

ALLGEMEINES SEITE 10

GELUNGENER BRANCHENTREFF

BEI DER AERO 2023 GAB ES NEBEN ZAHLREICHEN NEUHEITEN AUCH VIELE GUTE BEGEGNUNGEN

SEGELFLUG SEITE 26

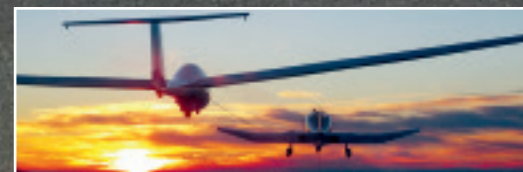
VIER WOCHEN FLUGVERGNÜGEN

MIT DEM BWZ DES SBW-FÖRDERVEREINS IN VINON-SUR-VERDON

TITELTHEMA SEITE 4

BITTE DATEN SORGFÄLTIG PFLEGEN!

WARUM ES FÜR PILOTEN UND FUNKTIONÄRE UNERLÄSSLICH IST,
IHRE EINTRÄGE IN VEREINSFLIEGER.DE RICHTIG VORZUNEHMEN



FLUGWOCHE FÜR OLDTIMER-FANS

Wer sein Oldie-Segelflugzeug liebt und es gerne mal wieder ausführen möchte, ist beim LSV Hayingen richtig: **Vom 10. bis 18. Juni 2023** veranstaltet der Verein eine Oldtimer-Segelflugwoche, zu der alle Oldie-Piloten herzlich eingeladen sind. Infos gibt es auf Seite 28 dieser Ausgabe oder online unter www.lsv-hayingen.de. Anmeldungen sind per E-Mail unter info@lsv-hayingen.de möglich.



EDITORIAL

- 3 Bitte Daten im vereinsflieger.de richtig pflegen!

ALLGEMEINES

- 4 Unverzichtbarer elektronischer Helfer: vereinsflieger.de – Unbefristete Rechte bedingen unbefristete Pflichten!
 6 Jetzt anmelden: Longest day flying 2023 auf dem Klippeneck
 7 Flugbeschränkungen: Air Defender 2023
 7 Jetzt mitmachen: Wettbewerb für Vereine: „Sterne des Sports“
 8 Bitte beachten: Fliegen ohne Flugleiter und NfL Feuerlösch- und Rettungswesen
 8 Seminar „Generation Z geht in Führung“ auf dem Klippeneck: Einander auf Augenhöhe begegnen
 10 Nachlese Luftfahrtmesse: Viele gute Begegnungen bei der AERO 2023

UMWELT

- 13 Vorhaben: Projekt „Ökostromtarif für DAeC-Mitgliedsvereine“
 Aktion „Print & Forest“:
 14 Bereits 50.000 Bäume für den Klimaschutz gepflanzt

PR-ARBEIT

- 15 Flyer und Broschüren: Werbematerial für Vereine

LUFTSPORTJUGEND

- 15 Aktion des Deutschen Bundesjugendrings: Kostenlose Produkte im Webshop für Juleica-Inhaber
 Jetzt anmelden:
 Herzliche Einladung zum 6. BWLV-Jugend-Fly-In!
 18 DAeC-Luftsportjugend: Tagung in Berlin
 18 Ankündigung: Termin für Gummiseilstart-Wochenende 2023 steht fest

MODELLFLUG

- 19 Freundschaftsfliegen und GliderExpo 2023 – Hoch hinaus: Der Himmel über Hülben gehört den Modellfliegern
 20 Schaufliegern in Schorndorf: Modelle in allen Varianten

MOTORFLUG/UL

- 21 Luftsportgeräte-Büro: UL-Kauf ohne Musterzulassung – ein Risiko?
 22 Zur Erinnerung: Feuerlöcher im Motorflugzeug

SEGELFLUG

- 23 55. Hohenloher Vergleichsfliegen 2023: Freundschaftswettbewerb im Streckensegelflug
 24 Sportflieger-Club Stuttgart: Englischer Besuch bei den „Holzwürmern“
 25 Sportzeugen: Alte Ausweise sind nun ungültig
 26 Unterwegs im BW2: Vier Wochen Vinon mit einem genialen Flugzeug
 28 LSV Hayingen: Einladung zur Oldtimer-Segelflugwoche
 Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug:
 29 Besuch aus Grunau auf der Wasserkuppe

- 30 54. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb: Spannende Flüge und vielseitiges Rahmenprogramm
 30 Jetzt anmelden: Offene Landesmeisterschaft im Segelkunstflug

LUFTSPORTLERINNEN

- 31 Für Pilotinnen: Förderprogramm der deutschen Sektion der 99s
 32 AMF-Gebirgsfluglager in Bled 2023: Erfahrungen aus erster Hand
 34 Bundesweites Treffen der Luftsportlerinnen 2024: AMF organisiert nächstes Hexentreffen
 34 Trainingslager auf dem Klippeneck: Jetzt anmelden zum AMF-Streckenflugtraining!

REGIONEN

- 35 Region 1: Erfolgreichstes Ausbildungsjahr seit langem bei der FG Freudenstadt
 36 Region 1: Jahreshauptversammlung des FSV 1910 Karlsruhe
 37 Region 6: Erfolgreiche Werbeaktion für den Luftsport
 39 Region 7: Aktuelle Wetterdaten aus erster Hand

FLUGSICHERHEIT

- 40 Fly the aircraft first: Zuerst das Flugzeug fliegen!
 41 Für Motorflug- und UL-Piloten: Gefahr ernst nehmen und Segelfluggelände umfliegen!
 42 Lesetipp: Die wichtigsten Luftraum-Änderungen auf einen Blick

TECHNIK

- 43 Serie Restaurierung einer Klemm KL 107 C (4): Jetzt kommt die Flugzeugbespannung!
 45 NfL 2023-2-721: Bitte LBA-Info beachten!

BÜCHER

- 45 Flugzeuge der Welt 2023


BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2023

ABSCHIED

- 47 Berthold Munz

ICON-LEGENDE

 = Zusatzinformationen

ZUM TITELBILD

Mehr als 670 Aussteller aus 35 Nationen, dazu rund 27.000 Besucher – die Bilanz der AERO 2023 in Friedrichshafen kann sich sehen lassen. Lesen Sie ab Seite 10 dieser Ausgabe, was es Neues gab und warum die Luftfahrtmesse immer noch immens wichtig für die Branche ist.

Foto: Simone Bürkle

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)
 Scharnstraße 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



Bernd Heuberger, Leiter Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport im BWLV

BITTE DATEN IM VEREINSFLIEGER.DE RICHTIG PFLEGEN!

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

am 1. Oktober 2016 hat der BWLV einen Vertrag mit vereinsflieger.de geschlossen. Seither arbeitet der Verband sehr erfolgreich mit dieser Online-Plattform. Viele Landesverbände sind ebenfalls diesen Weg gegangen. Auf der Seite des Verbandes kommt jeweils das Programm „LSVplus“ als „Verbandslösung“ zum Einsatz, auf der Seite der rund 200 Mitgliedsvereine das Programm vereinsflieger.de. Zwischenzeitlich hat sich das Programm erheblich weiterentwickelt.

Unsere Mitgliedsvereine haben, wie der Verband auch, umfangreiche Aufgaben zu erledigen. Ausbildung, Technik, Buchhaltung, Mitgliederverwaltung, um nur die wichtigsten zu nennen. In all diesen Bereichen gibt es das Gebot der Dokumentation sowie die gesetzliche Verpflichtung, Nachweise zu führen und zu verwalten. Gerade hier zeigt sich die Stärke eines bedarfsgerechten Verwaltungsprogrammes, wie es der vereinsflieger.de darstellt.

Die verwalteten Daten müssen aber ihre Richtigkeit haben, denn: Falsche Daten führen zu falschen Schlüssen. Wir kennen und schätzen die „grünen Haken“ im vereinsflieger.de, zum Beispiel bei der Starterfassung. Luftfahrzeug, Schüler und Fluglehrer mit grünem Haken bei der Starteingabemaske – ein Zeichen, dass alle Voraussetzungen erfüllt sind. Der Flug kann starten, los geht's. Aber ist wirklich alles im Lot?

Genau da liegen die Risiken, um die es mir hier und im Beitrag ab Seite 4 dieser Ausgabe geht. Das hilfreiche Tool wird nämlich zur Falle, wenn es mit nicht zutreffenden Daten gefüttert ist. Alles hängt von der Datenqualität ab. Salopp gesagt, und im übertragenen Sinne: Sinkt die Datenqualität, wird aus einem wertvollen Geldschein plötzlich Falschgeld.

In der Fliegerei kann das aber fatale Folgen haben. Bei fehlenden Berechtigungen bei der Ausübung von Pilotenrechten können im Schadensfall dramatische Folgen bei der Haftungsfrage, der Schadensregulierung (Versicherungsleistungen) sowie strafrechtliche und/oder zivilrechtliche Konsequenzen für den Piloten, den Flugschüler oder den Fluggast entstehen. Dies zu verhindern, muss unser aller Antrieb sein!

Betrachten wir das Beispiel der Flugdatenerfassung. Eine unabsichtliche Falscheingabe, wenn sie denn unentdeckt bleibt, hat schnell eine negative lizenzrechtliche Konsequenz. Das System

sagt „grün“, alles im Lot, die Wahrheit ist aber eine andere. Beispiel Pilotendaten: Schnell ist auch mal das Datum einer Gültigkeit falsch im System hinterlegt – gleiches fatales Ergebnis.

An diesen Beispielen ist leicht zu erkennen, wie hoch die Ansprüche an die Sorgfalt bei der Datenpflege und die Datenqualität sind. Der vereinsflieger.de ist eben nur so gut wie die Daten, die dort verwaltet werden sollen. Nicht anders ist es zum Beispiel auch mit unserem Endanflugrechner: Wird dort manuell eine falsche Höhe eingetragen, geht es ebenfalls schief.

Immer wieder treten in der Praxis solche Fehler zu Tage. Das darf aber einfach nicht sein! Deshalb: Nutzt bitte die Möglichkeit des Vier-Augen-Prinzips. Viele Vereine haben eine Person benannt, die am Ende eines Flugtages die Flugdatenerfassung des Tages aktuell auf Plausibilität überprüft und etwa eine falsch eingetragene Flugart (sehr beliebter Fehler) korrigiert.

Jeder verantwortungsvolle Pilot ist zudem gefordert, bei der zeitnahen (!) Übertragung in das persönliche Flugbuch und beim Schreiben des Bordbuches genau hinzusehen. Viele Fehler werden genau dort entdeckt und korrigiert.

Vereinsausbildungsleiter sind bei der Anlage lizenzrechtlicher Daten ebenfalls gefordert, gewissenhaft zu arbeiten. Sie müssen die Lehrberechtigungen des eingesetzten Lehrpersonals kennen und pflegen. Nicht zuletzt wegen solcher (menschlicher) Fehler bei der Anlage von Daten gibt es den Hinweis im vereinsflieger.de zur Haftungsbeschränkung und zur Mitwirkungspflicht (zu finden im VF unter Lizenzerhalt).

Die Schwachstelle Mensch können wir nur klein halten, wenn wir uns gemeinsam Mühe geben. In unserer jeweiligen Vereinsorganisation sollte daher diesem Thema viel mehr Bedeutung zukommen (siehe auch BHB 2.3). Alle Piloten und Funktionäre im Verein müssen deshalb gemeinsam, diszipliniert und sorgfältig Daten pflegen. Nur dann ist der grüne Haken ein beruhigendes Zeichen und der bevorstehende Flug damit ein Genuss.

