gemäß der SFCL mit „angemessen“ definiert und es sind einzelne anzusprechende Themen aufgeführt. Sie wurden unterschiedlich gehandhabt, mal durch Theorieabende, als Schlechtwetterprogramm, oder es fand auf dem Feld oder im Flugzeug statt. Somit war es naheliegend, eine einheitliche Theorie Aerobatic anzubieten. In den Vorgaben der Ausbildungsmethodik Segelkunstflug des DAeC sowie in vielen Ausbildungshandbüchern der ATO/DTO, also auch im BWLV, werden mindestens drei Stunden theoretische Ausbildung für die Kunstflug-Basisrechte und fünf Stunden für die Kunstflug-Fortgeschrittenenrechte gefordert.

An dieser Webseite haben insgesamt 17 erfahrene Segelkunstfluglehrer und -trainer aus ganz Deutschland gearbeitet, die Federführung lag bei Schorsch Dörder (DAeC-Fachausschuss Ausbildung und Lizenzen und BWLV). Die Verfasser haben sich geeinigt, auf der Theorieweb-

seite nur die unmittelbaren Theorie-themen anzusprechen – wer also meint, hier bekommt er den Kunstflug umsonst beigebracht, liegt falsch.

Die Verfasser haben sich auf folgende Themen beschränkt:

1. Rechtliche Vorgaben
2. Menschliches Leistungsvermögen und körperliche Grenzen
3. Grundsätze der Aerodynamik beim Kunstflug
4. Betriebsgrenzen und
5. Definition einzelner Kunstflugmanöver und Aresti-Symbolik

Die Themen Kunstflugmanöver, Notverfahren und Motormanagement werden auf dieser Webseite ganz bewusst nicht angesprochen, sie werden immer im Zusammenhang mit der praktischen Kunstflugausbildung gelehrt.

Für wen ist diese Webseite interessant?

Für alle! Zunächst für die angehenden Segelkunstflieger, als Möglichkeit, sich auf die Segelkunstflugausbildung vorzubereiten. Dann für die Kunstfluglehrer als Richtschnur für den Unterricht, oder auch als Möglichkeit, zusammen mit dem Schüler die Theorie anhand der Webseite zu erarbeiten. Und dann für alle Flieger, die ihre Kenntnisse auffrischen wollen. Ganz besonders liegen den Verfassern die „normalen Flieger“ am Herzen – diese sind

herzlich eingeladen, da sie explizit in den Bereichen menschliches Leistungsvermögen, Aerodynamik beim Kunstflug und Betriebsgrenzen hochinteressante Zusammenhänge erfahren werden, die auch für sie von Bedeutung sind und leider erst langsam in das Fachwissen der Segelfliegerwelt Einzug halten.

Besonders Fluglehrer sollten sich hier angesprochen fühlen. Die Verfasser haben sich bemüht, einfach verständlich und gut lesbar in „Prosa“ zu schreiben und verwenden daher auch die Du-Form. In den Kapiteln Literatur und Hinweise sowie Unterrichtsmaterial Theorie Aerobatic sind Präsentationen, fachliche Ausarbeitungen und Verlinkungen zu weiteren Quellen hinterlegt. Die Webseite wird immer weiter entwickelt werden und steht jedem zur Verfügung. Das Copyright liegt beim DAeC (Bundskommission Segelflug), die downloadbaren Informationen sind entweder öffentlich oder von den Verfassern zur privaten Nutzung oder zur Nutzung innerhalb der Ausbildung des DAeC freigegeben.



Die Webseite Theorie Aerobatic wird über den ausgewiesenen Button auf der Seite www.segelfliegengrundausbildung.de (es ist ja die Grundausbildung im Segelkunstflug) aufgerufen.

Text: Schorsch Dörder
Foto: Lars Reinhold

D-KADER WINTERTREFFEN 2023

GUT VORBEREITET IN DIE NEUE SAISON



Die Leistungsflyer des D-Kaders mit ihren Trainern Chris Hiller (vorn l.) und Gerrit Illenberger (vorn r.)

Erstmals nach zwei Jahren fand im Januar das jährliche Wintertreffen des D-Kaders wieder in Präsenz in der Jugend- und Weiterbildungsstätte des BWLV auf dem Klippeneck statt.

Das zweitägige Wintertreffen dient der Vorbereitung auf die Wettbewerbssaison 2023. Dazu wurden Fachvorträge zu verschiedenen Themen gehalten und in der Runde diskutiert. Los ging es zunächst mit einer kleinen Gymnastikübung zum Aufwärmen. Der erste Vortrag von Jannis Däuble behandelte die logistische Vorbereitung auf einen Flugtag, gefolgt von einem Vortrag über Tuningtipps zur Leistungsoptimierung der Flugzeuge von Nils Zitzelsberger.

Neben der Optimierung der Aerodynamik spielt insbesondere bei zentralen Wettbewerben die mentale Fitness eine wichtige Rolle – Jens Kammerer erörterte hierzu Aspekte und Trainingsmöglichkeiten. Adrian Kutschat beleuchtete die Vor- und Nachteile verschiedener Teamflugarten. Nach einer kleinen Nachmittagswanderung bei Regen und Wind um das Flugplatzgelände wurden abschließend die individuellen Trainingspläne für 2023 erarbeitet.

Gut besuchte Veranstaltung

Am zweiten Tag zeigte Jan-Lucas Aberle die Besonderheiten des Pilot-Event-Abflugs (umgangssprachlich: Markerabflug) auf. Zudem gab uns Clemens Berger einen Einblick in die Wettbewerbsform des Grand Prix.

Das kurzweilige Wintertreffen war eine gelungene und mit 14 Kader-Piloten eine gut besuchte Veranstaltung. Nun freuen wir uns auf die näher rückende Saison sowie das gemeinsame Trainingslager in Neresheim Anfang April, das dieses Jahr schon zum neunten Mal dort ausgerichtet wird. Vielen Dank an die Trainer Gerrit Illenberger und Chris Hiller für die Organisation des Wintertreffens sowie an den BWLV für die Möglichkeit, die Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck nutzen zu dürfen.

Text: Niklas Harder | Foto: Chris Hiller



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 19 – 22, 2023
Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA
#aerofriedrichshafen

SOFT SKILLS: TIPPS FÜR SEGELFLUGLEHRER

Segelfluglehrer zu sein, beinhaltet mehr als nur die Durchführung der eigentlichen Flugausbildung: An einem Flugtag ist der Segelfluglehrer auch verantwortlich für die allgemeine Leitung des Schulbetriebs, die Aufsichtigung von alleinfliegenden Segelflugschülern, die Flugsicherheit und die soziale Atmosphäre am Platz.

Während eines Flugtages können mehrere Situationen auftreten, die schnelles Handeln und Entscheidungsfindung brauchen. Alles in allem erfordert dies mehr von einem Segelfluglehrer als nur fliegerische und didaktische Fähigkeiten. Die Rolle des Segelfluglehrers ist komplex, und er arbeitet zusammen mit Flugleiter, Startleiter, Segelfluglehrer-Kollegen, Windenfahrer und vielen anderen Personen.

Untrennbar mit der Aufsicht und der Einhaltung von Vorschriften und Prozessen betraut, wird der Segelfluglehrer mit Gruppendynamik und anderen sozialen Prozessen konfrontiert, die mit einer Gruppe von (begeisterten) Segelfliegern verbunden sind. Die aktive Zusammenarbeit mit einer Gruppe von Menschen erfordert andere Fähigkeiten als der Einzelunterricht. Diese Fähigkeiten sind jedoch sehr wichtig!

Die Art und Weise, wie ein Segelfluglehrer führt, hat oft einen direkten Einfluss auf die anwesende Gruppe. Jeder Pilot kennt die altmodischen Beispiele der ehemaligen strengen Segelfluglehrer, die die Atmosphäre dominierten. Der Segelfluglehrer nimmt eine Vorbildfunktion ein und muss positiv zur Effektivität, Effizienz und Sicherheit, aber auch zum Vergnügen(!) beitragen.

Mitglieder und Gäste sollten während eines Flugtages ein Gefühl von Entspannung, Spaß und Herausforderung erleben. Die Grundannahme dabei ist, dass nicht jeder mit den gleichen Erwartungen und Ambitionen zum Platz kommt. Das eine Mitglied kommt zum Platz, um viele (Schulungs-)Starts zu machen, das andere Mitglied ist zufrieden mit einem Thermikstart und einem Gespräch mit Fliegerfreunden, das dritte will an diesem Tag 300 Kilometer fliegen, was wiederum zu Lasten der Verfügbarkeit von Flugzeugen geht. Es ist also nicht immer möglich, alle glücklich zu machen!



Segelfluglehrer zu sein, heißt nicht nur, Theorie und Praxis zu vermitteln – es gehören auch Fähigkeiten wie Empathie und echtes Interesse am Schüler dazu

Interaktion zwischen Fluglehrer und Flugschüler

Obwohl es offensichtlich ist, dass die Interaktion zwischen Fluglehrer und Schüler in hohem Maße darüber entscheidet, inwieweit die Ausbildung eines Schülers erfolgreich und angenehm ist, erkennen sogar erfahrene Fluglehrer manchmal nicht genug, wie groß ihr Einfluss ist. Dabei ist besonders, aber nicht nur, an junge sensible, unsichere oder nervöse Schüler zu denken.

Um effektiv mit einem Schüler zu kommunizieren, ist es wünschenswert, zumindest eine grundlegende Beziehung aufzubauen und eine gewisse Einsicht oder ein „Gefühl“ für ihn oder sie zu entwickeln. Die gilt insbesondere für Schüler, die wenig Selbstvertrauen haben. Auf jeden Fall ist es hilfreich, wenn man sich die Mühe macht, eine gewisse Bindung zum Schüler aufzubauen. Dies kann zum Beispiel durch Fragen nach seinem Hintergrund (Schule, Arbeit, Ausbildung etc.) und seiner Motivation (warum will er fliegen?) geschehen.

Warum ist der Schüler hier?

Segelfliegen zieht sehr unterschiedliche Schüler an. Es ist eine Herausforderung, die Motivation eines Schülers herauszu-

finden. Einige unterschiedliche Motivationen des Schülers:

- nur das nächste Hobby, das es zu erobern gilt
- jemand, der gerne Teil eines Vereins ist und fliegen schön findet
- Segelfliegen als Sprungbrett nutzen zum Motorflug, CPL, ATPL, usw.
- ein Schüler, der begeistert ist vom Segelfliegen

Anforderung: Soft Skills?