Ihr/Euer



UNVERZICHTBARER ELEKTRONISCHER HELFER: VEREINSFLIEGER.DE

UNBEFRISTETE RECHTE BEDINGEN UNBEFRISTETE PFLICHTEN!

Wer seine Pilotenrechte ausüben will, muss alle erforderlichen Bedingungen erfüllen. Dazu müssen eine Menge Punkte gleichzeitig und tagesaktuell beachtet werden – darum gibt es die digitale Unterstützung in Form von vereinsflieger.de. Doch das Programm funktioniert nur dann richtig, wenn die eingegebenen Daten auch stimmen. Warum die Datenqualität ganz entscheidend ist, erläutert Bernd Heuberger nachfolgend.

Noch vor wenigen Jahren hatten alle Lizenzen ein festgelegtes Gültigkeitsdatum. Die zuständige Stelle forderte dazu Nachweise zum Medical und zur Flugerfahrung, etc. War alles vorhanden, gab es die neue Lizenz mit einer festen Gültigkeit. Die Rechte waren also befristet, meist auf 24/36 Monate. Bis zu diesem Datum konnte ohne weitere Gedanken an etwaige Bedingungen geflogen werden – von den persönlichen Bedenken, zum Beispiel bei der Fitness, mal abgesehen.

Mit den neuen Regelungen der FCL, SFCL/BFCL, aber auch bei der LuftPersV gibt es inzwischen in vielen Bereichen unbefristete Rechte. UL-, Segelflug- und LAPL(A)-Piloten haben lebenslang gültige, also unbefristete Lizenzen. Lehrberechtigungen von Ballonfahrern und Segelfluglehrern sind ebenfalls unbefristet ausgestellt – eine großartige Sache.

Jetzt kommt das Aber: Wie überall gehören zu den Rechten auch Pflichten. Der Preis der unbefristeten Berechtigung ist die Verpflichtung, eigenverantwortlich den Nachweis zu führen, alle erforderlichen Bedingungen zu jedem Zeitpunkt (!) zu erfüllen. Je nach Lizenz sind das etliche Punkte, die tagesaktuell zu prüfen sind, insbesondere bei den Lehrberechtigungen. Hier wird eine automatisierte digitale Lösung gebraucht, händisch ist jeder Privatpilot und Ehrenamtler im Verein schnell überfordert.

Der BWLV setzt daher, wie viele andere Landesverbände auch, die Online-Plattform vereinsflieger.de (VF) ein. Der VF ist so programmiert, dass er alle Bedingungen tagesaktuell prüft. Das Ergebnis dieser Prüfung führt im besten Fall zu einem grünen Haken – sind die Bedingungen hingegen nicht erfüllt, wird ein weißes Ausrufezeichen auf rotem Grund sichtbar. Ist Letzteres der Fall, ist von einem Flug abzusehen. Hier macht die Datenqualität den entscheidenden Unterschied: Nur wenn alle Eingaben im VF vollständig und richtig hinterlegt sind, ist auf den grünen Haken (oder das Ausrufezeichen) Verlass. Andernfalls eben nicht. Die Bedeutung der Datenpflege im VF kann daher gar nicht überschätzt werden.

Das Maß aller Dinge ist der vereinsflieger.de

Eine kürzlich getätigte Äußerung eines Ersten Vorsitzenden aus einem großen BWLV-Verein bringt es auf den Punkt: „Bei uns im Verein ist vereinsflieger.de das Maß aller Dinge.“ Damit sagt er, was richtig und wichtig ist: Die Dokumente der Luftsportler und Luftfahr-

zeuge müssen zeitnah und 1:1 im VF abgebildet sein. Die Daten sind inhaltlich richtig zu übertragen, das dazugehörige Dokument als Scan (pdf) per Upload abzulegen. Alle (!) Flüge des LFZ, des Piloten oder Schülers sind vollständig und richtig zu erfassen. Damit sind alle Merkmale vorhanden, die der VF in seiner Programmroutine nutzt und deutet, bzw. „checkt“.

Warum ist eine stimmige Datenlage so wichtig?

Ein Luftfahrzeug verantwortlich führen darf nur, wer im Besitz aller dazu erforderlichen Rechte ist. Das gilt für alle Piloten, Flugschüler, -lehrer und -prüfer. Alles andere ist rechtswidrig! Der vereinsflieger.de unterstützt uns bei der Sicherstellung dieser Verpflichtung. Das funktioniert aber nur, wenn alle erforderlichen Parameter vollständig und richtig im Programm hinterlegt sind, bzw. erfasst wurden und dauerhaft werden. Stimmt die Datenlage mal nicht, und es kommt zur Kontrolle, drohen zumindest Bußgelder oder mehr. Stimmt die Datenlage nicht im Rahmen eines Unfalls, vielleicht sogar mit Personenschaden, droht unter Umständen der Verlust von Versicherungsleistungen, eine zivil- und/oder strafrechtliche Verfolgung mit eventuell dramatischen, persönlichen und wirtschaftlichen Folgen für den Luftfahrzeugführer. Also muss bereits im Vorfeld dafür gesorgt werden, dass eine solche Situation nie entsteht!

Menschen machen Fehler. Piloten sind (auch) Menschen.

Es gilt, Fehler maximal zu reduzieren – am besten durch das Vier-Augen-Prinzip. Der Flugleiter erfasst einen Flug, der Pilot prüft am Abend bei der Übernahme in sein persönliches Flugbuch und beim Eintrag ins Bordbuch des Luftfahrzeuges diese Eingaben. Stimmt die Zeit? Stimmt die Flugart? Stimmt die Anzahl der Landungen? Die Erfahrung zeigt, dass an dieser Stelle bereits viele Auffälligkeiten beseitigt werden können – noch bevor der Kassier auf dieser Datenbasis die (falsche) Rechnung versendet.

Aber nicht nur bei der Starterfassung, auch in der Technik passieren Fehler. Hat der Werkstattleiter die Möglichkeiten der Intervalle richtig hinterlegt? Der VF schickt der zuständigen Person einen Hinweis per E-Mail – mit zeitlichem Vorlauf, damit der fällige Punkt bald erledigt werden kann. Fehler in diesem Bereich können dazu führen, dass ein LFZ nicht rechtzeitig zur 100-Stunden-Kontrolle geht, daher nicht mehr lufttüchtig war und regelwidrig weiterbetrieben wurde. Gleiches gilt für Packintervalle von Fallschirmen, Betriebszeiten bei Schleppkupplungen und vieles mehr. All das kann zur Gefahr werden. Daher sind alle Tätigkeiten im Ausbildungsbetrieb und in der Werkstatt mit größter Sorgfalt durchzuführen.

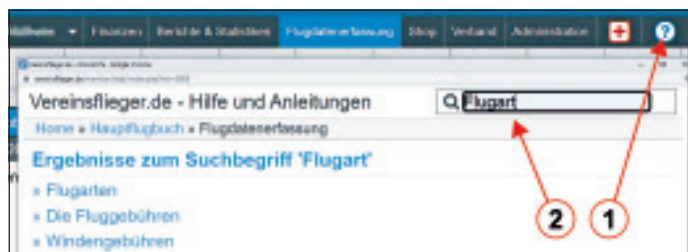
Dem Vorstand des Vereins obliegt die Verantwortung für und die Aufsicht über den Vereinsausbildungsbetrieb – genau so steht es im BWLV-ATO Betriebshandbuch (BHB) geschrieben. Er tut gut daran, diese Verantwortung abzustufen und zu verteilen. Dazu

sind zuverlässige Mitglieder erforderlich. Alle Mitarbeiter im Verein tragen mit ihrer Arbeit – und dazu gehört auch die Verwaltung ihrer Bereiche (Ausbildung, Technik, Flugbetrieb etc.) – zur Flugsicherheit bei. Hier ist insbesondere die Flugsicherheit außerhalb des Cockpits gemeint, nämlich die tatsächliche Arbeit und die inhaltlich richtige Dokumentation dazu in der Folge im VF. Erst wenn die Arbeit (zum Beispiel am Flugzeug) erledigt und die notwendige Dokumentation erfolgt sind, ist die Gesamtaufgabe erledigt.

Hilfestellung

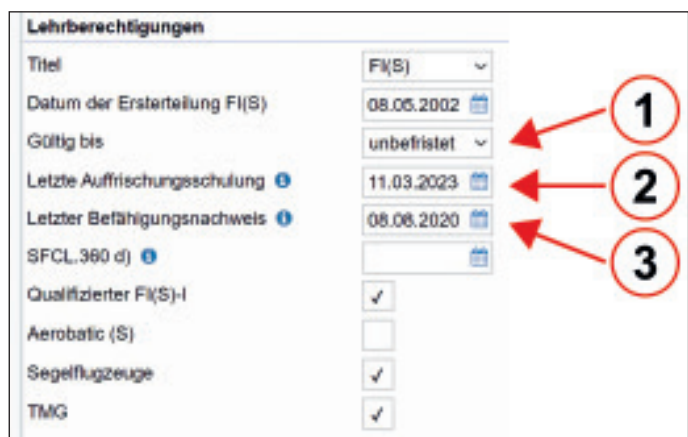
Um die wichtigen Vereinsaufgaben im VF richtig anzulegen, braucht es Wissen und Erfahrung. Häufig finden sich in den BWLV-Vereinen bereits VF-Spezialisten, die man fragen kann. Der VF selbst bietet auch Unterstützung. Einige Beispiele, die häufig zu Fragen oder Fehleingaben führen, sollen hier stellvertretend gezeigt werden.

Hilfe für die Flugdatenerfassung (Bild 1):



Gehen Sie im VF auf den Reiter Flugdatenerfassung, dann auf das Fragezeichen (1). Im Dialogfenster bei der Lupe „Flugart“ eingeben (2). Die Ergebnisse werden aufgelistet. Klicken Sie auf Flugarten. Alle zwölf hinterlegten Flugarten und wann sie zum Einsatz kommen, sind hier präzise erklärt.

Erfassen einer Lehrberechtigung Segelflug Fk(S) (Bild 2):



Gehen Sie im VF auf den Reiter ihres Vereins/Mitglieder/Persönliche Daten Name, Vorname/Reiter Lizenzen/Reiter SPL/LAPL(S).

Wichtig: Die Lehrberechtigung muss auf unbefristet stehen (1). Auch dann, wenn in der betreffenden Lizenz ein Gültigkeitsdatum steht, das in der Vergangenheit liegt (siehe dazu auch adler 08/2020, Seite 4). Ein Punkt, der häufig falsch gemacht wird. Letzte Auffrischungsschulung (2) und Letzter Befähigungsnachweis (3) müssen mit einem zutreffenden Datum versehen sein. Nachweise zu Punkt 2 und 3 sind als Dokumente im VF abzulegen. Fahren Sie mit dem Mauszeiger über das blaue „i“, um weitere Infos zu diesem Punkt zu erhalten. Zwei der drei Bedingungen sind damit

dem System zur Prüfung bereitgestellt. Die dritte Bedingung, 30 Stunden oder 60 Starts in der Flugausbildung, sucht sich VF aus der Starterfassung. Es müssen also alle(!) Ausbildungsflüge als solche im VF erfasst sein.

Beispiele für häufige Fehlermeldungen (weißes Ausrufezeichen auf rotem Grund, (Bild 3))

- Ein nicht mehr benötigtes fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis



(Medical) der Klasse 2 bleibt mit abgelaufenem Datum stehen. Etliche PPL(A)-Piloten haben ihre PPL(A)-Lizenz in eine LAPL(A)-Lizenz umgewandelt. Sie benötigen daher nur noch ein LAPL-Medical. Segelfluglehrer benötigen ebenfalls nur noch mindestens ein LAPL-Medical. Beide Gruppen haben oft noch das abgelaufene Klasse 2-Medical im VF stehen. Da es abgelaufen ist, zeigt VF dieses als Fehler an. Empfehlung: Löschen Sie es, dann macht es keinen Ärger mehr.

- Viele Piloten haben eine seit Jahren abgelaufene TMG-Berechtigung im VF gepflegt. Natürlich ist das Ergebnis der Lizenzprüfung „Rot“. Empfehlung: Wenn Sie diese Berechtigung über einen längeren Zeitraum nicht mehr nutzen wollen, löschen Sie sie – sollten Sie sie wieder beleben wollen, ist sie schnell wieder eingepflegt.

Ein absolutes No-Go:

Rot ist Rot, es darf nicht geflogen werden! Lassen Sie abweichende Zustände nicht zu. Beispiel: Ein Pilot möchte zu einem Flug aufbrechen. Bei der Starterfassung kommt es zum Ergebnis „Rot“, da das Medical ungültig ist. Der Pilot hat aber ein gültiges Medical in der Tasche, kann es auch vorweisen, und fliegt daher trotzdem.

Solche Ereignisse sind ein No-Go und führen zu einem gefährlichen Doppelspiel. Die Pflege der Pilotendaten ist für einen geübten Ausbildungsleiter eine Sache weniger Minuten. Das Medical fällt auch nicht unerwartet aus dem Himmel. Sorgen Sie in Ihren Vereinen für zumutbare Vorlaufzeiten und einen geordneten Ablauf bei der Datenpflege. „Just Culture“ braucht anfänglich etwas Disziplin, ist aber erlernbar und wird garantiert zum Selbstläufer. Gehen Sie mit gutem Beispiel voran.

Weitere Tipps zum VF:

- <https://vereinsflieger.de/Funktionen>
- Facebook (vereinsflieger.de, Tipps und Tricks)

Über Fragen und Anregungen zum Thema freuen sich Harald Ölschläger, Head of Training der BWLV-ATO (oelschlaeger@bwlv.de), und ich (heuberger@bwlv.de) gleichermaßen. In diesem Sinne: Viele schöne Flüge und allzeit grüne Haken im VF!

Text und Grafiken: Bernd Heuberger



JETZT ANMELDEN!

LONGEST DAY FLYING 2023 AUF DEM KLIPPENECK

Welcher Pilot kennt sie nicht, die herrliche Stimmung bei Flügen am frühen Morgen oder späten Abend? Ein Fliegen wie auf Schienen in totenstillen Luft, der unverbrauchte Tag begrüßt mit der aufgehenden Sonne, und ein langer Tag klingt am Ende mit einem faszinierenden Sonnenuntergang aus.

Erstmals organisieren die Teams der Arbeitsgemeinschaft der Vereine (ARGE), des BWLV-Luftsport-Trainingszentrums (LTZ) und der Wanderhütte auf dem Klippeneck gemeinsam in diesem Jahr ein Fliegen von Sonnenauf- bis Sonnenuntergang! Es wäre schön, wenn möglichst viele Piloten – gerne auch mit ihren eigenen Flugzeugen – dieser Einladung folgen würden – denn was verbindet die Piloten der Region und ihre Gäste mehr als gemeinsame Flug-erlebnisse?

Alle interessierten Piloten und Besucher
sind eingeladen zum
**Longest day Flying auf dem Klippeneck
am Samstag, 24. Juni 2023**

Was erwartet die Teilnehmer?

- Fliegen von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang im **motorgetriebenen Fliegen auf UL und TMG sowie im Segelflug**
- nach den Morgenflügen gibt es ein gemeinsames leckeres Frühstück um 8 Uhr in der Wanderhütte bei Christoph Hohner mit seinem Team
- nach der letzten Landung am Abend gemütliches Zusammensitzen beim **Spanferkelessen mit fetziger Livemusik**
- Übernachtungsmöglichkeiten sind vorhanden

Landegebühren werden für die Teilnehmer an diesem Tag nicht erhoben! Anmeldung erwünscht.



Weitere Informationen und Anmeldung beim LTZ (Michael Zistler) per E-Mail unter zistler@bwlv.de oder telefonisch unter 0157/38404850.

Text und Foto: Michael Zistler

FLUGBESCHRÄNKUNGEN

AIR DEFENDER 2023

Bitte Einschränkungen für den Luftverkehr wegen der NATO-Luftwaffenübung vom 12. bis 23. Juni 2023 beachten!

Dieses Jahr findet schwerpunktmäßig in Deutschland die multinationale NATO-Großübung Air Defender 2023 statt. An der Übung werden im Zeitraum vom 12. bis 23. Juni 2023 bis zu 200 militärische Luftfahrzeuge aus bis zu 15 Nationen teilnehmen, die hauptsächlich von deutschen Bundeswehrflugplätzen bzw. US-Flugplätzen aus operieren werden.

In diesem Zeitraum ist mit verstärktem militärischem Flugverkehr im deutschen Luftraum zu rechnen – wobei im Vorfeld erhebliche Anstrengungen unternommen wurden, um die unvermeidbaren Beschränkungen für den zivilen gewerblichen und nicht gewerblichen Luftverkehr auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Genaue Informationen zum Umfang und Zeitpunkt der Großübung gibt es in einem Anschreiben an die Luftsportverbände (dieses ist in der entsprechenden Mitteilung in den News auf der BWLV-Homepage www.bwlv.de verlinkt).

Auch der Luftsport muss Rücksicht nehmen

Dies betrifft auch den Luftsport. Der BWLV fordert deshalb alle Piloten auf, in dem ge-



Im Juni kommt es wegen der NATO-Luftwaffenübung Air Defender zu umfassenden Luftraumbeschränkungen, die auch den Luftsport betreffen

nannten Übungszeitraum im Rahmen der Flugvorbereitung, insbesondere bei Überlandflügen, die entsprechenden speziellen Veröffentlichungen im AIP, SUP, IFR und VFR sowie über NfL I zu berücksichtigen.

Bitte ferner beachten: Es gibt Korridore zwischen den einzelnen Gebieten mit hohem Luftaufkommen, auch als VFR-Verkehr in geringeren Höhen und über den ganzen Tag verteilt. Übungen finden bis 18:00 Zulu-Zeit (Z) statt!

Weitere Informationen werden aktuell bekannt gegeben auf den Webseiten des DAeC (www.daec.de) und des BWLV (www.bwlv.de). Bitte beachten: Dort gibt es nur allgemeine Hinweise. Für die Flugvorbereitung sind ausschließlich die amtlichen, oben genannten Veröffentlichungen maßgeblich!

Text: DAeC/red.
Foto: Pixabay

JETZT MITMACHEN:

WETTBEWERB FÜR VEREINE: „STERNE DES SPORTS“

Der Wettbewerb „Sterne des Sports“ für Sportvereine geht in sein 20. Jahr. Auch 2023 können sich die rund 87.000 Vereine in Deutschland mit besonderen Beispielen ihres gesellschaftlichen Engagements bei den „Sternen des Sports“ bewerben. Der vom Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) und den Volksbanken Raiffeisenbanken gemeinsam veranstaltete Wett-

bewerb nimmt Bewerbungen entgegen, die für die laufende Runde **bis zum 30. Juni 2023** eingereicht werden können.

Teilnehmen können alle unter dem Dach des DOSB organisierten Sportvereine, also alle Sportvereine, die Mitglied von Landessportbünden, Spitzenverbänden oder Sportverbänden mit besonderen

Aufgaben sind. Zu gewinnen gibt es Geldprämien und Auszeichnungen.



Alle Infos und Bewerbung online unter www.sterne-des-sports.de.

Text: red.

BITTE BEACHTEN:

FLIEGEN OHNE FLUGLEITER UND NFL FEUERLÖSCH- UND RETTUNGSWESEN

Das Thema „Fliegen ohne Flugleiter“ ist derzeit in aller Munde und wurde unter anderem auch auf der AERO auf unterschiedliche Weise erörtert und angesprochen. In diesem Zusammenhang erhält der BWLV immer mehr Anfragen von Vereinen und Mitgliedern zu diesem Thema. Ebenso erreichen den Verband zunehmend Anfragen zu den Neuregelungen in der „NfL Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen“, die am 20. April 2023 in Kraft getreten ist.

Beide Vorgänge sind derzeit noch nicht abschließend spruchreif dahingehend, dass die geforderten Modalitäten zur Umsetzung durch die Luftfahrtbehörden erfolgt wären. Die Themen sind

derzeit vielmehr noch in der Bearbeitung und Abstimmung bei den Landesluftfahrtbehörden und beim zuständigen Bundesministerium.

Der BWLV hat sich deshalb mit der Landesluftfahrtbehörde in Verbindung gesetzt, um hier im Austausch Klarheit zu bekommen. In einer entsprechenden Publikation an alle Vereine wird der BWLV dann zeitnah allgemein zum Sachstand und zum weiteren Verfahren informieren. Bis dahin bittet der BWLV darum, von Anfragen abzusehen.

Text: red.

SEMINAR „GENERATION Z GEHT IN FÜHRUNG“ AUF DEM KLIPPENECK EINANDER AUF AUGENHÖHE BEGEGNEN



Jung und Alt zusammenzubringen ist nicht immer einfach, kann aber auch viel Spaß machen – so wie bei den Teilnehmern des Seminars „Generation Z geht in Führung“ am Klippeneck

Warum wollen sich junge Menschen immer weniger in ihrem Verein engagieren? Und erwarten die Älteren vielleicht zu viel? Wie können Luftsportvereine mit diesen Themen umgehen?

Diesen und anderen Fragen sind die Teilnehmer des Seminars „Generation Z geht in Führung“ am 25. März 2023 in der Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck nachgegangen.

Das Durchschnittsalter steigt nicht nur in Firmen und Betrieben – auch Luftsportvereine spüren, dass immer weniger junge Menschen nachkommen und sich zudem kaum langfristig an den Verein

Wie ticken die Generationen?
Das hat Seminarleiter
Dr. Steffen Wagner erläutert



binden möchten. Für den Flug- und Geschäftsbetrieb jedes Vereins bedeutet es, dass die notwendigen Tätigkeiten zunehmend auf weniger Schultern lasten und Funktionsträger immer älter werden.

In diese an sich schon schwierige Situation tritt nun die Gen(eration) Z (geboren zwischen 1995 und 2010): Neugierige und fordernde junge Menschen, die immer online und sehr technologie-affin sind und längst nicht nur von ihren zukünftigen Arbeitgebern umworben werden.

Um diesen Trend zu verstehen und diesem mit Lösungsansätzen für Luftsportvereine begegnen zu können, trafen sich mehrere Tandems aus Flugsportvereinen mit je einem Vertreter der Babyboomer (geboren zwischen 1943 und 1964) und der Gen Z auf dem Klippeneck. Unter dem Titel „Generation Z geht in Führung“ leitete Dr. Steffen Wagner einen spannenden Workshop an, bei dem jeder Teilnehmer nicht nur die andere Generation, sondern auch die eigenen Werte und Verhaltensweisen ganz neu kennenlernen konnte.