Mittlerweile ist die Segelfluglehrerausbildung vorgeschrieben von der EASA. Die Rolle eines Segelfluglehrers weicht aber, wie oben beschrieben, wesentlich ab von der eines Motorfluglehrers. Leider lassen sich diese sozialen Kompetenzen schlecht aus einem Buch lernen; „Training on the Job“ mit Coaching von einem erfahrenen Segelfluglehrer oder Ausbilder würde sich viel besser eignen als Methodik.

Im Handbuch steht dazu zum Beispiel dieser Abschnitt:

Feedback Daumenregeln:

- je nach Kompetenzstufe des Empfängers das Feedback anpassen
- jetzt oder sei für immer still: sofort Feedback geben
- maximal drei bis fünf Punkte auf einmal

- KISS (keep it short and simple)
- nur Feedback zu klaren Fakten geben
- argumentiere die Ziele
- Interaktiv und einladen zum Nachdenken
- STAR(R)-Methodik: Situation, Task, Action, Result, (alternative Result)
- Inhalt und Beziehung trennen
- gib Vertrauen
- sei fair
- keine Abschwächungen verwenden, das wirkt nur verwirrend
- keine „Sandwich-Methode“ verwenden, Schüler sind nicht blöd
- Feedback geben über Resultate und Fakten und Ansprechen auf Motivationen (nicht auf Fähigkeiten)

Tipp: Damit du beim Debriefing nichts vergisst, visualisiere den Flug und fliege ihn mental nochmal durch. Das heißt nicht, dass du alles benennen musst, sondern nimm dir drei bis fünf wichtige Punkte heraus.

Unterstützung

Das alles passt selbstverständlich nicht in einen Fluglehrer-Ausbildungslehrgang

von zwei Wochen. Es bleiben zwei Möglichkeiten übrig, dies anders zu vermitteln: während der Vorausbildung oder in der FI(S)rp-Zeit (Hinweise und Empfehlungen hierzu stehen in Kapitel 4.3, 6.2 und 6.3 von „Die Segelfluglehrerausbildung“ des DAeC).

Um Segelfluglehreranwärter, Mentoren und FI(S)rp bei ihrer Ausbildung und Entwicklung zu unterstützen, haben der BWLV-Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger und Fluglehrer Erik Engelsman vor ein paar Jahren angefangen, ein **Segelfluglehrerhandbuch** zu verfassen. Die Grundlage dieses Buches ist die niederländische KNVVL-Ausgabe „Handboek Zweefvlieg instructeur“. Danach haben die Verfasser die Fluglehrerhandbücher aus unter anderem GB, NZ, USA, CA und D durchgelesen, hinzugefügt, was noch fehlte, und alles mit eigenen Erfahrungen und Ideen ergänzt.

Die Idee war, dies wie bei www.segelfliegengrundausbildung.de bundesweit zu standardisieren. Das wird aber wahrscheinlich ein langer Weg sein, und es

nutzt auch keinem etwas, wenn der Entwurf noch zwei Jahre in einer Schublade liegt. **Also stellen die Verfasser das Handbuch allen deutschen Segelfliegern zur Verfügung, so wie es jetzt ist. Vereine, ATOs, Landesverbände können es als Inspiration benutzen.**

Oder vielleicht gibt es Segelfluglehrer, die Zeit und Lust haben, das Handbuch zu ergänzen oder zu überarbeiten? Die Autoren würden sich über Bemerkungen, Hinweise, Tipps oder eine Diskussion darüber, was noch fehlt, sehr freuen!



Wer das Segelfluglehrer-Handbuch haben möchte oder sonstige Anregungen zu dem Projekt hat, kann sich bei Harald Ölschläger unter oelschlaeger@bwlv.de melden.

Text: Harald Ölschläger
und Erik Engelsman
Foto: Harald Ölschläger

QUALIFIKATIONSMEISTERSCHAFTEN DER CLUBKLASSE 2023 MUSBACH HAT NOCH PLÄTZE FREI

Nach vier Jahren Wettbewerbspause hat sich die Fliegergruppe Freudenstadt auf Wunsch der Bundeskommission Segelflug im DAeC entschlossen, vom 3. bis 10. Juni 2023 eine Qualifikationsmeisterschaft in der Clubklasse für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2024 auszurichten.

Neben Hockenheim ist Musbach einer der zwei Qualifikations-Ausrichter im BWLV. Startberechtigt sind maximal 40 Piloten. Noch sind Plätze frei und die Fliegergruppe Freudenstadt nimmt auch noch kurz entschlossene Meldungen an. Infrastruktur für Zelte, Wohnwagen, Duschen und WC ist vorhanden. Musbach bietet zahlreiche Möglichkeiten für die Familie und die Mannschaft außerhalb des Flugbetriebs: Radfans und Wanderer kommen auf zahlreichen Rundwegen rund ums Segelfluggelände auf ihre Kosten. Der Stausee Erzgrube (Gemeinde Seewald) glänzt nicht nur mit starken Aufwinden rundum. Wasserfans können dort bereits im Juni ein erfrischendes Bad genießen. Freudenstadt selbst bietet ein



Vom 3. bis 10. Juni 2023 wird in Musbach eine der Qualifikationsmeisterschaften in der Clubklasse für die DM 2024 ausgetragen

modernes Freibad, gleich daneben kann man im Panoramabad ein großes Schwimmbecken, Riesenrutschen und Saunen testen. Einkaufsmöglichkeiten sind reichlich vorhanden.

Im Vordergrund steht natürlich das Fliegen

Passt das Wetter, bieten der Schwarzwald und die Schwäbische Alb hervorragende Thermikbedingungen. Bei Grenzwerterlagen kann man zwischen dem Schwarzwald und der Alb meist noch kleine Strecken ausschreiben. Um diese Jahreszeit sind auch noch ausreichend

Außenlandefelder vorhanden. Schleppflugzeuge, darunter leistungsfähige UL, sind ausreichend am Platz. In Axel Reich und Christof Geißler sind zwei erfahrene und mehrfache Wettbewerbspiloten der FG Freudenstadt am Platz. Unterstützt werden sie von einer motivierten Jugendmannschaft und engagierten Senioren.

Neben dem Wettbewerbsgedanken steht in Musbach das Motto: „Spaß am Fliegen“ hoch im Kurs. Das gemeinsame Erlebnis soll auch den Nachwuchs zum erfolgreichen Wettbewerbsflug bringen. Nach dem erfolgreichen Sailplane Grand

Prix im Juli 2018 möchte die FG Freudenstadt den Segelflug wieder einmal einer breiten Öffentlichkeit präsentieren.



Meldungen für die Qualimeisterschaft nehmen Axel Reich unter info@foto-reich.de oder die Bundeskommission Segelflug im DAeC über das Portal Copilot entgegen. Für Rückfragen steht die BuKo Segelflug unter segelflug@daec.de zur Verfügung.

Text und Fotos: Lothar Schwark

SPORTFÖRDERUNG

ZWEI SPORTSOLDATEN 2023 KOMMEN AUS DEM BWLV

Die neuen Sportsoldaten Segelflug für dieses Jahr haben sich kürzlich vorgestellt. Darunter sind auch ein Pilot und eine Pilotin aus Baden-Württemberg – hier ihre Kurzporträts:

Jens Kammerer (19) fliegt seit 2016 in Bruchsal im Rheintal beim gleichnamigen Luftsportverein. Mit Scheinerhalt entdeckte er den Streckenflug für sich. Seinen bislang längsten Flug mit 722 Kilometern absolvierte er auf einer DG-1000.

Am liebsten fliegt Jens Kammerer die DG-300 WL seines Vereins, mit der er auch bei der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Junioren antreten wird. Er freut sich darauf, mehrere Wochen in den französischen Alpen fliegen zu dürfen, die für ihn Neuland darstellen. Sein Wettbewerbshighlight 2023 wird die Teilnahme am Pribina Cup in Nitra, Slowakei, mit seinen besonderen Wetterlagen sein.



Jens Kammerer (LSV Bruchsal)



Eva Senne (FSV Sindelfingen)

Eva Senne (18) fliegt seit ihrem 13. Lebensjahr in Deckenpfronn beim Flugsportverein Sindelfingen. Sie stammt aus einer segelflugbegeisterten Familie, die ihr die Faszination für die Wettbewerbs- und Streckenfliegerei in die Wiege legte. Ihre 300 Flugstunden hat sie größtenteils in der LS4-neo verbracht und mit dieser ihre längste Strecke von 560 Kilometern fliegen können.

Eva Senne wird an der Deutschen Segelflugmeisterschaft der Junioren in der Clubklasse teilnehmen und versuchen, sich für die Deutsche Meisterschaft zu qualifizieren. Sie freut sich auf die Trainingslager in Südfrankreich und in Nitra.



Mehr Infos gibt es unter www.sportsoldaten-segelflug.eu/sposos/2023

Text: DAeC/red.
Fotos: privat/Katrin Senne

**FLIEGENDE FRAUEN
TRANSILVANEN RUFT!**

Die europäischen Pilotinnen der Federation of European Women Pilots (FEWP) treffen sich **vom 1. bis 4. Juni 2023** im rumänischen Cluj-Napoca (deutscher Name: Klausenburg) auf dem Flughafen Avram Iancu (LRCL oder CLJ), dem dritt-wichtigsten Verkehrsflughafen des Landes. Alle interessierten Pilotinnen sind herzlich willkommen! Die Organisatorinnen versprechen eine spannende Veranstaltung mit vielen Eindrücken von Siebenbürgen und freuen sich auf rege Beteiligung! Weitere Infos gibt es bei Ruth Haliti unter presse@pilotinnen.de.

Text: DAeC

GRATULATION
25-JAHR-BERUFSJUBILÄUM
**HERZLICHE GLÜCKWÜNSCHE UND VIELEN DANK
AN MATTHIAS BIRKHOLD**

**Geschenkübergabe
zum 25-Jährigen (v.l.):**
**BWLV-Vizepräsident
 Reinhard Diez,**
**BWLV-Präsident
 Eberhard Laur, Jubilar
 Matthias Birkhold,**
**BWLV-Vizepräsident
 Matthias Seehuber,**
**BWLV-Geschäfts-
 führer Klaus Michael
 Hallmayer und
 BWLV-Vizepräsident
 Horst Ehni**



Kürzlich hat BWLV-Mitarbeiter Matthias Birkhold ein besonderes Berufsjubiläum gefeiert: Der Betriebsleiter der CAO im BWLV ist seit 25 Jahren für den Verband hauptamtlich tätig. Der BWLV-Vorstand und die Kollegen gratulierten herzlich.

Mit 32 Jahren kam Matthias Birkhold 1998 zum BWLV. 1982 hatte er die Realschule in Sinsheim abgeschlossen und anschließend eine Ausbildung zum Energieanlagenelektroniker bei der Deutschen Bundesbahn in Heidelberg absolviert. Nach seinem Wehrdienst 1987/88 schloss sich ein Maschinenbau-Studium an der FH in Darmstadt an, das er 1996 mit dem Diplom abschloss. In dieser Zeit absolvierte Matthias Birkhold verschiedene Praktika, unter anderem bei Firmen im Bereich Segelflugezeugbau.