Unterschiedliche Bedürfnisse analysiert

Bei wechselseitigen Gesprächen in gemischten Gruppen und der Auswertung aktueller Studien wurde jungen wie alten Teilnehmern ungeschminkt der Spiegel vorgehalten. Es zeigte sich, dass ein typischer Babyboomer insbesondere Zuverlässigkeit, Leistungsbereitschaft und Pünktlichkeit von seinem Umfeld erwartet.

Dem gegenüber steht das in der Gen Z verbreitete Bedürfnis nach einem hohen Maß an Flexibilität. Den heute Zwölf- bis 27-Jährigen ist außerdem beson-

ders wichtig, dass sie von ihrem Gegenüber stets auf Augenhöhe angesprochen, respektiert und ernst genommen werden.

Verantwortung im Verein gleichermaßen verteilen

Nachdem die Teilnehmer die Grundlagen erarbeitet hatten, konnten sie sich der wohl spannendsten Frage widmen: Wie kann es gelingen, Verantwortung im Verein gleichermaßen über die Generationen zu verteilen?

Nicht ganz unerwartet lernten die Babyboomer, dass der Grundsatz „Das haben wir schon immer so gemacht“ nur noch bedingt gelten kann. Vielmehr konnten die Teilnehmer die Herausforderung erkennen, dass der Prozess der Übertragung von Verantwortung Nachsicht erfordern wird, ohne dabei naiv zu werden. Die große Aufgabe ist es, gemeinsam den richtigen Grat zwischen dem Festhalten an Altbewährtem und notwendigen Veränderungen zu finden. Dazu gehört insbesondere das Zulassen von Scheitern und Fehlentscheidungen.

Fähigkeiten werden geschätzt und gebraucht

Die Teilnehmer waren sich einig, dass es zur erfolgreichen Aufgabenteilung und Einbindung junger Menschen auch Eigeninitiative und Motivation seitens der Gen Z bedarf. Um dies zu fördern, kann ein aktives Zugehen auf den Einzelnen sehr hilfreich sein. Jugendliche bringen heutzutage wegen ihrer oft sehr guten (Schul-) Ausbildung entsprechend ihres Alters mehr Fachwissen und Kompetenzen mit denn je. Diese bei Einzelgesprächen auf Augenhöhe herauszufinden und aufzuzeigen, dass ihre Fähigkeiten

insbesondere auch von Älteren geschätzt und gebraucht werden, kann schon viel bewirken.

Denn eines ist allen Teilnehmern klar geworden: Wer seine Ideen, Zeit und Engagement in den Verein investiert, und dabei erlebt relevant zu sein und von anderen gebraucht zu werden, der bleibt auch!

Herzlichen Dank an Dr. Steffen Wagner für den kurzweiligen Workshop und die vielen aufschlussreichen Denkanstöße sowie an Bernd Heuberger (BWL) für die Organisation! Wir freuen uns auf einen Online-Folgetermin zum Austausch der Teilnehmer untereinander.

Text: Julian Arzt/red.
Fotos Bernd Heuberger

– Anzeige –

BOSE A20
AVIATION HEADSET

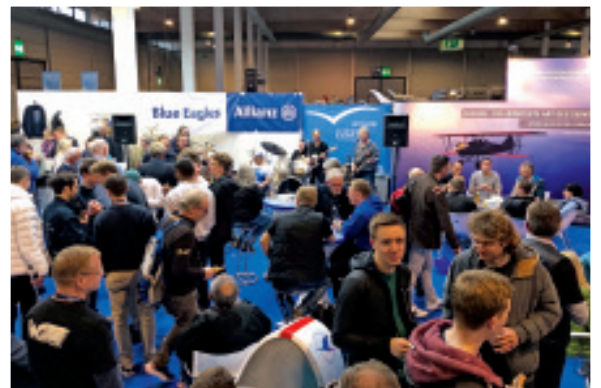
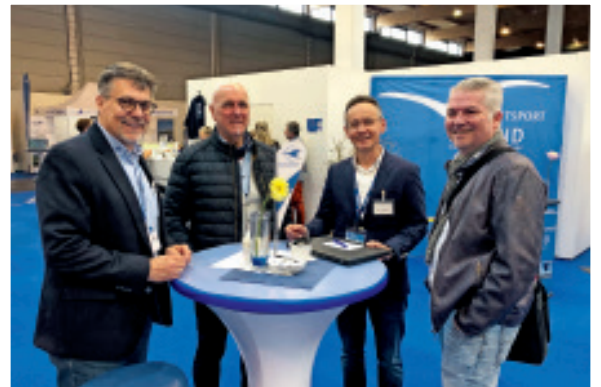
Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH
City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 700 189-0
www.friebe.aero · info@friebe.aero

VIELE GUTE BEGEGNUNGEN BEI DER AERO 2023



◀ Jede Menge UL waren bei der AERO zu sehen, darunter auch diese Breezer Sport

▼ Im freundlichen Gespräch mit Behördenvertretern (v.l.): BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer, Willibald Herz (RP Außenstelle Freiburg), Bernd Heuberger (BWLV-Referat Aus- und Weiterbildung) und Martin Jost (RP Außenstelle Freiburg)



Die BWLV-Standparty mit der Allianz-Band „Blue Eagles“ wurde sehr gut angenommen ▶

Mehr als 670 Aussteller aus 35 Nationen, dazu rund 27.200 Besucher an den vier Messetagen vom 19. bis 22. April 2023 – die Bilanz der AERO 2023 in Friedrichshafen kann sich sehen lassen.

Auch für den BWLV war der Messeauftritt erfolgreich: Der BWLV, der zusammen mit dem DAeC vor Ort war, nutzte die Gelegenheit zu vielen konstruktiven Gesprächen, sei es mit den eigenen Mitgliedern, aber auch mit Vertretern von Behörden und aus der Politik. Vor Ort waren etliche Mitarbeiter und Referenten des BWLV, um den Besuchern Fragen zu beantworten. Auch die Luftsportjugend des BWLV sorgte dafür, dass die Gäste bestens betreut wurden.

Erstmals nach der Corona-Zeit fand auch wieder die traditionelle BWLV-Standparty am Donnerstagabend statt. Diese wurde ebenfalls ausgezeichnet angenommen, und die Allianz-Band „Blue Eagles“ sorgte für ausgelassene Stimmung. Für die tolle Unterstützung sagt der BWLV allen Beteiligten ein herzliches Dankeschön!

Schwerpunkt Nachhaltigkeit

Das Thema Nachhaltigkeit mit allen Facetten bildete in diesem Jahr erneut den Schwerpunkt bei der AERO 2023. Unter anderem war der sogenannte Sustainable Trail etabliert, der alle Aussteller markierte, die sich der Nachhaltigkeit in der Luftfahrt verschrieben hatten. Von neuen Antrieben

Die Fliegergruppe Geislingen und der SBW-Förderverein um Organisator Helmut „Oswald“ Kölle (2.v.l.) bekamen viel Lob für die Ausstellung ihrer spontan mitgebrachten Segelflugzeuge. Auch Weltrekordhalter Klaus Ohlmann (4.v.l.) schaute vorbei und brachte seine Begeisterung zum Ausdruck ▼ ▶



Michael Zistler, Leiter des BWLV-Luftsportrainingszentrums ▶ Klippeneck, bei der Podiumsdiskussion zur Flugsicherheit



über Treibstoffe, spezielle Flugzeugmuster, Drohnen bis hin zur Flugplanungssoftware für optimierte Streckenführungen reichte das Spektrum.

Neu war auch ein ganztägiges Symposium zur Nutzung von Wasserstoff als Luftfahrt-Antrieb, der sogenannte Hydrogen Summit: Forschungszentren, Universitäten und Industrievertreter lieferten Antworten, wie und ob die unterschiedlichen Systeme in kleinen Flugzeugen, Hubschraubern und Transportflugzeugen installiert werden können. Die e-flight-expo in der Halle A7 widmete sich zudem wieder den Ausstellern, die ihre Neuentwicklungen aus der Elektro-Szene vorstellen.

Die ganze Bandbreite der Fliegerei

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

Die Messebesucher konnten sich über viele AERO-Premieren freuen. So war Gulfstream Aerospace aus den USA erstmals mit dem Ultralangstreckenjet Gulfstream G500 auf der AERO vertreten. Der französische Hersteller Daher zeigte zum ersten Mal auf einer Messe in Europa die neueste Version seines schnellen Turboprop-Flugzeugs TBM 960, während die Junkers Flugzeugwerke die Messepre-

miere der als UL neu gebauten Junkers A60 feierten. Auch das Turboprop-Trainingsflugzeug von CEA Design aus Österreich war erstmalig auf der AERO zu sehen. Zudem gab es zahlreiche Neuerungen aus dem Bereich Zubehör für Piloten und Motoren.

Nicht zuletzt bot die AERO mit dem Career Day eine gute Plattform für alle, die sich überlegen, beruflich in die Luftfahrt einzusteigen: Dort brachten die Veranstalter Interessenten und Arbeitgeber zusammen.

Angebot der FG Geislingen und des SBW-Fördervereins

Auf große Freude stieß die Aktion der Fliegergruppe Geislingen und des SBW-Fördervereins: Die Gruppe um Organisator Helmut „Oswald“ Kölle hatte – nachdem die Segelflugzeug-Hersteller ihre Teilnahme an der AERO abgesagt hatten – spontan mehrere Segelflugzeuge eingepackt und zur Messe mitgebracht, damit der Segelflug zumindest in Teilen dort noch vertreten war. Die Aktion wurde mit großer Begeisterung angenommen, und es gab großes Lob von allen Seiten. Viele Segelflieger schauten bei den Kameraden vorbei, darunter auch der bekannte Streckenflieger und Weltrekordhalter Klaus Ohlmann.

Der BWLV bedauert die erneute Absage der Segelflugzeug-Hersteller sehr und begrüßte und unterstützte ausdrücklich die Initiative aus Geislingen. Der Verband hofft,



**Gute Stimmung bei der Messe:
Die BWLV-Vizepräsidenten Reinhard Diez
(links) und Matthias Seehuber (rechts)**



**BWLV-Präsident Eberhard Laur (rechts)
im Gespräch**



**Die Besucher konnten sich die
Flugzeuge in aller Ruhe anschauen
und fachsimpeln**

dass die künftigen Messen mit Beteiligung der Segelflugzeug-Hersteller stattfinden, damit der Segelflug als eine der tragenden Säulen des Luftsports bei dieser wichtigen Messe wieder vertreten ist.

Fachvorträge und Diskussionen

Zahlreiche Fachvorträge rundeten das Messeangebot ab. Von Seiten des BWLV referierte Hiltrud Garthe zum Thema „Doping im Luftsport“. Die beiden jungen Navigationspiloten Robin Shearer und Oliver Meindl, besser bekannt als „Navgeeks“, berichteten am DAeC-Stand von ihrer Flugleidenschaft. Und auch bei einer Podiumsdiskussion zum Thema Flugsicherheit waren in Michael Zistler, Wolfgang Schmalz, Matthias Felsch und Professor Alfred Ultsch gleich vier Fachleute aus dem BWLV vertreten – die beiden letzteren für den Arbeitskreis Flugsicherheit (AKFS) im BWLV. Die

zentrale Forderung: Flugsicherheit müsse ein selbstverständlicher Teil der Ausbildung und des Vereinslebens sein – vor allem aber gelte: „Flugsicherheit muss sexy sein!“

Gute Messe-Bilanz

Der BWLV blickt auf einen erfolgreichen Messe-Auftritt zurück. Auch im kommenden Jahr wird der Verband wieder vor Ort sein. Bitte schon jetzt vormerken: Die nächste AERO findet vom 17. bis 20. April 2024 in Friedrichshafen statt – dann als Jubiläums-Ausgabe, denn es wird die 30. AERO sein. Weitere Informationen gibt es unter www.aero-expo.com und www.linkedin.com/showcase/aeroshow.

Text: red.
Fotos: Simone Bürkle, Jürgen Schröder



**Der BWLV-Segelflug-Simulator, betreut von der
BWLV-Luftsportjugend –
war wieder ein großer
Anziehungspunkt**



**Robin Shearer (hinten rechts) und Oliver Meindl (vorn rechts)
alias „Navgeeks“ erläuterten am DAeC-Stand die Grundzüge des
Navigationsflugs**



**Große Aufmerksamkeit erregte der
Heißluftballon als Werbeträger der
Firma Eisenschmidt im Innenhof**

VORHABEN

PROJEKT „ÖKOSTROMTARIF FÜR DAEC-MITGLIEDSVEREINE“

Der DAeC will mit verschiedenen Energieversorgern einen verbandsweiten Ökostromtarif aushandeln

Mitgliedsvereinen zu einem niedrighwelligen Zugang zu einem möglicherweise wettbewerbsfähigen Ökostromtarif verhelfen – dieses Ziel visiert der Deutsche Aero Club (DAeC) mit einem aktuellen Projekt an.

Mara Linn Becher, die Mitglied im Aeroclub NRW ist und sich für nachhaltiges Fliegen einsetzt, hatte die Idee an den Dachverband herangetragen, der das Vorhaben kurzerhand genehmigte. Karsten Schröder, Referent für Technik und Umwelt im DAeC, unterstützt Becher in der Durchführung als Projektcoach.

Im Rahmen des Projekts soll ein Ökostromtarif mit verschiedenen Energieversorgern ausgehandelt werden. Diesen können DAeC-Mitgliedsvereine bei Bedarf nutzen und so ihren CO₂-Ausstoß reduzieren.

Auch Vereine, die sich in einer angespannten finanziellen Lage befinden, könnten sich auf diesem Weg etwas Linderung verschaffen. Zudem kann die Entscheidung für einen Ökostromtarif dazu beitragen, dass Vereine auch andere Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen ergreifen.

Eine Maßnahme wäre zum Beispiel, Photovoltaik-Anlagen auf dem Vereinsgelände zu installieren. Außerdem werden durch das Projekt „Ökostrom“ Berührungspunkte zu den gleichzeitig laufenden Umwelt-Projekten des DAeC geschaffen.

Vertragskonditionen transparent an Vereine weitergeben

Bei erfolgreicher Aushandlung eines Tarifs sollen die Vertragsbedingungen zum Beispiel durch Newsletter oder Online-Veranstaltungen transparent an die Vereine weitergegeben werden. Außerdem wird ein Dokument mit den Antworten auf Fragen erstellt, die häufig auftreten. Ebenfalls denkbar ist eine Kommunikationsvorlage für Verbände und Vereine, wie sie mit eventuell auftretenden Vorwürfen des „Greenwashings“ umgehen können.

Das Projekt soll noch in diesem Jahr erfolgreich abgeschlossen und an die Mitgliedsvereine kommuniziert werden.

Text: DAeC
Foto: Pixabay

AKTION „PRINT & FOREST“

BEREITS 50.000 BÄUME FÜR DEN KLIMASCHUTZ GEPFLANZT



Im Rahmen des Programms „Print & Forest“ der Konradin Druck GmbH sind mittlerweile mehr als 50.000 Bäume als CO₂-Ausgleich für Emissionen gepflanzt worden, die bei der Herstellung von Druckprodukten entstehen. Auch der BWLV beteiligt sich bei der adler-Produktion an diesem Programm.

Druckprodukte sind nach wie vor ein wichtiges Informationsmedium, um Menschen zu erreichen. Wenngleich digitale Informationen zunehmen, kann das haptische Erlebnis einer gedruckten Zeitschrift nur schwer ersetzt werden. Doch Fakt ist: die Produktion von Druckprodukten verursacht CO₂-Emissionen.

Daher hat die Konradin Druck GmbH, bei welcher der adler gedruckt wird, bereits seit 2010 eine Möglichkeit geschaffen, Printprodukte herzustellen und gleichzeitig die dabei entstandenen CO₂-Emissionen zu kompensieren: Im Rahmen des Programms „Print & Forest“ können Kunden die bei der jeweiligen Produktion entstandenen CO₂-Emissionen neutralisieren. Dies funktioniert durch die Bezahlung eines Obolus, der dann gezielt das Pflanzen der zum Ausgleich benötigten Bäumen finanziert. Anhand einer Urkunde und eines Labels, das auf dem jeweiligen Printprodukt abgedruckt wird, wird dies dokumentiert.

Genauere Anzahl der gepflanzten Bäume ist ausgewiesen

Anstatt mit reinen CO₂-Zahlen zu jonglieren, zeigt das Label die exakte Anzahl an Bäumen, die für das jeweilige Printprodukt gepflanzt wurden. Beim adler sind dies zum Beispiel für alle Ausgaben des Jahres 2023 stolze 36 Bäume. Inzwischen wurden insgesamt mehr als 50.000 Bäume gepflanzt und somit knapp 23.000 Tonnen CO₂ kompensiert.

Die Bäume wurden und werden über ein professionelles Aufforstungsprojekt in Paraguay gepflanzt und dort von Einheimischen gepflegt. So wird nicht nur aktiv zum Klimaschutz beigetragen, sondern auch sichergestellt, in einem der ärmsten Länder Südamerikas Arbeitsplätze mit Zukunft zu schaffen und zu erhalten.

Bereits jetzt sind für anstehende Druckprojekte weitere 1.000 Bäume in der Pflanzung. Der BWLV wird sich im Rahmen der adler-Produktion weiterhin aus voller Überzeugung am „Print & Forest“-Programm beteiligen. Überdies wird der adler durch das „Go green“-Programm der Deutschen Post auch klimaneutral verschickt, und der Druck auf Recycling-Papier erfolgt nach den Kriterien des FSC-Siegels sowie des Siegels „Blauer Engel“.

Mit seiner Beteiligung am Aufforstungsprogramm „Print & Forest“ kann der BWLV die Emissionen, die beim Druck des adlers entstehen, durch Baumpflanzungen neutralisieren

Text: red.
Foto: Pixabay

FLYER UND BROSCHÜREN WERBEMATERIAL FÜR VEREINE



Über das Werbemittel-Bestellsystem auf seiner Website stellt der DAeC Vereinen kostenlos Werbematerial für Veranstaltungen zur Verfügung. Mit der Zeit sind einige Publikationen in die Jahre gekommen und mussten erneuert werden, andere waren vergriffen. Deshalb hat sich der DAeC entschieden, zeitgemäße Druckstücke aufzulegen. Die ersten neu gestalteten Flyer und Broschüren sind bereits im Bestellsystem zu finden, weitere folgen in Kürze. Mehr Infos gibt es unter www.daec.de/oeffentlichkeitsarbeit/werbematerial-fuer-vereine.

Auch der BWLV stellt seinen Vereinen kostenlos Werbematerial wie Flyer, Luftballons, Kugelschreiber sowie Lehr- und Imagefilme zur Verfügung, zum Beispiel für Flugplatzfeste oder Werbeaktionen. Weitere Infos gibt es bei Simone Bürkle (Telefon 0711/22 762-23 oder E-Mail buerkle@bwlv.de).



Text: DAeC/red.

Gestaltung DAeC-Flyer: Surma – Agentur für Marketing und Kommunikation

LUFTSPORTJUGEND

AKTION DES DEUTSCHEN BUNDESJUGENDRINGS

KOSTENLOSE PRODUKTE IM WEBSHOP FÜR JULEICA-INHABER

Gratis im Netz Produkte bestellen – das ist jetzt für alle Inhaber der Jugendleitercard (Juleica) möglich.

In einer Ehrenamtskampagne für junges Engagement hat der Deutsche Bundesjugendring zur Anerkennung aller Inhaber der Juleica einen Webshop erstellt. In diesem haben Juleica-Inhaber die Auswahl, zwei verschiedene Produkte wie zum Beispiel eine Trinkflasche, ein Badetuch, eine Jacke oder eine Mütze kostenlos zu erhalten. Lediglich die Versandkosten in Höhe von 9,99 Euro müssen bezahlt werden.

Dies ist auch für Jugendleiter/-innen im BWLV interessant, denn diese haben nach Absolvierung eines Jugendleiter-Lehrgangs

bei der BWLV-Luftsportjugend stets auch die Möglichkeit, die Juleica zu beantragen. Diese gilt als bundesweit einheitlicher Ausweis für ehrenamtliche Mitarbeiter in der Jugendarbeit und verschafft den Inhabern etliche Vergünstigungen. Gefördert wird die Kampagne vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend.



Die Gratis-Artikel gibt es im Webshop unter <https://jugendverband.org/shop>. Alle Infos zur Juleica finden sich unter www.juleica.de.

Wer eine Jugendleitercard (Juleica) hat, kann sich im Webshop zum Beispiel eine Trinkflasche bestellen



Text: red.

Foto: Screenshot red.



JETZT ANMELDEN:

HERZLICHE EINLADUNG ZUM 6. BWLV-JUGEND-FLY-IN!

Am Wochenende 22. und 23. Juli 2023 veranstaltet die Jugendgruppe der Flugsportvereinigung (FSV) Wächtersberg das 6. BWLV-Jugend-Fly-In auf dem Flugplatz Wächtersberg (EDSV). Hierzu sind alle jungen Luftsportler/-innen herzlich eingeladen!

Auch jede Menge besondere Flugzeuge werden wieder zum Jugend-Fly-In erwartet





◀ Wenn es dunkel wird auf dem Wächtersberg, sorgen die bunt beleuchteten Flugzeuge für eine besondere Stimmung



▲ Beim BWLV-Jugend-Fly-In ist die ganze Bandbreite des Luftsports zu sehen

Die Jugend der FSV Wächtersberg bietet allen Flugbegeisterten aus ganz Baden-Württemberg die Möglichkeit, ungezwungen zusammenzukommen und einen schönen Aufenthalt auf dem Wächtersberg am Rande des Schwarzwalds zu verbringen. Los geht's am Samstag, 22. Juli, um 14 Uhr.

Unter anderem werden zwei DJs für Musik, ein Beleuchtungssset für Ambiente, ein großer Pool für die Erfrischung und Partyspiele zur Unterhaltung gestellt. Auch das kulinarische Angebot wurde überarbeitet – nun wird auf mehr

Vielfalt, bessere Qualität und kurze Wartezeiten gesetzt. Darüber hinaus wird ein Übernachtungspaket mit Feldbett und Frühstück angeboten, damit einem unvergesslichen Abend und einer stressfreien Abreise nichts im Wege steht.

Zu sehen sein wird wieder die ganze Bandbreite des Luftsports: Ballons, Segel-, Motor-, Oldtimer- und Ultraleichtflugzeuge. Ein besonderes Erlebnis ist es, wenn die aufgereihten Flugzeuge nachts mit bunten Lichtern angestrahlt werden – das dürfte allen Teilnehmern nachhaltig in Erinnerung bleiben.