Mit der Technik war Matthias Birkhold schon bei seinem Berufsantritt als Werkstattleiter des Flugsporttrings Kraichgau in Sinsheim eng verbunden. In seinem Verein war und ist er zudem Fluglehrer sowie Zweiter Vorsitzender.

Beim BWLV erlebte Matthias Birkhold mehrere Wechsel in der Struktur der Organisation: Vom Luftfahrttechnischen Betrieb (LTB) in seiner Anfangszeit zur CAMO (2008/2009) bis hin zur Umwandlung zur CAO, die er 2021/2022 begleitete und mit viel Einsatz und Know-how bewältigte. Auch den Wechsel der technischen Ausbildung vom Hornberg aufs Klippeneck samt Bau der BWLV-technischen Werkstatt am neuen Standort gestaltete Matthias Birkhold maßgeblich mit.

Den BWLV-Mitgliedern – insbesondere denen im technischen Bereich – ist Matthias Birkhold ein zuverlässiger und hilfsbereiter Ansprechpartner, der sich durch seine Kompetenz und Freundlichkeit viel Anerkennung erworben hat. Der BWLV-Vorstand besuchte Matthias Birkhold zu seinem besonderen Jubiläum, überreichte einen großen Präsentkorb, wünschte ihm weiterhin gutes Arbeiten bei bester Gesundheit und dankte ihm ganz herzlich für sein jahrzehntelanges Engagement im Luftsport. Auch die Kollegen schlossen sich den guten Wünschen an.

In einer Sache waren sich alle Gratulanten einig: Sie alle hoffen, dass Matthias Birkhold dem BWLV noch viele Jahre als hauptamtlicher Mitarbeiter erhalten bleibt!

Text und Foto: Simone Bürkle



Region 4 – Alb-Mitte

NEUJAHRSSTÄNDCHEN FÜR DIE ESSLINGER AKAFLIEGER

Im F-Schlepp ging's mit dem Nagolder Turmfalken los

Michael Zistler und Uli Hartmann vom FSV Nagold hatten am Neujahrstag einen spontanen Einfall: Sie statteten ihren Fliegerkameraden der FTAG Esslingen einen Besuch ab und spielten dort gemeinsam ein paar Lieder auf ihren mitgebrachten Instrumenten. Michael Zistler berichtet von dem Ausflug.

„Meinst du, die Gitarre passt da rein?“ fragte mich Uli Hartmann, als ich ihn zu einem Neujahrsausflug nach Grabenstetten eingeladen hatte. Und weil solche spontanen Ideen oftmals ihren eigenen großen Reiz haben, antwortete ich kur-

zerhand: „Klar – und meine Trompete noch mit dazu!“

So war ruckzuck und aus dem Stand heraus das Neujahrsorchester gegründet, die Instrumente wurden in den Motorsegler „Nagolder Turmfalke“ verpackt und am Neujahrstag wurde entlang des Albtraufs Kurs nach Grabenstetten aufgenommen. Zwischen dem Nagolder Flugsportverein und den fliegenden, bauenden und forschenden Esslinger Studenten der FTAG gibt es auch familiäre Bindungen: Mein Sohn Stefan Zistler, der dort Erster Vorsitzender ist, wollte unser Duett zum Trio komplettieren, allerdings hatte er seine

Trompete vergessen: jugendliche Neujahrsfeiern fordern halt ihren Preis.

Tatsächlich konnten Uli und ich uns nach der Landung trotz unterschiedlicher Stimmung von Gitarre und Trompete schnell auf irgendwelche Tonarten verständigen und wir intonierten ein paar Weihnachtslieder sowie den Dauerbrenner „Amazing Grace“. Und jedem Anfang wohnt nach Hermann Hesse ein neuer Zauber inne: plötzlich gesellte sich noch ein zweiter Trompeter dazu, dessen Instrument von der zuvor absolvierten Probe des Posaunenchores noch warm war. Na das war ja ein Ding, und das außergewöhnliche Musizieren machte uns und den Zuhörern viel Freude.

Natürlich kam auch das Fliegerische nicht zu kurz: Wir machten ein paar F-Schlepps, und auf dem Rückflug nach Nagold besuchten wir den Stuttgarter Flughafen via Tiefanflug RWY 25 und Exit via E sowie Blick auf die Baustelle von Stuttgart 21 und das Riesenrad auf dem Schloßplatz. Im ersten wunderschönen Sonnenuntergang des Jahres landeten wir daheim im Nordschwarzwald, erfüllt und dankbar über die Begegnungen und Erlebnisse dieses Neujahrstages – so darf's gerne weitergehen!



Ein Musikanten-Trio erfreute die Fliegerkameraden in Grabenstetten

Text und Fotos: Michael Zistler

EREIGNISMELDESYSTEME

OFFENE FEHLERKULTUR – IM LUFTSPORT UMSETZBAR?

Matthias Jungkurth war als Flugbetriebsreferent viele Jahre für die Frühjahrsbriefings im LSV Backnang-Heiningen verantwortlich. Im Rahmen einer adler-Serie stellt er einige Überlegungen und Hinweise vor. Im vierten und letzten Teil schreibt er darüber, warum es so wichtig ist, auch im Verein losgelöst von Schuldzuweisungen über Fehler zu sprechen.

Die Meldung und Aufarbeitung sicherheitsrelevanter Vorkommnisse – auch als „Critical Incident Reporting“ oder „Occurrence Reporting“ bekannt – wird seit vielen Jahren vor allem in der Medizin- und Luftfahrtbranche erfolgreich praktiziert – teilweise aufgrund und im Rahmen gesetzlicher Vorgaben, manchmal aber auch aus freiwilligem Antrieb heraus in deutlich größerem Umfang.

Die Idee dahinter ist so simpel wie genial: Nicht jede sicherheitskritische Erfahrung, nicht jeder Fehler muss von jedem oder jeder selbst gemacht werden, wenn es gelingt, die Informationen über entsprechende Vorkommnisse zu sammeln, in geeigneter Weise aufzubereiten und schließlich allen potenziell betroffenen Personen zugänglich zu machen.

Erster Schritt: Die Meldung

Am Anfang steht dabei fast immer die Meldung über ein potenziell sicherheitskritisches Ereignis durch einen Betroffenen, einen Beobachter oder bestenfalls den Verursacher selbst, gegebenenfalls auch in anonymisierter Form. Je nach Ausgestaltung des konkreten Meldesystems wird die Meldung nun organisationsintern aufgearbeitet. **Das Wichtigste dabei: Zu keinem Zeitpunkt geht es darum, irgendwen zur Rechenschaft zu ziehen oder jemandem eine Schuld zuweisen zu wollen.** In der Regel wird das Ereignis objektiv bewertet, es werden Ursachen ermittelt, Lösungsansätze entwickelt und Verbesserungsvorschläge erarbeitet. Nach Abschluss der Maßnahmen werden das Ereignis selbst, die Ergebnisse der internen Aufarbeitung, die gewonnenen Erkenntnisse und die abgeleiteten Maßnahmen allen Organisationsangehörigen zugänglich gemacht.

Die Flugsicherheitsabteilung der Lufthansa nutzt hierzu beispielsweise ihre seit Jahrzehnten regelmäßig erscheinende „CF-Info“, eine firmeninterne Flugsicherheitspublikation. Die Abteilung des Generals Flugsicherheit in der Bundeswehr pflegt in ihrer Zeitschrift „Flugsicherheit“ ebenfalls eine eigene Rubrik, die sich mit Berichten aus dem „Freiwilligen Meldesystem Flugbetrieb“ befasst. Aber auch viele andere Flugbetriebe, national wie international, zivil und militärisch, pflegen solche Formate als Form der aktiven Flugsicherheitsarbeit.

Der Unterschied zur Flugunfalluntersuchung

Allesamt haben es zum Ziel, die ständige Weiterentwicklung aller am Flugbetrieb Beteiligten zu fördern sowie Unfälle und Störungen zu verhindern, bevor sie passieren. Hierin liegt auch eines der wichtigsten Unterscheidungsmerkmale zur Flugunfalluntersuchung, die als solche zwar auch die Verhütung von Unfällen zur Prämisse hat, in der Regel aber erst dann erfolgen kann, wenn der Zwischen-



Manchmal läuft was falsch in der Fliegerei – spricht man offen darüber, haben alle im Verein die Chance, daraus zu lernen

oder Unfall schon passiert ist. Während Flugunfälle und auch die meisten Zwischenfälle in ihrem Ergebnis offensichtlich sind, zielen Ereignismeldesysteme auf Vorkommnisse ab, die deutlich früher in der potenziellen Entstehungskette eines Unfalls (vielen von uns auch als Schweizer-Käse-Modell geläufig) angesiedelt sind.

Ohne die zugehörigen Meldungen blieben diese Ereignisse im Verborgenen und das hierin enthaltene, wertvolle Erkenntnis-potenzial für alle Beteiligten ungenutzt. Die Idee des Occurrence

– Anzeige –

www.eisenschmidt.aero

#ICAO-Karten

Effective Date: 23 MAR 2023

Jetzt vorbestellen, Rabatte*
sichern und pünktlich mit aktuellen Karten unterwegs sein!

Du kennst keine Grenzen? Fliege mit unseren V500-Karten im einheitlichen Kartendesign auch nach Österreich, Frankreich, in die Schweiz und viele weitere Länder innerhalb Europas!

* ab 20 Karten 10% Rabatt, ab 50 Karten 20% Rabatt

EISENSCHMIDT
DPS GROUP

www.eisenschmidt.aero · info@eisenschmidt.aero · +49 6103/20 596-0



Dem Autor selbst schon passiert: Ein Start mit leicht angezogener Parkbremse. Es gilt, das konstruktiv aufzuarbeiten

Reporting lebt somit in besonderem Maße von den freiwillig eingebrachten Meldungen. Diese erfordern Mut, eine offene und gesunde Fehlerkultur sowie passende Anreize seitens der Organisationen.

Nun genießen wir als Luftsportler in unseren ehrenamtlich betriebenen Vereinen und Flugschulen leider nicht den Luxus ganzer Abteilungen voller Flugsicherheitsprofis, die sich in Vollzeit für unsere luftsportlichen Flugsicherheitsbelange einsetzen können. Die Frage ist also, wie wir die guten Ideen aus den großen Meldesystemen auch im kleinen Maßstab, bestenfalls ohne übermäßig formalisierten Rahmen, für uns nutzbar machen können.