Also jetzt schnell anmelden und sich schon mal auf die Party freuen!



Weitere Infos gibt es auf Instagram (@fsvwaechtersberg), eine Preisliste wird rechtzeitig geteilt. Das Briefingpaket und ausführliche Informationen zu Anmeldung, Ablauf und Anreise finden sich auch auf der Homepage des Vereins unter <http://wp.fsvwaechtersberg.de>.

Text: Patrik Gerstenlauer/red.
Fotos: FSV Wächtersberg/BWLV-Archiv

TAGUNG IN BERLIN



Auch eine Besichtigung des stillgelegten Flughafens Tempelhof gehörte zum Programm bei der Tagung der Bundes-Luftsportjugend

Vom 17. bis 19. März tagte der Jugendausschuss der Luftsportjugend des Deutschen Aero Clubs (DAeC) mit 24 Teilnehmern in der Berliner Jugendherberge Ostkreuz. Wichtigster Tagesordnungspunkt war die Wahl der stellvertretenden Bundesjugendleiter. Mirjam Grossmann und Marcel Rast wurden kommissarisch bis zur Herbsttagung wiedergewählt.

Für den BWLV war Landesjugendleiter Tim Steiner vor Ort. Weitere wichtige Themen waren Diskussionen über die zukünftige Einbindung der Luftsportjugend in die Organisation des DAeC und die Zusammenarbeit innerhalb der verschiedenen Gremien der Luftsportjugend. Außerdem stieß die Vorstellung des Projekts „Tello League“ auf großen Zuspruch.

Innerhalb des geselligen Teils des Zusammentreffens bestand das kulturelle Highlight in der Besichtigung des 2008 stillgelegten Flughafens Tempelhof. Unter fachkundiger Führung konnten auch die weniger bekannten Orte wie zum Beispiel die Basketballhalle des Flughafens besichtigt werden.

Text und Foto: Luftsportjugend/red.

ANKÜNDIGUNG

TERMIN FÜR GUMMISEILSTART-WOCHENENDE 2023 STEHT FEST

Vom **13. bis 15. Oktober 2023** wird nach langer Pause erstmals wieder ein Gummiseilstart-Wochenende mit dem Schulgleiter SG 38 des BWLV auf dem Klippeneck stattfinden. Bitte jetzt schon den Termin vormerken!

Teilnehmen können alle Lizenzinhaber, die Interesse an einem ganz besonderen Flugerlebnis haben und den Teamgeist mit anderen Gleichgesinnten erleben möchten.

Wer Besitzer eines Holzflugzeuges ist und zu einer möglichst großen Auswahl an Oldtimern beitragen möchte, kann sich gerne bei Jana Weiss, Sachbearbeiterin SG 38 im Fachausschuss Jugend des BLWV, unter weiss@bwlv.de melden. Weitere Infos über die Veranstaltung und zur Anmeldung werden in den folgenden adler-Ausgaben veröffentlicht.

Text: Jana Weiss/red.

FREUNDSCHAFTSFLIEGEN UND GLIDEREXPO 2023

HOCH HINAUS: DER HIMMEL ÜBER HÜLBEN GEHÖRT DEN MODELLFLIEGERN



Bei der GliderExpo werden auch dieses Jahr wieder mehr als 30 Modellflugersteller aus ganz Europa ihr Angebot in Hülben präsentieren. Ein Freundschaftsfliegen ergänzt die Messe

Die Fliegergruppe Hülben lädt Anfang September herzlich zum Modell-Freundschaftsfliegen mit GliderExpo auf dem Flugplatz Hülben ein.

Die Veranstaltungswoche ist in das **Freundschaftsfliegen von Montag, 4. September, bis Donnerstag, 7. September, sowie die GliderExpo von Freitag, 8. September, bis Sonntag, 10. September**, unterteilt. Beim Freundschaftsfliegen stehen das Fliegen, der Spaß und die Kameradschaft im Vordergrund. Das großzügige und idyllisch gelegene Fluggelände ist dazu perfekt geeignet.

Bei der Messe werden mehr als 30 bekannte Modellflugersteller aus ganz Europa vor Ort sein. Neuheiten, Entwicklungen und innovative Technologien im Modellflug werden präsentiert. Außerdem wird es eine große Auswahl an verschiedenen Flugmodellen zu sehen geben

– von kleinen Einsteigerflugzeugen bis hin zu modernen Hochleistungsmaschinen ist alles dabei. Zudem gibt es die Möglichkeit, Flugmodelle oder Zubehör vor Ort zu kaufen. Eine Flugshow der Hersteller und das eine oder andere Highlight werden die Zuschauer zum Staunen bringen.

Für aktive Teilnehmer/-innen des Freundschaftsfliegens stehen Campingmöglichkeiten mit Strom und Wasser sowie Sanitärcontainer für die gesamte Veranstaltungswoche zur Verfügung. Deshalb ist für die Modellflugpiloten und Camper eine Anmeldung auf der Webseite zur Veranstaltung erforderlich.

Besucher hingegen brauchen keine Anmeldung. Für das leibliche Wohl sorgt die Fliegergruppe Hülben. Der Eintritt ist frei, Parken kostet drei Euro. Die Erlöse gehen an die Fliegerjugend der Fliegergruppe Hülben.



Mehr Informationen gibt es auf der extra eingerichteten Webseite zur Veranstaltung: <https://freundschaftsfliegen.de> – oder direkt über den QR-Code. Zudem finden sich auch Infos auf Facebook (Fliegergruppe Hülben e.V.) und Instagram (fg_huelben).



Text: Julien Brosch/red.
Foto: Herbert Locklair



SCHAUFLIEGEN IN SCHORNDORF MODELLE IN ALLEN VARIANTEN

Es gibt ein großes Spektrum des Modellflugs – von 150 Gramm bis 20 Kilogramm schweren Modellen ist fast alles dabei

Die Modellflieger der Fliegergruppe Schorndorf werden bei der Schorndorfer Woche (SchoWo), dem großen Stadtfest, mit einem Freundschaftsfliegen und mit einem Schaufliegen dabei sein.

Am **Samstag, 15. Juli 2023**, von 11 bis 17 Uhr treffen sich die Schorndorfer Vereinsmitglieder und Modellflieger aus benachbarten Vereinen zu einem **Freundschaftsfliegen**. Vielfältige, interessante Flugmodelle und Flugvorführungen werden präsentiert.

Am **Sonntag, 16. Juli 2023**, steigt das traditionelle **Schaufliegen**. Die hohe Kunst des Modellflugs steht im Mittelpunkt. Von 13 bis 17 Uhr wird in einem moderierten Programm ein großes Spektrum des Modellflugs dargeboten: vorbildgetreue Großmodelle, Banner- und Seglerschlepp, Motor- und Motorkunstflug, Elektrospeed-Modelle, 3-D-Hubschrauberflug, 150 Gramm bis 20 Kilogramm.

Das Fluggelände liegt am Ostrand der Stadt, direkt am Rems-Radweg. Der Eintritt ist an beiden Tagen frei. Gekühlte Getränke, Gegrilltes sowie Kaffee und Kuchen gibt es auf dem Platz.



Mehr Infos gibt es unter www.modellflug-schorndorf.de.

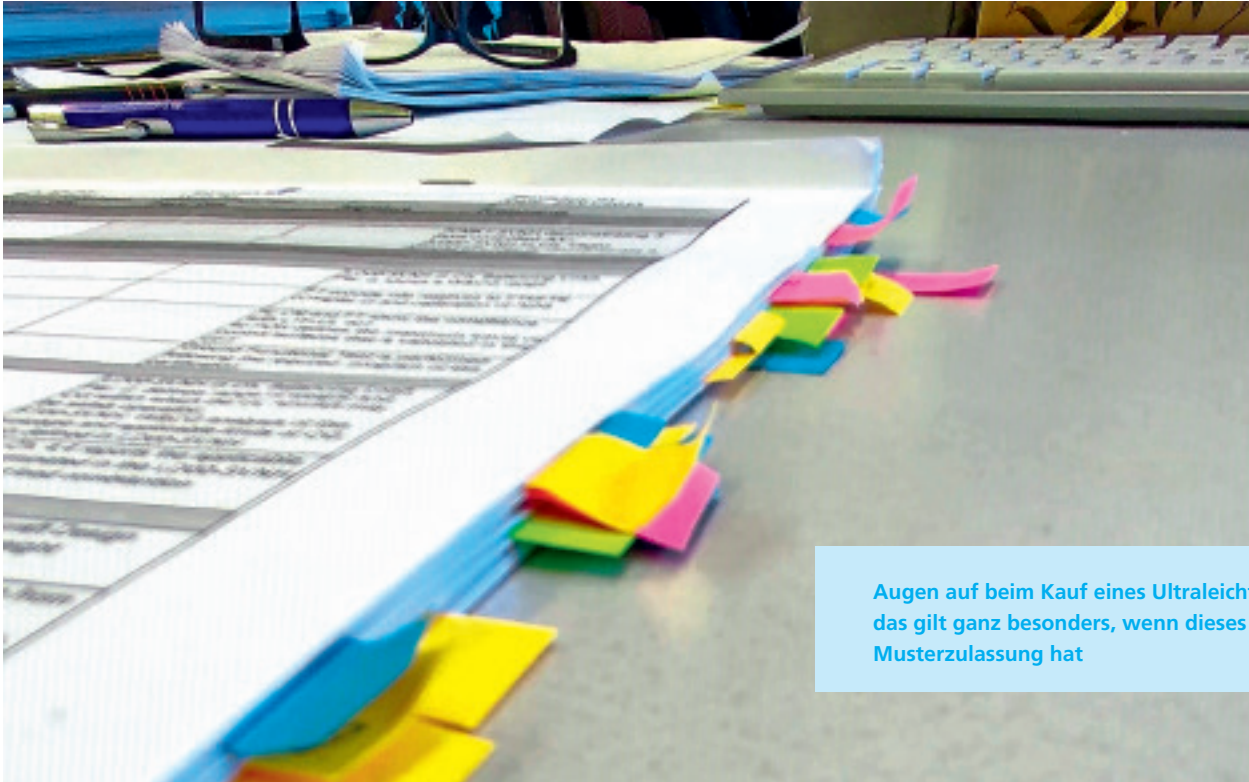
Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann



Zum Schaufliegen der Modellflieger bei der SchoWo, dem großen Stadtfest in Schorndorf, werden zahlreiche Zuschauer erwartet

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

UL-KAUF OHNE MUSTERZULASSUNG – EIN RISIKO?



Augen auf beim Kauf eines Ultraleichtflugzeugs – das gilt ganz besonders, wenn dieses noch keine Musterzulassung hat

Die Versuchung ist groß: Das brandneue UL-Modell hat genau die Eigenschaften, die sich der Käufer wünscht. Die für den Betrieb in Deutschland erforderliche Musterzulassung sei bis zur vereinbarten Auslieferung längst erledigt, heißt es beim Hersteller. Also besteht kein Risiko, dieses Flug-

gerät zu kaufen? Ganz so einfach ist es leider nicht. Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC erklärt, warum hier Vorsicht geboten ist.