Mit gutem Beispiel vorangehen

Hierbei sind insbesondere – aber nicht nur (!) – die Fluglehrer unter uns gefragt. Warum nicht im Debriefing eines Ausbildungsfluges auch über die eigenen Fehler sprechen, anstatt ausschließlich über die des Flugschülers? Gerade in der Ausbildung von „Fußgängern“ sollte vermittelt werden, dass es in der Fliegerei – im Gegensatz zu vielen anderen Lebensbereichen – völlig normal ist, offen über eigene Fehler zu sprechen. Gemeinsam erlebte Vorkommnisse kann man beispielsweise auch gemeinsam an den Vereinsvorstand oder Ausbildungsleiter weitermelden:

„Lieber Ausbildungsleiter, XYZ und ich sind während des Schulflugs heute Morgen mit teilweise angezogener Parkbremse gestartet. Wir waren leicht und das Gras war noch nass vom Tau. Unseren Fehler haben wir erst bei der Landung bemerkt (das Gras war inzwischen abgetrocknet). Das Flugzeug verzögerte ungewöhnlich nach dem Aufsetzen und es war schwierig, die Richtung zu kontrollieren. Wir haben keine Schäden feststellen können, aber ich habe den Technikbeauftragten angerufen und ihn auch in CC genommen. Eventuell kannst du auch die anderen Lehrer und Schüler nochmal sensibilisieren und unsere Mail weiterleiten. Vielleicht können wir auch die Checkliste vor dem Start noch um den Punkt „Parkbremse gelöst“ erweitern.“

Wenn wir diese Art des Umgangs mit eigenen Fehlern leben und vorleben, der im Beispiel genannte Ausbildungsleiter angemessen reagiert und womöglich sogar die erwähnte Checkliste zügig angepasst wird, haben wir gute Chancen, unseren heutigen Schüler zur Nachahmung bewogen zu haben, wenn dieser morgen als Soloschüler oder Lizenzinhaber allein im Flugzeug sitzt.

Andere Luftsportler ermutigen

Manchmal kommen wir in die Verlegenheit, einen Fehler oder Defizite bei anderen zu beobachten oder es vertraut sich uns jemand mit seinen persönlichen Erfahrungen an. Dann sind wir gefragt, sensibel damit umzugehen, den oder die Betroffene im

Zwiegespräch(!) zu bestärken und ihm oder ihr unsere Unterstützung dabei zuzusichern, dem Problem zu begegnen: *„Mir ist aufgefallen, dass deine Anflüge mit der D-1234 oft zu schnell sind und deine Landungen ziemlich lang werden. Ich hatte auf diesem Muster zu Anfang das gleiche Problem. Ich hab dann nochmal ein paar Windenstarts mit Fluglehrer XYZ gemacht, das hat mir sehr geholfen. Wenn du willst, rufe ich ihn mal an und frage, ob er am Samstag mit dir auch nochmal ein, zwei Starts macht.“*

Den Grundgedanken der Meldesysteme im Hinterkopf, könnte man den Leidensgenossen im Anschluss an das Auffrischungstraining ermutigen, eine gemeinsame Meldung an den Vereinsvorstand zu schreiben: *„Lieber Vorstand, Kamerad ABC und ich hatten in der Vergangenheit Probleme mit zu schnellen Anflügen und langen Landungen auf der D-1234. Wir beide haben nochmal ein paar Trainingsstarts mit Fluglehrer XYZ gemacht. Er zeigte uns einige sehr wirksame Kniffe bzgl. Landeeinteilung in Verbindung mit der Bedienung der Trimmung und den Wölbklappen. Jetzt sitzen unsere Landungen wieder einwandfrei! An dieser Stelle herzlichen Dank an XYZ! Gerne dürft ihr unsere Mail auch an den gesamten Verein weiterleiten. Die Tipps und Tricks von XYZ sind sicher noch für mehr Mitglieder interessant.“*

„Bullshitrunden“

Hinter dieser seltsam klingenden Bezeichnung steckt ein einfaches wie wirksames Konzept zur Umsetzung einer offenen Fehlerkultur. Es findet Anwendung in großen, häufig militärischen Flugschulbetrieben, in denen auch die Praxisausbildung im Klassen- oder Crewrahmen stattfindet. Am Abend eines Ausbildungstages kommen die Schüler der Klasse – ohne die Lehrer – zusammen und erzählen der Reihe nach von ihren Fehlern und Erkenntnissen der individuellen Ausbildungsflüge. Jeder Ausbildungsflug wird benotet und jeden erdenklichen Fehler selbst zu machen, würde im Zweifel bedeuten, die Ausbildung nicht zu bestehen. Die Schüler lernen so schon früh in ihrer fliegerischen Entwicklung, welches Potenzial im offenen Austausch über die eigenen Fehler liegt. So verwundert es nicht, dass die Bullshitrunden in aller Regel nicht „befohlen“, sondern durch die Schüler selbst organisiert, gelebt und aufrechterhalten werden.

Dieses Konzept ist in ähnlicher Form relativ einfach auf unsere Segelflugschulbetriebe übertragbar. Morgendliche gemeinsame Briefings sind in vielen Segelflugbetrieben längst Standard. Warum nicht auch ein regelmäßiges gemeinsames Debriefing am Abend etablieren und mit einer Bullshitrunde kombinieren? Da es hier nicht um Noten geht, darf der Lehrer auch gerne dabei sein, das Ganze moderieren und am besten sogar die Runde mit seinem eigenen Beitrag eröffnen.

Fazit: Meldesysteme funktionieren auch im Verein!

Wir halten fest, dass große (Luftfahrt-)Organisationen schon seit geraumer Zeit funktionierende Meldesysteme unterhalten, eine offene Fehlerkultur fördern und ob des großen Potenzials für die Flugsicherheit erhebliche Ressourcen einsetzen, um die damit verbundenen Ziele zu erreichen – Ressourcen, die uns im Luftsport nur in eingeschränktem Umfang zur Verfügung stehen. Dennoch gibt es zahlreiche Möglichkeiten, die guten Ideen und Konzepte in abgewandelter Form auf den Luftsport zu übertragen. Es gilt, kreativ und innovativ zu sein. Und: Wir müssen uns trauen!

Text: Matthias Jungkurth/red.
Fotos: Matthias Jungkurth/Pixabay

AB 23. MÄRZ 2023:

ÄNDERUNG ZU VERFAHREN IN TMZ MIT HÖRBEREITSCHAFT

Ab 23. März 2023 wird es eine Änderung bei den Verfahren in TMZ mit Hörbereitschaft geben. Das teilt die Deutsche Flugsicherung (DFS) mit. Diese Änderung gilt für die Flieger, die schon auf der FIS-Frequenz sind. Hier wird es deutschlandweit nur noch ein Standardverfahren geben – **Wechsel auf den TMZ-Code und Hörbereitschaft auf der veröffentlichten Radarfrequenz.**

Es entfällt der optionale Verbleib auf der FIS-Frequenz, wie derzeit in der Langen FIR und Bremen FIR noch gehandhabt.

Damit wird auch dem Wunsch der VFR-Fliegerei entsprochen, nur noch ein einheitliches Verfahren in Deutschland zu haben.



Details dazu gibt es in der NfL 2023-1-2700.

Text: DFS/red.

FLUGHAFEN BRAUNSCHWEIG-WOLFSBURG

AUF DEM WEG ZUM REMOTE TOWER CONTROL CENTER

Zum 1. Januar 2023 hat die DFS Aviation Services (DAS) die Tower-Dienste in Braunschweig übernommen und löst somit den vorherigen Anbieter Austro Control ab. Ziel ist es, die Flugsicherung künftig gebündelt für mehrere Flughäfen an dem Standort zu betreiben.

Seit dem 1. Januar 2023 wird der Flugsicherungsdienst am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg durch die DFS Aviation Services GmbH (DAS) sichergestellt. Damit ist der erste Schritt im Projekt „In-

betriebnahme und Betrieb eines Remote Tower Control Centers (RTC Center Niedersachsen) am Standort Braunschweig“ erfolgreich abgeschlossen.

Als neuer Flugsicherungsprovider am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg wird die DAS die Flugverkehrsdienste aus dem Tower, das heißt den Flugplatzkontrolldienst, den Fluginformationsdienst und den Flugalarmdienst erbringen.

Somit erhöht sich die Anzahl der Flugplätze in Deutschland, die ihre Flugsiche-

rungsdienste bei der DAS beziehen, auf insgesamt elf Plätze. Das Ziel ist es, bis Mitte 2024 am Standort Braunschweig ein Remote Tower Control Center (RTC Center) in Betrieb zu nehmen, aus dem heraus, über einen sogenannten Außensichtersatz (ASE), die Flugsicherungsdienste für die beiden Flughäfen Braunschweig-Wolfsburg und Emden erbracht werden.

Text: DAS/red.

TECHNIK

EIN JAHR BWLV-CAO

AUSFÜHRLICHE ANLEITUNGEN AUF DER WEBSEITE

Die BWLV-CAO wird jetzt ein Jahr alt und es hat sich einiges verändert: Es gibt neue Dokumente, neue Arbeitsweisen und Neues durch das LBA. Das bedeutet aber auch, dass sich die Abläufe neu einspielen müssen. Vieles läuft schon rund, manchmal allerdings noch nicht ganz perfekt.

Der BWLV-CAO ist bewusst, dass die neuen Ansprüche der CAO nicht die einfachsten sind, daher hat sie sich häufiger Fragen angenommen und dazu einige Anleitungen verfasst.

Unter dem Reiter „Technischer Betrieb“ und „Anleitungen“ sind diese nun auf der BWLV-Homepage verfügbar. Dort wird zum Beispiel erklärt, wie die komplexe Instandhaltung funktioniert, was beim Thema Pilot-Owner zu beachten ist und welche technischen Lizenzen samt deren Rechte es gibt. Neben Erklärungen zu den Themen mit Beispielen gibt es auch neue Dokumente für den Pilot-Owner – diese sind unter „Formulare Pilot-Owner“ zu finden.

Also einfach mal unter www.bwlv.de vorbeischauen und informieren!

Text: red.

DIE LETZTE LEBENSVERSICHERUNG BEI EINEM UNFALL IN DER LUFT



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des BWLV-Fallschirmpacker-Lehrgangs beim Theorieunterricht im Seminarraum auf dem Klippeneck

Die Adventszeit einmal anders gestalten: Dieses Vorhaben wurde beim BWLV-Fallschirmpacker-Lehrgang auf dem Klippeneck am 26./27. November und 3./4. Dezember 2022 eindrucksvoll in die Tat umgesetzt. „Ran an die Schirme und packen, packen, packen!“ – unter dieser Devise stand der Lehrgang. Lisa Schulz war dabei und berichtet von ihren Erfahrungen.

Ende des vergangenen Jahres ließen wir, insgesamt neun begeisterte Segelfliegerinnen und Segelflieger, uns zu Fallschirmpackern für Rettungsfallschirme ausbilden. Unter der professionellen Lehrgangsleitung von Franz-Josef Nathrath trafen wir uns an zwei Wochenenden auf dem Klippeneck, um alles rund um die technische Tätigkeit sowohl in Theorie als auch in Praxis zu erlernen.

Erstmalig waren neben Mitgliedern des BWLV auch Segelflugfreunde aus dem Luftsport-Verband Bayern als Kursteilnehmer dabei. Für eine intensive Betreuung wurde Franz-Josef Nathrath von Marlene Lienke und Swen Holtmann als langjährig erfahrene Fallschirmpacker und Fallschirmprüfer unterstützt.

Nach einer kurzen Begrüßungs- und Vorstellungsrunde am ersten Kurstag ging es mit der ersten praktischen Übung los: Packtische aufbauen. Für das Packen von Fallschirmen werden wegen ihrer Größe bzw. ihrer Länge spezielle Packtische benötigt. Diese sind in der Regel 15 bis 20 Meter lang und mit speziellen Vorrichtungen zum Einhängen und Spannen der Fallschirme versehen.

Zum Packen braucht es das richtige Werkzeug

Glücklicherweise überstanden alle Teilnehmer diesen ersten Teil verletzungsfrei – alle Tische konnten per Kran nach unten gebracht werden und die Schraubverbindungen wurden angebracht und verriegelt. Neben dem Packtisch benötigt jeder Fallschirmpacker auch entsprechendes Packwerkzeug. So wurden uns Schrotbeutel, Packnadeln, Packschnüre und Fangleinen-

verbindungsordner sowie das Packholz zur Verfügung gestellt. Es wurden insgesamt fünf Packtische aufgebaut, sodass wir während des Lehrgangs in Zweier-Teams arbeiten konnten.

Im nächsten Schritt erläuterte uns Franz detailliert den Aufbau und die Bestandteile eines Rettungsfallschirmes. Außerdem lernten wir das Legen und Falten der Fallschirmkappe. Diese Schritte sind bei allen Rettungsfallschirmen, unabhängig von Hersteller und Baumuster, vergleichbar und bis auf wenige Abweichungen bei jedem Fallschirm gleich durchzuführen. Bis zur Mittagspause konnte nun jeder Teilnehmer einige Faltvorgänge der Fallschirmkappe in der Praxis üben.

Das finale Einpacken der gefalteten Fallschirmkappe in die Packhülle unterscheidet sich je nach Baumuster des Rettungsfallschirmes. Dabei verwendet jeder Hersteller ein eigenes Prinzip, sodass Rettungsfallschirm nicht gleich Rettungsfallschirm ist. Jeder Teilnehmer des Lehrgangs kann sich bis zu zwei unterschiedliche Baumuster von Rettungsfallschirmen in seinen technischen Ausweis eintragen lassen. Damit ist er/sie befähigt, später in der Vereinstätigkeit oder auch privat genau diese Muster zu packen.

Unterschiede bei den Baumustern

Im zweiten Teil des ersten Lehrgangstages wurde in zwei Gruppen das Packen von unterschiedlichen Baumustern von Rettungsfallschirmen durchgesprochen und in der Praxis erprobt. Jeder Kursteilnehmer konnte bis zum Ende des ersten Lehrgangstages mehrere Packvorgänge durchführen und durch eine genaue Packkontrolle von Franz, Marlene oder Swen die Packvorgänge stets verbessern – Übung macht den Meister.

Am zweiten Lehrgangstag konnten die erlernten Packvorgänge am ersten Baumuster gefestigt werden, ehe jeder Kursteilnehmer eine Einweisung in den Packvorgang des zweiten Baumusters erhielt. Nach jedem Fallschirmpackvorgang wurde der Fallschirm auf eine ordnungsgemäße Packung überprüft.

Den zweiten Lehrgangstag beendeten wir mit einer Theorieeinheit, in der wir neben den technischen Aspekten auch rechtliche Themen besprachen. Während den reinen Praxiseinheiten am Packtisch erläuterte uns Franz eindringlich die hohe Verantwortung eines Fallschirmpackers. Speziell die von uns Segelfliegerinnen und Segelfliegern eingesetzten Rettungsfallschirme sind die letzte Lebensversicherung bei einem Unfall in der Luft. Dabei ist eine ordnungsgemäße und schnelle Öffnung des Fallschirmes elementar für eine hohe Überlebenschance des Piloten. Somit gilt es, jeden Fallschirm sorgfältig und einwandfrei zu packen sowie bei Zweifel eigenverantwortlich den Fallschirm zu öffnen und erneut zu packen. Dabei ist der Packvorgang auch erst ordnungsgemäß beendet, wenn das Packwerkzeug neben dem gepackten Fallschirm auf Vollständigkeit geprüft wurde.

Jeder Fallschirm wird mit einer Plombe versehen

Nach einer einwöchigen Pause wurde der Lehrgang am darauffolgenden Wochenende fortgesetzt. Als letzten Schritt zu einem



**Nicht nur Sorgfalt und Fachwissen ist nötig beim Fallschirm-
packen, sondern vor allem auch eins: genügend Platz**

gepackten und einsatzfähigen Rettungsfallschirm wurde uns das Plombieren gelehrt: Zur eindeutigen Identifikation und Nachvollziehbarkeit des jeweiligen Fallschirmpackers wird jeder Fallschirm mit einer Plombe versiegelt. Durch die eingravierte, einzigartige Nummer kann jeder Fallschirm genau einem Packer zugeordnet werden.

Nach einem weiteren Tag voller praktischer Übung sowie zur Vertiefung des Fachvokabulars und des grundsätzlich notwendigen Wissens, waren wir alle für den letzten Kurstag vorbereitet: Die praktische und theoretische Prüfung. Innerhalb von 60 Minuten sollte ein frei ausgewählter Fallschirm von jedem Kursteilnehmer ordnungsgemäß gepackt und einsatztauglich den Prüfern vorgestellt werden. Durch die intensive und optimale Vorbereitung der Kursleitung bestanden alle Teilnehmer die praktische und theoretische Prüfung. Mehrere Segelflugvereine aus Baden-Württemberg und Bayern können sich somit über jungen Zuwachs und tatkräftige Unterstützung beim Packen von Rettungsfallschirmen freuen.

Geselligkeit kam nicht zu kurz

Neben den reinen Lehrgangsinhalten konnten wir auf dem Klippeneck auch gemütlich beisammen sein und uns über die gemeinsame Leidenschaft für die Fliegerei austauschen. Neben einem Weihnachtsmarktbesuch muss auch das phänomenale Chili con Carne von Thilo Kleßig erwähnt werden, mit dem wir uns in der Mittagspause stärken konnten. Hier stellten wir zu unserem Leidwesen fest, dass eine Teeküche für die Übernachtungsgäste eine weitere Aufwertung der ansonsten hervorragend geführten Anlage am Klippeneck darstellen würde.

Wir alle danken euch, Franz, Marlene und Swen, für den fantastischen Lehrgang, eure Fachkenntnis sowie eure Geduld, jeden einzelnen Packvorgang zu betreuen. In den vier Tagen lernten wir, welche hohe Bedeutung die Tätigkeit des Fallschirmpackens im Segelflugsport hat und welche große Verantwortung der Fallschirmpacker gegenüber den Vereinskameraden trägt. Somit verbleiben wir (jeder von uns mit einem technischen Ausweis) mit einem großen Dankeschön an Franz, den BWLV und das



Konzentriert ging es ans Werk

Klippeneck. Wir hoffen trotz unserer Ausbildung, dass niemals ein Rettungsfallschirm verwendet werden muss.

Text: Lisa Schulz/red.
Fotos: Torsten Schäufele

– Anzeige –



Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz
für die Luftfahrt aus einer Hand



Dörner & Partner mbB
Rechtsanwälte

Sonderflughafen
Oberpfaffenhofen (EDMO)
Friedrichshafener Str. 1
82205 Gilching

T +49 89 2000 794 00
F +49 89 2000 794 09
M crew@air-law.de

 **air-law.de**



Am Ende soll die restaurierte Klemm wieder dorthin kommen, wo sie hingehört: in die Luft

SERIE RESTAURIERUNG EINER KLEMM KL 107 C (2)

KLEMMS ERBE FÜR ALLE FLUG- UND ERLEBBAR MACHEN

Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm hat große Pläne: Eine Klemm KL 107 C soll wieder flugfähig gemacht und auf der AERO 2023 präsentiert werden. Der adler begleitet die Restaurierung und berichtet in einer Serie über den jeweils aktuellen Stand des Vorhabens.

Ein historischer Rückblick: Letztlich geht die Erfindung des Leichtsportflugzeugs auf Hanns Klemm zurück. Ende der 1930er-Jahre war Leichtflugzeugbau Klemm der größte Arbeitgeber in Böblingen, die Flugzeuge errangen bei Wettbewerben erste Plätze und erzielten viele außergewöhnliche Rekorde, auch durch berühmte Fliegerinnen wie Elly Beinhorn oder Marga von Etzdorf.

„Klemm war der Erfinder der Privatfliegerei. Seine Vision war das Flugzeug für alle. Er wollte möglichst leichte und aero-

dynamische Flugzeuge bauen, um kleine und damit sparsame Motoren nutzen zu können, die in der Anschaffung und dem Unterhalt günstig sind und wenig verbrauchen. Energieeffizienz ist heute immer noch ein sehr aktuelles Thema“, sagt Edgar Müller, Vorsitzender des Vorstands der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm.

Besonders bemerkenswert ist aus Sicht der Vereinsmitglieder, dass die Flugeigenschaften der Klemm KL 107, die sogar für Kunstflug zugelassen ist, auch für heutige Verhältnisse immer noch herausragend sind.

Nicht nur ausgestellte Museumsgegenstände

Für sie ist das also ein Erbe, das es zu erhalten gilt. „Aber nicht in Form von ausgestellten Museumsgegenständen, sondern flieg- und erlebbar für alle. Ganz so hätte es sich Hanns Klemm vermutlich gewünscht“, ist sich Müller sicher.

Und genau dies ist das Anliegen der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm, die vor zwei Jahren aus dem Zusammenschluss der Flugsportgruppe Hanns Klemm Böblingen-Calw und des am selben Flugplatz beheimateten Flugsportverein Rottenburg-Horb-Eutingen hervorgegangen ist.

Die Arbeit des Fördervereins

Um die herausragende Bedeutung der Klemm-Flugzeuge als Wegbereiter für die moderne Fliegerei zu unterstützen und zu erhalten, wurde vor einigen Jahren ein Fördervereins gegründet.