Im Markt der Ultraleichtflugzeuge ist es gängige Praxis, dass neue Modelle bereits angeboten werden, bevor eine für den Be-

trieb in Deutschland erforderliche Musterzulassung erteilt wurde. Das ist an sich kein Problem, wenn die Käufer dieser Modelle sich darüber im Klaren sind, dass die Auslieferung und Inbetriebnahme des zulassungspflichtigen Luftsportgeräts noch eine unbestimmte Zeit in Anspruch nehmen können: nämlich mindestens bis zu jenem

– Anzeige –



NEU

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

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

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

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

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

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



Zeitpunkt, bis der Hersteller die Musterzulassung auch wirklich erhalten hat.

Genau hier besteht das Problem! Denn der Zertifizierungsprozess für ultraleichte Luftsportgeräte ist alles andere als eine Formsache. Die Prüfung der Muster durch eine unabhängige Stelle trägt entscheidend dazu bei, die Sicherheit der Luftsportgeräte zu erhöhen, und das nützt nicht zuletzt den Kunden, die ihre Ultraleichtflugzeuge ja auch fliegen wollen.

Was ist eine Musterzulassung?

Ein Hersteller, der ein neues ultraleichtes Fluggerät entwickeln möchte, tut das nach bestimmten technischen Vorgaben, die ihm zu einem späteren Zeitpunkt die Zulassung des Gerätes ermöglichen. Er entwirft, berechnet, testet und dokumentiert diesen Prozess nach einem vorgegebenen Schema. Am Ende des Entwicklungsprozesses reicht er seine Unterlagen beim LSG-B ein und erhält nach einem Prüfzeitraum von drei bis sechs Monaten die sogenannte Musterzulassung. Allerdings nur dann, wenn die Unterlagen vollständig und korrekt sind.

Doch leider ist das keine Selbstverständlichkeit. Vielen Herstellern fällt es schwer, eine in sich schlüssige Dokumentation zu erstellen. Das macht die Abnahme problematisch, denn auch der Prüfer muss sich an definierte Vorgaben halten, wenn er ein Luftsportgerät zulässt.

Wenn nun also Angaben fehlen oder fehlerhaft und widersprüchlich sind, muss das Luftsportgeräte-Büro so lange beim Hersteller nachhaken, bis die Daten vollständig und korrekt vorliegen. Das ist der zeitintensivste Teil im Zulassungsprozess: Je länger der Hersteller braucht, um die Angaben beizubringen, desto länger dauert es auch, bis das LSG-B die Musterzulassung erteilen kann.

Das ist ärgerlich – nicht nur für den Hersteller selbst, der seine Luftsportgeräte herstellen und ausliefern möchte, sondern auch für das Luftsportgeräte-Büro, das zusätzliche Arbeit erhält, und erst recht für den Kunden, der sein ultraleichtes Flugzeug längst gekauft hat und darauf wartet, es endlich fliegen zu dürfen.

Das Risiko trägt der Kunde

Verzögert sich aus den oben genannten Gründen die Auslieferung des heiß ersehnten neuen Fluggeräts, wird der Kunde beim Hersteller nach den Gründen dafür fragen. Manchmal erhält er die Auskunft, dass die Unterlagen für die Zulassung beim Luftsportgeräte-Büro liegen. Die bräuchten so lange für die Bearbeitung – da könne man nichts machen. In ihrer Not rufen manche Kunden nun sogar direkt beim LSG-B an. Sie fragen, wann mit einer Zulassung zu rechnen sei, und erhalten keine Auskunft, denn: Über den Sachstand im Zulassungsverfahren darf das LSG-B nur den Hersteller informieren.

Tipp für Kunden

Fragen Sie beim Kauf eines neuen zulassungspflichtigen Luftsportgerätes immer nach der Musterzulassung! Verlassen Sie sich niemals auf die vage Aussage, die Zulassung stehe kurz bevor oder sei nur eine Formalität!

Tipp für Hersteller

Beginnen Sie frühzeitig im Entwicklungsprozess mit der Dokumentation und reichen Sie die Strukturberechnungen für Ihre Neuentwicklung zum frühestmöglichen Zeitpunkt beim LSG-B ein! So können bestimmte Prüfarbeiten parallel stattfinden, das spart Zeit. Vorab empfiehlt sich ein Beratungsgespräch beim LSG-B, innerhalb dessen die Experten Ihnen ein Konzept im Hinblick auf Gutachten, Zeitraum und die zu erwartenden Kosten vorstellen können.



Weitere Infos gibt es unter <https://lsgb.daec.de/ul-zulassung-jahresnachpruefung/musterpruefungen-zulassungen/> – oder direkt über den QR-Code



Text und Foto: DAeC

ZUR ERINNERUNG:

FEUERLÖSCHER IM MOTORFLUGZEUG

Eine kurze Zeit lang war das Mitführen von Feuerlöschern in Motorflugzeugen (keine Motorsegler) vorgeschrieben. Die damals eingebauten Feuerlöcher werden jetzt zum großen Teil am Ende ihrer Nutzungsdauer (TBO) angekommen sein und müssten deshalb nach der alten Regelung ersetzt werden.

Heutzutage gilt jedoch für das Vorhandensein von Feuerlöschern eine differen-

zierte Regelung: In national zugelassenen Flugzeugen (Annex-I-Flugzeuge) sind Feuerlöcher generell vorgeschrieben (siehe § 8, 3. DV LuftBO). Hier müssen Feuerlöcher ersetzt werden, wenn ihre Nutzungsfrist abgelaufen ist.

In EASA-zugelassenen Flugzeugen sind Feuerlöcher nur noch in Motorflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 1.200 Kilogramm

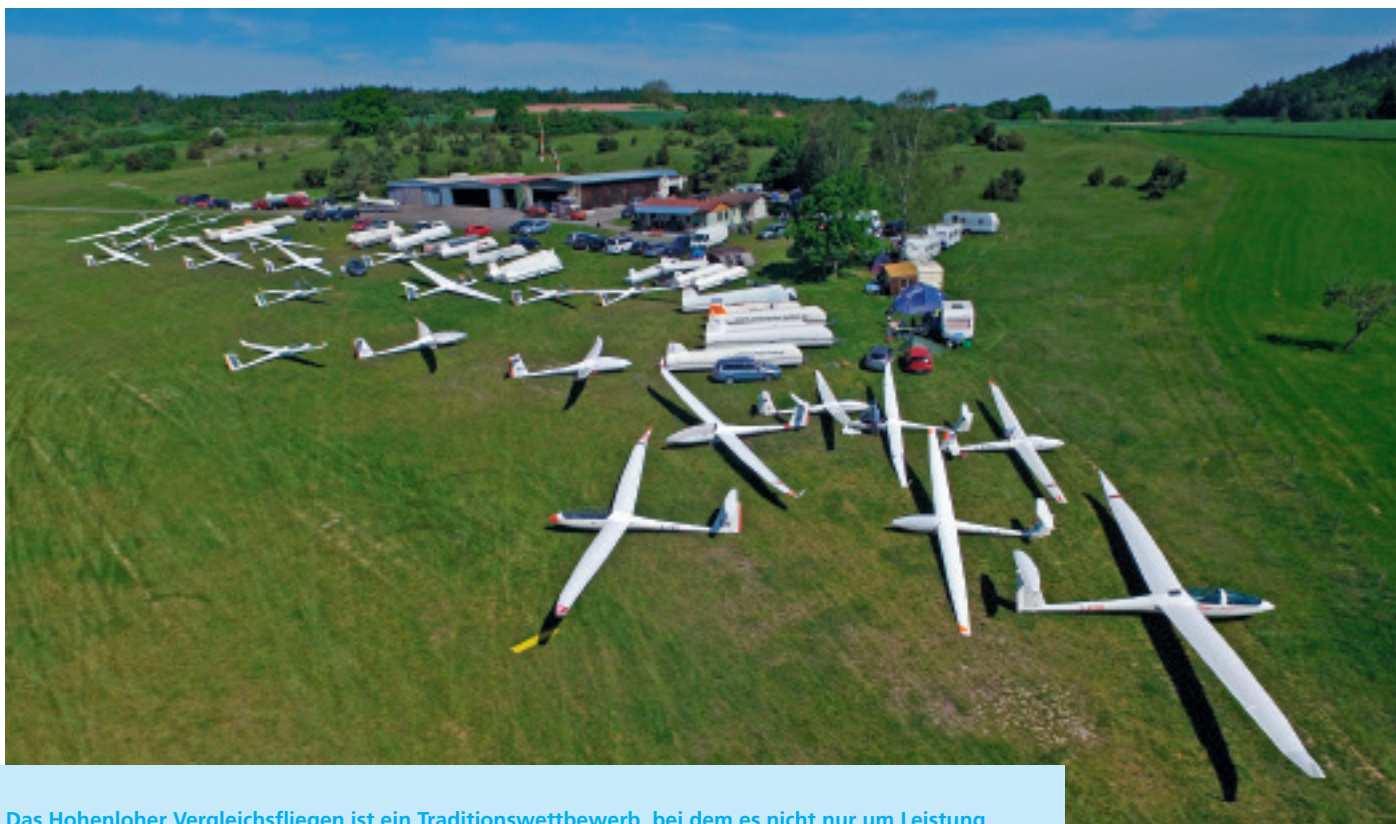
vorgeschrieben (siehe NCO.IDE.A.160). In ELA1-Flugzeugen müssen diese also nicht zwingend ersetzt werden, in ELA2- und schwereren Flugzeugen schon.

Abgelaufene Feuerlöcher müssen aus dem Flugzeug entfernt werden, da nicht lufttüchtige Teile im Flugzeug nichts verloren haben.

Text: Bundesausschuss Technik im DAeC

55. HOHENLOHER VERGLEICHSFLEIEN 2023

FREUNDSCHAFTSWETTBEWERB IM STRECKENSEGELFLUG



Das Hohenloher Vergleichsfliegen ist ein Traditionswettbewerb, bei dem es nicht nur um Leistung, sondern auch um das freundschaftliche Miteinander geht

An zwei Wochenenden zwischen dem 8. und 18. Juni richtet die Sportfliegergruppe Crailsheim wieder das Hohenloher Vergleichsfliegen aus. Bei dem Wettbewerb willkommen sind sowohl erfahrene Wettbewerbspiloten als auch Streckenflug-Anfänger oder Fluglehrer-Flugschüler-Teams.

Das Hohenloher Vergleichsfliegen ist ein Freundschaftswettbewerb im Streckensegelflug, der nicht nur auf die Hohenloher Vereine beschränkt ist. Er bietet die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch unter Segelflug-Piloten aus verschiedenen Vereinen und Altersgruppen. Gestartet wird ausschließlich im Windenstart oder Eigenstart.

Der Wettbewerb wird in zwei Klassen ausgetragen, der Leistungsklasse sowie der Gemischten Klasse. In Letzterer finden sich die Schulungsdoppelsitzer und Flugzeuge mit niederem Index wieder – überdies ist die Gemischte Klasse vor allem für Fluglehrer-Schüler-Teams, Einsteiger in den Streckenflug, aber auch zum Beispiel für die „Holzklasse“ gedacht. In der Leistungsklasse sind grundsätzlich alle Flugzeuge startberechtigt.

Gute Infrastruktur vor Ort

Veranstaltungsort ist das Fluggelände in Weipertshofen (Käsbacher Straße 24, 74597 Stimpfach-Weipertshofen). Es

liegt im Landschaftsschutzgebiet Reiglersbachtal nördlich von Weipertshofen in einer Wacholderheide zwischen zwei nahe gelegenen Badeseen. Campingmöglichkeiten bestehen direkt neben dem Vereinsheim mit den sanitären Anlagen. Die Kücheneinrichtungen können in Absprache gemeinsam mitgenutzt werden.