– Anzeige –



LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 531.2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O



Da ist Fingerspitzengefühl gefragt: Die Vereinsmitglieder sind hochkonzentriert und entfernen vorsichtig den Lack vom Rumpf

Die Mitglieder der LSG setzen sich in vielen ehrenamtlichen Arbeitsstunden für die Wartung der Klemms ein. Der Förderverein unterstützt deren Erhalt auch finanziell. „Die Restaurierung der KL 107 ist ein außergewöhnlich gutes, allerdings auch finanziell sehr aufwendiges Projekt. Wir möchten alle, die sich hieran beteiligen wollen dazu herzlich einladen, dem Förderverein beizutreten oder eine projektbezogene Spende zu machen“, sagt Paul-Matthias Schlecht, Vorsitzender des Fördervereins Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen. Angesprochen werden sollen nicht nur aktive Pilotinnen und Piloten, sondern auch Privatpersonen und Unternehmen.

Hanns Klemm sei die wichtigste Persönlichkeit der zivilen Luftfahrt. Er sei ein Wegbereiter für die moderne Fliegerei und habe viele technologische Pionierleistungen bis zur Perfektion erbracht. „Von den Nazis wurde er enteignet und eingesperrt. Das Ziel des Fördervereins ist es, die Erinnerung an diese großartige Person und seine Werke wach zu halten und die Flugzeuge in die Luft zu bringen“, so Schlecht.

Aktueller Stand der Restaurierung

Die Arbeiten gehen gut voran und der Lack der D-ECIH ist zwischenzeitlich komplett entfernt. Unebenheiten werden gespachtelt und anschließend wird eine Probeklebung mit der Oratex-Bespannung durchgeführt. Parallel prüft das Technik-Team die Steckverbindungen und Kabel. Die Gestänge aus Metall wurden abgebaut und in einem separaten Gewerk sandgestrahlt.



Über den Fortschritt der Restaurierung folgen weitere Serienteile im adler. Alle Infos über die LSG und den Förderverein gibt es unter <https://www.lsg Hannsklemm.de/>

Text: Claudius Banani
Fotos: LSG Hanns Klemm, Stefan Saile

Hanns Klemm war einst der größte Arbeitgeber in Böblingen. Noch heute gelten seine Konstruktionen als äußerst innovativ und erfolgreich



Sprühalarm:
Frühere Restaurierungen mussten grundiert und lackiert werden. Dank Oratex entfällt das jetzt



BITTE VORMERKEN:

INFOS ZUR TAGUNG TECHNIK

Nach langer Coronapause gibt es am **Samstag, 25. März 2023**, wieder eine Tagung Technik. **Beginn: 9.30 Uhr**

Ort: Vereinsheim des Aero Clubs Stuttgart (Heßbrühlstraße 40, 70565 Stuttgart)

Viel ist in den vergangenen Jahren passiert und vieles hat sich seit der letzten Tagung Technik geändert. Daher will die Abteilung Technik versuchen, bei der kommenden Tagung ein paar Fragen zu beantworten.

Themen der Tagung Technik werden sein:

- LBA und Dokumentation in der CAO
- Themen zur Startwinde und Rettungsschirmen
- Handbuch der CAO
- Digitale Zukunft in der CAO
- Fragerunde

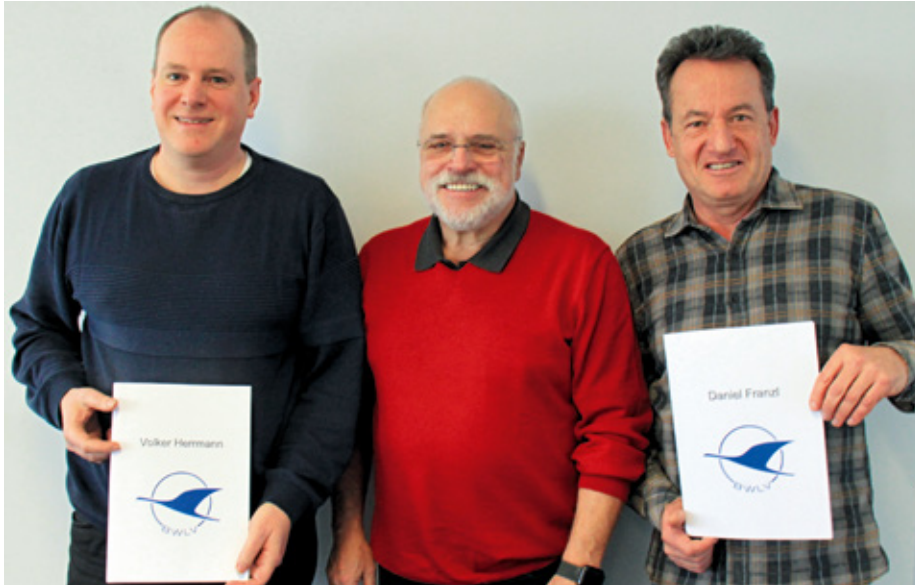
Um an der Tagung Technik teilnehmen zu können, bittet der BWLV um eine Anmeldung über das Verwaltungsportal [Verwaltungsportale.de](https://www.verwaltungsportale.de) (Seminare).

Für das BWLV-CS/ARS Personal (Prüfer) ist die Tagung Technik eine Pflichtveranstaltung. Deren Plätze sind schon reserviert und diese werden gesondert angeschrieben.

Text: red.

SITZUNG DES BWLV-FACHAUSSCHUSSES AUSBILDUNG

PRALL GEFÜLLTE TAGESORDNUNG UND PERSONALWECHSEL



Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger (Mitte) mit dem ausgeschiedenen Bezirksausbildungsleiter Daniel Franzl (rechts) sowie dem ausgeschiedenen Fachausbildungsleiter Freiballon Volker Herrmann (links)

Bei der jüngsten Sitzung des Fachausschusses Ausbildung (FA-A) waren nicht nur jede Menge Themen zu besprechen. Vielmehr gab es auch einen Wechsel bei den Bezirksausbildungsleitern sowie in der Sparte Ballon.

Turnusgemäß tagte der FA-A am Sonntag, 5. Februar 2023, unter dem Vorsitz des Verbandsausbildungsleiters Harald Ölschläger auf dem Klippeneck. Das Gremium besteht im Wesentlichen aus den Fach- und Bezirksausbildungsleitern des Verbandes und ist für alle Belange des BWLV-Ausbildungsbetriebes (ATO) verantwortlich tätig.

Im Vordergrund der Sitzung stand neben dem fachlichen Meinungs austausch auch die Erörterung wichtiger Neuerungen und Änderungen durch den Gesetzgeber sowie deren Umsetzung in der Verbandsausbildung. In den zurückliegenden Jahren, in denen unter den Einschränkungen der Pandemie ein Zusammentreffen des Gremiums nur eingeschränkt möglich war (stattdessen gab es Videokonferenzen), hatte sich viel Neues ergeben.

Vor allem die seit dem 8. April 2020 gültige Durchführungsverordnung (EU)

2020/358 beschäftigte den BWLV-Ausbildungsbetrieb in besonderer Weise. Ausbildungs- Betriebs- und Trainingshandbücher mussten in kurzer Zeit neu verfasst, amtlich genehmigt und publiziert werden. Fast alle Erfassungs- und Dokumentationsverfahren mussten angepasst werden. Bei der Sitzung gab es also viel Gesprächs- und Abstimmungsbedarf in einem begrenzten zeitlichen Rahmen.

Thomas Drescher ist Nachfolger von Daniel Franzl

Als Punkt zwei der prall gefüllten Tagesordnung stand die Bekanntgabe zweier Personalwechsel. Daniel Franzl, der in der Region Bodensee-Oberschwaben (5A) seit vielen Jahren als Bezirksausbildungsleiter tätig gewesen war, übergab diese Aufgabe an Thomas Drescher. Das Gremium bedankte sich bei Daniel Franzl mit einem anerkennenden Applaus für sein Engagement, zusätzlich erhielt er vom BWLV die Silberne Ehrennadel für seine Verdienste.

Franzls Nachfolger, Thomas Drescher, stellte sich mit einer kurzen, humorvollen und beeindruckenden Präsentation vor. Der BWLV ist sehr froh, dass Thomas

Drescher sich dieser wichtigen Aufgabe stellt.

Fachausbildungsleiter Freiballon gesucht

Auch in der Sparte Ballon gibt es eine Personaländerung zu verzeichnen. Volker Herrmann, der seit vielen Jahren die Aufgabe des Fachausbildungsleiters Freiballon ausgefüllt hatte, gab sein Amt aus persönlichen Gründen ab. Auch ihm wurde gebührend gedankt. Ebenso erhielt Volker Herrmann in Anerkennung seiner Verdienste die Silberne Ehrennadel des BWLV nebst einer Urkunde.

Leider bleibt damit die Aufgabe von Volker Herrmann derzeit unbesetzt. Hier wird dringend nach einem einsatzbereiten und fachlich geeigneten Ersatz gesucht. Wer Interesse an dieser Aufgabe hat, meldet sich bitte bei Bernd Heuberger unter heuberger@bwlv.de.

Ausschuss nimmt wichtige Aufgaben wahr

Im weiteren Verlauf der Tagung wurden der Bericht des Verbandsausbildungsleiters Harald Ölschläger und die Berichte der in sieben Regionen aufgeteilten Bezirksausbildungsleiter gehört und besprochen. Kompetente Einzelbeiträge ergänzten die Veranstaltung. Die Entwicklungen in den einzelnen Sparten wurden wahrgenommen und mit Blick auf die Zukunft besprochen. Einzelbeiträge zur DAeC-Lernplattform, der Datenbank „Grundausbildung Segelfliegen“, dem Windenstart, zu Unfällen in der Ausbildung und vieles mehr zeigten erneut, dass dieses Gremium zweifelsohne eine wichtige Aufgabe zu erfüllen hat.

Der Fachausschuss Ausbildung (FAA) unterstützt kompetent und zuverlässig den Ausbildungsbetrieb des BWLV. Allen, die hier teils sehr intensiv und ehrenamtlich mitarbeiten, gilt daher ein großer Dank – ohne ihren elementaren Einsatz wäre diese Aufgabe nicht zu stemmen!

Text und Foto: Bernd Heuberger

NOCH PLÄTZE FREI:

(B) FLUGLEHRER-AUFFRISCHUNGSSCHULUNGEN

Für die nächsten Fluglehrer-Auffrischungsschulungen am **Freitag/Samstag, 10./11. März 2023, ca. 9 bis 17 Uhr**, sind noch Plätze frei. **Die Fortbildungen finden online als Videokonferenz statt.** Nach der Anmeldung erhalten die Teilnehmer einen Zugangslink. Alle Teilnehmer, die Zugang zum Online-Vereinsverwaltungssystem „Vereinsflieger.de“ haben, können ihre Anmeldung im Vereinsflieger.de tätigen. Ein zusätzliches Anmeldeformular ist hier nicht erforderlich. Teilnehmer ohne Zugang zu Vereinsflieger.de informieren sich bitte online unter www.bwlv.de über die Anmelde-

modalitäten. Auch ein Anmeldeformular steht dort zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschriebene Formular senden Sie bitte per E-Mail an heberger@bwlv.de.

Die nächste Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte ist für 13./14. Oktober 2023 in Planung (kann derzeit noch nicht gebucht werden).

Text: Bernd Heberger, Referat Aus- und Weiterbildung

BWLIV-TERMINSERVICE 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
25.02.23	09.03.23	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
03.03.23	05.03.23	FB	Modellballonfeschdle Althütte (Ersatztermin: 24.–26.3.) – Info: freiballon@web.de	Althütte
03.03.23	05.03.23	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Klippeneck
04.03.23		A	BWLIV-Volleyballturnier Hülben – Info: https://bit.ly/3XeSrqk	Hülben
06.03.23	11.03.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.03.23	11.03.23	A	(B) BWLIV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: www.bwlv.de	Online
11.03.23		A	BWLIV-Bezirkstagung Württemberg, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Aero Club Stuttgart
11.03.23		A	Transall-Führung Technik Museum Speyer – Info: www.technik-museum.de	Speyer
11.03.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
14.03.23		SF	Hauptversammlung SBW-Förderverein, 19 Uhr – Info: www.sbw-foerderverein.de	Hahnweide-Gaststätte, Kirchheim/Teck
15.03.23		A	49. Internat. Flugzeugteile-Börse, Technik Museum Speyer – Info: www.technik-museum.de	Speyer
17.03.23		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
18.03.23		A	BWLIV-Bezirkstagung Baden, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	Begegnungsstätte Grötzingen
25.03.23		T	BWLIV-Tagung Technik – Info: birkhold@bwlv.de	Aero Club Stuttgart
25.03.23		A	BWLIV-Workshop „Generation Z geht in Führung“ – Info: heberger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
25.03.23		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
25.03.23		T	Tagung Technik, 9.30 Uhr – Info: birkhold@bwlv.de	Aero Club Stuttgart, Vaihingen
26.03.23		MD	Sunrise-Wettbewerb – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf/Welzheim
01.04.23		MD	Frühjahrsbewerb Freiflug Metzingen/Osterhofen – Info: www.lsv-rossfeld.de	Metzingen/Osterhofen
12.04.23	15.04.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
14.04.23	16.04.23	MF	100. Motorfliebertag Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
19.04.23	22.04.23	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com	Friedrichshafen, Messegelände
22.04.23		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Deutsch VFR, 9–11 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
22.04.23	23.04.23	MD	Hangflugwettbewerb Metzingen/Himmelberg – Info: www.lsv-rossfeld.de	Metzingen/Himmelberg
23.04.23	29.04.23	SF	BWLIV-Segelkunstfluglehrgang Leibertingen – Info: www.bwlv.de	Leibertingen
01.05.23		A	Tag der offenen Tür mit Flugprogramm u. Fly-In – Info: www.lsv-verbach.de	Flugplatz Erbach (EDNE)
17.05.23	21.05.23	MF	DM Motorkunstflug (Sportsman, Intermediate) – Info: www.daec.de	Flugplatz Wernges (EDFT)
18.05.23		A	Jazz am Flugplatz – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
18.05.23	21.05.23	UL	32. UL-DM – Info: www.daec.de	Flugplatz Bad Saulgau (EDTU)
19.05.23	20.05.23	MF	57. Internat. Allgäuflug – Info: www.fliegergruppe.de/allgaeuflug	Flugplatz Leutkirch (EDNL)
22.05.23	26.05.23	SF	(B) Bildungsmaßnahme Segelkunstflug (Punktrichter) – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldürn (EDEW)
29.05.23	09.06.23	SF	DM Segelflug (Offene, 18m- u. DoSi) Bayreuth – Info: https://lsg-bayreuth.de	Bayreuth
31.05.23	04.06.23	MF	Deutschlandflug – Info: https://navigationsflug.de/events/df2023	Eisenach
01.06.23	04.06.23	LS	Fliegerinnentreffen der FEWP – Info: presse@pilotinnen.de	Cluj-Napoca/Rumänien
03.06.23	10.06.23	SF	Qualifikationsmeisterschaft Musbach (Clubklasse) – Info: segelflug@daec.de	Flugplatz Musbach/Freudenstadt
15.06.23	18.06.23	SF	Glasflügel-Treffen Tannheim – Info: www.glasfluegel.net	Flugplatz Tannheim (EDMT)
24.06.23	25.06.23	MD	DM Saalflug F1M – Info: www.modellflugimdaec.de	Ingolstadt/BY
30.06.23	02.07.23	MF	40. Pipertreffen PA 18/J3 – Info: www.pipertreffen2023.de	Flugplatz Celle-Arloh (EDVC)
01.07.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
01.07.23	15.07.23	LS	Frauen-Segelflug-WM – Info: www.daec.de	Garray/Spanien
02.07.23	09.07.23	SF	BWLIV-Ü25-Streckenflug-Trainingslager – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
03.07.23	07.07.23	LS	Frauen WSPA-Seminar – Info: www.womensoaring.org	Flugplatz Übersberg
05.07.23	09.07.23	MF	DM Motorkunstflug (Advanced, Unlimited) – Info: www.daec.de	Flugplatz Dinslaken (EDLD)
07.07.23	08.07.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
29.07.23	10.08.23	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
30.07.23	11.08.23	SF	Segelflug-EM (Offene, 18m- u. DoSi-Klasse) – Info: www.daec.de	Leszno/Polen
30.07.23	12.08.23	SF	Junioren-Segelflug-EM – Info: www.daec.de	Arnborg/Dänemark
01.08.23	04.08.23	MD	Hangflug-WM – Info: www.modellflugimdaec.de	Turda/Rumänien
05.08.23	11.08.23	LJ	Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: anmeldung@juflie-leibertingen.de	Leibertingen

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@bwlv.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.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „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!

FLUGSPORTVEREIN HERRENBERG NIMMT ABSCHIED VON HANS BRAITMAIER



Ein Leben lang begeisterter Pilot und engagiertes Vereinsmitglied: Hans Braitmaier

Hans' Pilotenkarriere begann auf einem SG 38 Schulgleiter. Bis ins hohe Alter flog er begeistert Segelflugzeuge. Das Vereinsleben und die Kameradschaft standen für Hans immer im Vordergrund. Neben seinen Erfolgen im Segelflug war Hans auch einer der ersten Motorflugschüler und anschließend Scheininhaber im Flugsportverein Herrenberg.

20 Jahre lang hatte Hans das Amt des Zweiten Vorsitzenden inne und lenkte die Vereinsentwicklung von 1969 bis 1989 als Vorstandsmitglied.

Wie viele Stunden Hans in 67 Jahren Mitgliedschaft auf dem Flugplatz verbracht oder in anderen Funktionen für den Verein geleistet hat, lässt sich nur erahnen. 2019 verlieh der Flugsportverein Herrenberg ihm die Ehrenmitgliedschaft.

In Hans' Flugbüchern sind insgesamt 4.036 Flugstunden aufgelistet. Am 29. September 2022 ist er nun zu seinem letzten Flug aufgebrochen.

Wir sind dankbar für seinen lebenslangen Einsatz für den Flugsportverein Herrenberg. Hans wird unvergessen bleiben.

Text und Foto: FSV Herrenberg

Im September 2022 ist Hans Braitmaier im Alter von 94 Jahren verstorben. Der Flugsportverein Herrenberg verliert in ihm eines seiner langjährigsten Mitglieder, einen hoch geschätzten Kameraden und erfolgreichen Piloten. Hans hat sich um unseren Verein in besonderem Maße verdient gemacht, unter anderem war er einer der großen Baumeister unserer Vereinsgeschichte.

Hans Braitmaier trat 1954 in den gerade erst gegründeten Flugsportverein Herrenberg ein und engagierte sich fortan schier unermüdlich für den Aufbau unseres Vereins – fliegerisch ebenso wie beim Bau des Flugplatzes in Poltringen.

Er unterstützte bereits 1957 den Bau unserer ersten Segelflugwerkstatt in Herrenberg maßgeblich. Nachdem anfangs der Herrenberger Flugbetrieb noch auf dem Wächtersberg, in Eutingen, Deckenpfronn und Unterjesingen stattfand, begann 1959 der Bau unseres Flugplatzes in Poltringen. Hans legte maßgeblich den Grundstein für unser heutiges Fluggelände. Bereits im Jahr darauf folgten die erste Halle und das Casino. Auch diese Bauten entstanden mit tatkräftiger Unterstützung durch Hans und die Firma Braitmaier. An allen Bauprojekten in den Folgejahren war Hans ebenfalls federführend beteiligt.

ZUM TOD VON KARL HENNEFARTH



„Das Fliegen ist mein Leben“ titelte der Schwarzwälder Bote 2016 in einem Interview mit dem auf vielen Gebieten quirligen und umtriebigen Karl Hennefarth. Wer ihn kannte, weiß: Das war nicht übertrieben.

Tatsächlich war das Fliegen seit frühester Kindheit ein roter Faden für seine Lebensgeschichte und hat ihn wie einen Kompass in seiner Entwicklung geleitet.

Karl Hennefarth war nicht nur ein „Schaffer“, sondern erfreute seine Fliegerkameraden auch öfter mit seinem Akkordeonspiel

Betätigt hat sich der selbstständige Mechanikermeister ausgiebig und leidenschaftlich mit motorisierten und segelfliegenden Modellen, mit motorisierten Gleitschirmen, als Ultraleichtpilot und vor allem mit seinen geliebten Hubschraubern, an denen er regelrecht einen Narren gefressen hatte. Immer vertiefte er sich dabei ganz in die Materie und die Fragestellungen.

Karl Hennefarth war stets eine Bereicherung für die Gemeinschaften, in die er sich aktiv einbrachte: Bei den Modellfliegern in Gechingen war er jahrelang der Platzwart, auf dem Wächtersberg oder bei uns in Nagold lernten seine Söhne Steffen und Jochen selbst das Fliegen, und immer ging es dem Karl auch auf

diesen Flugplätzen um die Weiterentwicklung der Vereine.

Sein ausgeprägtes Markenzeichen und das beste Argument war seine niemals fehlende Authentizität: Er vertrat seine Positionen immer ungeschminkt, undiplomatisch geradeheraus und auch immer in seinem angeborenen Breitenberger Dialekt – wo KH draufstand, war auch KH drin!

Völlig unerwartet und ohne vorherige Anzeichen ist Karl ganz plötzlich von uns gegangen. Auf seinem letzten Flug haben wir ihn in einer „Missing man formation“ seiner Flugzeuge ein Stück begleitet.

Mit seiner pragmatischen Hilfsbereitschaft, seinem konstruktiven Hinterfragen und überhaupt mit seiner unvergleich-

lichen persönlichen Art wird er uns schmerzlich fehlen. Wir haben tiefes Mitgefühl für seine Familie und werden ihn in ehrendem Gedenken in Erinnerung behalten.

Text und Foto:
Flugsportverein Nagold,
Michael Zistler

TRAUER UM LORE JOCKEL



2013 wurde Lore Jockel bei der BWLV-Mitgliederversammlung für ihre besonderen Verdienste um den Luftsport mit der Goldenen Wolf Hirth-Medaille geehrt

Lore Jockel ist am 22. November 2022 im Alter von 92 Jahren gestorben.

Lore war ständige Begleiterin von Maxi Kellner. Diese hatte 1966 die Idee ihres

verstorbenen Mannes Hanns Kellner (erster Geschäftsführer des BWLV nach Wiederzulassung des Flugsports in Deutschland) zusammen mit dem damaligen BWLV-Präsidenten Ferdinand Schäfer verwirklicht und den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) gegründet. Lore Jockel war von Anfang an Teil und Stütze des HKF.

In einer Hausgemeinschaft fanden die beiden alleinstehenden Frauen zueinander und setzten gemeinsam das Fundament, auf dem der HKF seine stetige Entwicklung aufbauen konnte.

In ihren letzten Lebensjahren war Maxi Kellner an den Rollstuhl gefesselt, und Lore Jockel betreute sie bis zu deren Tod fürsorglich. Die dadurch verwaiste Geschäftsführung übertrug der seinerzeit amtierende Vorsitzende Erwin Keulerleber wie selbstverständlich in die Hände von Lore Jockel. Diese machte ihre Aufgabe mit ihrer außergewöhnlich menschlichen, sozial geprägten Art bis weit über ihren 85. Geburtstag hinaus zu ihrem Lebensinhalt. Schon bald war sie anerkannter Mittelpunkt des Fonds, und zu allen Vorstandssitzungen traf man sich in Lores Wohnzimmer.

Ein großes Anliegen Lore Jockels war es, den ursprünglichen Zweck des Fonds nicht nur in Not geratenen Luftsportlern zu widmen. Sie wollte vielmehr die inzwischen gewachsenen Geldmittel auch der Luftsportjugend zukommen lassen. Mit einer entsprechenden Satzungsänderung verwirklichte sie dies. Ein Ergebnis dessen war, dass damit ein deutlicher Zuwachs an korporativen BWLV-Luftsportvereinen erfolgte.

Zu ihrem 85. Geburtstag wurde Lore Jockel im Rahmen der BWLV-Mitgliederversammlung von BWLV-Präsident Eberhard Laur mit der Goldenen Wolf Hirth-Medaille ausgezeichnet. Dies drückte aus, welche große und besondere Verdienste sie sich um die Luftsportler im Land erworben hatte.

Nun hat ein großes Herz für den Luftsport aufgehört zu schlagen. Der baden-württembergische Luftsport hat in Lore Jockel eine liebenswerte Freundin und großzügige Gönnerin verloren.

Wir alle sagen danke, liebe Lore – wir werden dich vermissen.

Text: Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds
Foto: BWLV-Archiv

NACHRUF FÜR HEINZ DUCHARDT

Heinz Duchardt, geboren am 24. Juni 1931, ist am 12. Januar 2023 im Alter von 91 Jahren verstorben.

Einige Mosaiksteine aus seinem erfüllten Leben als passionierter Segel-/Motorsegelflieger des Breisgauvereins für Segelflug (BVS) sowie als langjähriges Vorstandsmitglied des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF):

Engagierter Flieger und langjähriges Mitglied im Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds: Heinz Duchardt



Schon als Zwölfjähriger, zwei Jahre vor Kriegsende, begeisterte sich Heinz Duchardt für die Fliegerei, damals auf dem Langenhardt bei Lahr. Nach dem Umzug 1960 nach Freiburg wurde er Mitglied des damaligen BVL, des Breisgau-Vereins für Luftfahrt, aus dem 1965 dann der Breisgauverein für Segelflug hervorging.

Nach Beendigung des Zweiten Weltkrieges war Freiburgs Flugplatz von den Alliierten, den Franzosen besetzt. Die „Forces françaises“ unterhielten unter anderem eine eigene Flugzeugwerft am Platz, in der robuste und leistungsfähige Segelflugzeuge des Typs Breguet produziert wurden. Da Heinz nach dem Krieg freiwilliges Mitglied des französischen Militärs, der Heeresflieger, wurde, erlangte er hervorragende Französischkenntnisse und war

dann als Zivilangestellter für die französische Besatzungsgruppe tätig. Dadurch war es ihm möglich, sukzessive freundschaftliche Beziehungen zu den französischen Fliegern und deren Angehörigen auf- und auszubauen. Um überhaupt Zugang zum Fluggelände zu erhalten, mussten seinerzeit „Laissez-passer“-Scheine ausgestellt werden – auch hierbei wurden durch Heinz' Engagement Erleichterungen erreicht.

Im BVS war Heinz Duchardt lange Zeit als Schatzmeister tätig, als engagiertes Mitglied wurde er später zum Ehrenmitglied ernannt. Auch der Segelflugverein Altdorf ehrte Heinz für seine über 60-jährige Tätigkeit. Durch die vor 13 Jahren von Franzosen initiierte Partnerschaft des Segelflug-Vereins CICV-VA planeur in Colmar mit dem BVS erhielten seine frankophilen „Wurzeln“ wieder Flügel.

Kurz nach der Gründung des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds wurde Heinz Mitglied des HKF-Vorstandsteams und blieb über zwei Jahrzehnte in der Funktion eines Beisitzers. Er verkörperte die Ideen des HKF, stand hinter dessen Idealen, um in Not geratene Flieger nicht nur finanziell, sondern auch mit Rat und Tat persönlich zur Seite zu stehen – gerade in den für die Familienangehörigen schwierigen Situationen nach tragischen Flugunfällen.

Der gesamte HKF-Vorstand bedankt sich bei dir, geschätzter Heinz, unserem engagierten Vorstandsmitglied und langjährigen persönlichen Fliegerfreund. Du bleibst uns allen in bester Erinnerung.

Text: Gerd Schütt,
ehemaliger Vorsitzender des BVS und
Zweiter Vorsitzender des HKF
Foto: Marcus Duchardt

ABSCHIED VON REINHOLD FÜCHSLE



Reinhold Fuchsle im Cockpit auf dem Segelfluggelände Neresheim – als technischer Prüfer engagierte er sich bis zuletzt für den Luftsport

Am 14. Dezember 2022 ist Reinhold Fuchsle, langjähriges Vorstandsmitglied und Ehrenmitglied der Segelfliegergruppe Neresheim, im Alter von 88 Jahren verstorben.

Reinhold Fuchsles Leben stand im Zeichen der Fliegerei. Bereits in jungen Jahren verbrachte er viel Zeit auf dem Fluggelände und erlernte das Segelfliegen auf einfachen Schulgleitern. 1953 absolvierte er seine ersten Alleinflüge bei der Fliegergruppe Heidenheim/Steinheim auf der Schäfhalde. Dort engagierte er sich auch in der Werkstatt und war bald für die Wartung und Instandhaltung der Segelflugzeuge verantwortlich. Nach seinen ersten Jahren bei der FG Heidenheim/Steinheim wechselte er zur Segelfliegergruppe Neresheim. Immer technisch interessiert, begleitete er die Segelfliegergruppe Neresheim über Jahrzehnte vom Bau hölzerner Segelflugzeuge über die ersten Kunststoffsegler bis in die Gegenwart moderner Leistungsflugzeuge.

Sein Ingenieurstudium machte sich Reinhold Fuchsle auch am Boden zunutze: Konstruktion und Bau der Neresheimer Winde plante und führte er maßgeblich durch. Lange als Vorstandsmitglied aktiv, engagierte sich Reinhold Fuchsle für die Zukunft der Segelfliegergruppe und baute die heute vorliegende Infrastruktur mit auf.

Als Werkstattleiter und Prüfer war er das technische Rückgrat der Segelflie-

gergruppe Neresheim und übernahm für zahlreiche weitere Vereine auf der Ostalb die Prüfung der Flugzeuge und Startwinden. So war Reinhold Fuchsle auch für die FG Heidenheim/Steinheim als Bauprüfer aktiv und blieb der Fliegergruppe auf der Schäfhalde zeitlebens eng verbunden.

Nach einem langen und erfüllten Leben am Steuer von Segelflugzeugen und Motorseglern nahm er bis zuletzt gerne und regelmäßig als Fluggast Platz im Cockpit und genoss die Zeit auf dem Flugplatz und in der Luft. Für seine besonderen Verdienste um den Luftsport wurde Reinhold Fuchsle im vergangenen Jahr mit der Goldenen Ehrennadel des BWLV ausgezeichnet. Bis zuletzt war er als Flugzeug- und Windenprüfer aktiv, kümmerte sich mit Leidenschaft um alle technischen Belange der Flugzeuge und stand immer beratend zur Seite.

Die Segelfliegergruppe Neresheim bewahrt Reinhold Fuchsle in dankbarer Erinnerung. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und seinen Angehörigen.

Text und Foto:
Segelfliegergruppe Neresheim



Your passion.
Our expertise.
Ready for take-off.

Ready.
luftfahrt@allianz.com



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 BWLV ist die Heimat aller Luftsportler in Baden-Württemberg. Wir sind rund 11.000 aktive Mitglieder in etwa 200 Vereinen aus allen Sparten. Werde auch du ein Mitglied in dieser einmaligen Gemeinschaft der Luftsportler!

BWLV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM MÄRZ 2023

BWLV-Volleyballturnier

04.03.2023 Hülben
Info: <https://bit.ly/3XeSrqq>

(B) BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte

10./11.03.2023 Online
Info: www.bwlv.de

BWLV-Bezirkstagung Württemberg

11.03.2023 10 Uhr, Aero Club Stuttgart
Info: www.bwlv.de

BWLV-Bezirkstagung Baden

18.03.2023 10 Uhr, Begegnungsstätte Grötzingen
Info: www.bwlv.de

BWLV-Tagung Technik

25.03.2023 9.30 Uhr, Aero Club Stuttgart
Info: www.bwlv.de