Der Veranstaltungszeitraum erstreckt sich über zwei Wochenenden vom 8. bis 11. Juni 2023 und am darauffolgenden Wochenende am 17. und 18. Juni 2023. Bei Bedarf ist auch ein Flugbetrieb an den dazwischenliegenden Werktagen in Abstimmung mit den Vereinsmitgliedern möglich.

Die Sportfliegergruppe Crailsheim freut sich auf zahlreiche Anmeldungen!



Fragen beantwortet der Vorsitzende der SFG Crailsheim Tino Früh unter der E-Mail-Adresse wettbewerb@sfgcrailsheim.de sowie telefonisch abends unter 0170-6337137. Die jeweils aktuellen Informationen gibt es auf der Homepage www.sfgcrailsheim.de unter HVF 2023.

Text: Tino Früh/red.

Foto: SFG Crailsheim/Walter Kellermann

ENGLISCHER BESUCH BEI DEN „HOLZWÜRMERN“



Gruppenfoto mit VGC-Präsident (v.l.): Hellmut Hirth, Christoph Kenschke, Jürgen Doppelbauer, Andrew Jarvis, Bernhard Fröschle, Herbert Kersten, Bernhard Pfau, Christoph Kunz, Roland Meckelmann

Am 14. März gab es beim Fliegenden Museum auf der Hahnweide denkwürdigen Besuch: Andrew Jarvis, Präsident des Vintage Glider Clubs (VGC), besuchte die „Holzwürmer“ des Sportflieger-Clubs Stuttgart, um sich über den Stand des Neubau-Projekts eines Moazagotls zu informieren.

Als Chris Wills im August 1973 gleichgesinnte, Oldtimer-begeisterte Segelflieger zum Coventry Gliding Club nach Husbands Bosworth Airfield lud, löste er eine ungeahnte Lawine aus: Heute ist der daraus entstandene Vintage Glider Club (VGC) ein weltweit organisierter Segelflugzeug-Club und feiert jetzt sein 50-jähriges Bestehen.

Für Andrew Jarvis, den derzeitigen Präsidenten des VGC, ist dies Anlass genug, ein Jahrbuch zu gestalten mit den bedeutendsten und schönsten Oldtimer-Segelflugzeugen. Gerüchteweise hatte er von dem Moazagotl-Neubau des Fliegenden Museums Hahnweide (FMH) erfahren.

Fachsimelei zum Thema Metallbau



VGC-Präsident Andrew Jarvis beim Probesitzen





Zum Abschluss des Besuchs gab es ein zünftiges Vesper

Der Moazogtl und seine Entstehung

Dieses Projekt war bereits auf der AERO 2019 im Foyer der Messe Friedrichshafen mit einem 1:2-Modell mit zehn Metern Spannweite vorgestellt worden. Das Original der Grunau 7 Moazogtl, eine Konstruktion von Wolf Hirth und Friedrich Wenk, war einst bei Edmund Schneider in Grunau gebaut worden und machte den Erstflug 1933. Mit einer Spannweite von 20 Metern und einem Wasserballasttank von 50 Litern war es seiner Zeit weit voraus. Die Erfahrung mit dem Moazogtl führte zur Konstruktion der ab 1935 beim Sportflugzeugbau Göppingen (heute Schempp-Hirth) in

über 100 Exemplaren gebauten Minimoa (Mini-Moazogtl).

Per E-Mail fragte Andrew bei Hellmut Hirth an, ob er in die Werkstatt kommen dürfe, um das Projekt zu besichtigen. Es dauerte nur wenige Tage, bis ein rechtsgelenkter Jaguar mit der Fähre den Kanal überquerte, um dann in Stuttgart – der Irrfahrt seines Navis folgend – die SCS-Werkstatt zu finden: Mit halbständiger Verspätung fuhr der Jaguar mit Andrew und Frau Linda auf den Parkplatz.

Intensiver Austausch

Andrew ging nach einer herzlichen Begrüßung zum Fachsimpeln über und

bestaunte den Rohbau des halbseitig beplankten Rumpfes und das Leitwerk. Sein Interesse machte auch vor Details nicht Halt und er war beeindruckt, wie in reiner Handarbeit die Metallbeschläge gefertigt werden. Dass es an dem Flugzeug keine zwei gleichen Rippen gibt, erstaunte ihn dann doch.

Für ein Gruppenfoto trugen die Holzwürmer den Rumpf dann auf den Parkplatz und befestigten das Leitwerk provisorisch. Ein gemeinsames Vesper im Kasino des SCS gab zum Abschluss noch Gelegenheit zu kurzweiligen Gesprächen „von Holzwurm zu Woodworm“.

Text und Fotos: Hellmut Hirth/red.

SPORTZEUGEN

ALTE AUSWEISE SIND NUN UNGÜLTIG

Seit dem 1. April gelten für Sportzeugen neue Regeln. Wer die Fortbildung noch nicht absolviert hat, sollte das schnell nachholen, denn die alten Ausweise sind nun ungültig.

Die Vergabe der neuen Sportzeugenlizenzen erfolgt zentral durch die Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug im DAeC und wird auf segelflug.aero und im Onlineportal Copilot veröffentlicht.

Die Fortbildung für Sportzeugen ist unkompliziert möglich: Die Bundeskommission Segelflug hat ein vereinfachtes Verfahren entwickelt, bei dem Kandidaten eine 25-minütige Schulung per Video erhalten. Anschließend folgt ein circa zehnminütiges Prüfungsquiz.

Das Video gibt es unter <https://youtu.be/mTuG2WPljns>
Das Quiz ist hier zu finden: <https://forms.gle/7De1UpirALCLraHW7>
Oder jeweils direkt über den QR-Code



Video



Quiz

Text: DAeC

UNTERWEGS IM BW2

VIER WOCHEN VINON MIT EINEM GENIALEN FLUGZEUG



An einem windigen Tag über dem Lure-Hang

Der 19-jährige BWLV-Pilot Jens Kammerer vom LSV Bruchsal durfte für das Sportsoldaten-Trainingslager in Vinon-sur-Verdon/Frankreich vom 4. bis 31. März den Discus 2b BW2 des SBW-Fördervereins nutzen. Im Folgenden berichtet er über seine Erfahrungen.

Am 4. März dieses Jahres steht unser erstes Sportsoldaten-(Sposo)-Trainingslager in Vinon vor der Tür. An der Anhängerkupplung hängt der Discus 2b BW2, ein alter Bekannter. Voller Vorfreude trete ich die lange Anreise an, die kurz hinter Basel wegen einer Panne erst mal ein jähes Ende erfährt. Allen Widrigkeiten zum Trotz erreiche ich den Flugplatz in Vinon-sur-Verdon spät in der Nacht – vier Wochen Alpenfliegen steht nun nichts mehr im Wege.

In Vinon treffe ich auf die anderen Sportsoldaten Eva Senne, Felix Herold

und Lorenz Schulze-Varnholt sowie unsere Trainer Frank Strewing und Marcus Dawert. Nach einer kurzen Akklimatisierungsphase können wir schon zwei Tage später das erste Mal starten. Man merkt, dass es auch hier noch früh im Jahr ist, doch es macht Spaß, endlich wieder in der Luft zu sein.

Wir kommen über die Standardroute bis zum Cheval Blanc, ein kurzer Flug, der mich trotzdem sehr beeindruckt hinterlässt – ich war vorher noch nicht in den Alpen und die hohen Berge das erste Mal aus der Luft zu sehen, ist definitiv einer der Momente dieses Trainingslagers, an den ich noch lange denken werde.

Lehrreiche Flüge

Die nächsten Flugtage sind vor allem durch starken Wind geprägt. Uns erwartet kein klassischer Mistral, sondern eine kräftige Westströmung, die die

Steiggebiete der Wellen an Stellen verschiebt, die sowohl die Vorhersage als auch die Erfahrung unserer Trainer auf die Probe stellt. Das selbsterklärte Ziel Saint-Crépin erreichen wir an diesem Tag nicht, atemberaubende Ausblicke über den Wolken, eisige Temperaturen und unkonventionelle Routen machen diesen Flug dennoch äußerst lehrreich und unvergesslich.

Zwei Tage später bekommen wir dann doch noch kristallklaren Mistral, der uns über die gigantische Lure-Welle bis an den Pic de Bure und im Hangflug gleich zweimal zum Mont Ventoux bringt.

Von der Thermik emporgetragen

Der erste wirklich brauchbare Thermiktag lässt bis zum 18. März auf sich warten. Wir fliegen bis zum Col de Vars und ich lerne das erste Mal richti-



Einer der vielen Wellentage mit Lentis und Rotoren



Sonnenuntergang nach der Landung

ge Gebirgsthernik kennen. Die Wolken tragen heute zuverlässig und es ist eine reine Freude, die Kämme und Grate abzufliegen, um dann im richtigen Moment steil einzukreisen und sich zusammen mit riesigen Vögeln in der Thermik emportragen zu lassen. Auch den oft zitierten Vinon-Endanflug dürfen wir heute erleben.

Das Wetter gestattet in den darauffolgenden Tagen zwei weitere Thermikflüge, bei denen wir das Gebiet von der Roten Wand bei Briançon bis kurz vor Aubenasson erschließen. Auch der berühmte Parcours darf nicht fehlen. Es ist dann doch beeindruckend, die Berge, deren Namen man vielfach in theo-

retischer Vorbereitung und in zahlreichen Erzählungen gehört hat, endlich selbst von oben zu sehen.

Endspurt beim Aufenthalt

Der größte Flug in diesen vier Wochen gelingt an einem Mistraltag. Als wir abends die Vorhersage studieren, steht fest: Am nächsten Morgen wird vor Sonnenaufgang aufgebaut und möglichst früh gestartet. Die Prognosen sollten zutreffen. Gleich am Platz steht die Welle mit guten Steigwerten und das Potenzial des Tages wird ersichtlich.

Leider steht hinter dem Pic de Bure die gestaute, feuchte Luftmasse, die

ein Weiterkommen in Richtung Norden verhindert. Wir pendeln also zwischen dem Marseiller Luftraum im Süden und den Ecrins im Norden – den ganzen Tag. Am Ende stehen 730 Kilometer auf dem Tacho. Abschließend fliegen wir bei mäßigem Wetter zwei Wettbewerbsaufgaben im kleinen Parcours und den anderen Standardstrecken. Schon sind vier Wochen vorüber.

Sicherheitsbewusstes Fliegen ist unerlässlich

Es ist interessant zu sehen, wie in Vinon und an den anderen Flugplätzen der südfranzösischen Alpen innerhalb we-



Trois-Evêchés
und Parcours

niger Tage im März so viele Piloten und Flugzeuge zusammenkommen. Der Unterschied zwischen dem beinahe leeren Luftraum in der ersten Hälfte des Trainingslagers und dem teils übervollen Parcours in der zweiten Hälfte war brachial. Ein gutes Situationsbewusstsein in Hinsicht auf Kollisionsgefahr und geländenahes Fliegen ist in diesen Flugregionen unerlässlich. Mit Hauben-

blitzer, einem leistungsstarken Flarm und Warnmarkierungen war der BW2 jedenfalls bestens für unsere Flugabenteuer ausgestattet.

In diesem Sinne geht einmal mehr ein riesiges Dankeschön an den SBW-Förderverein, der mich mit diesem genialen Flugzeug bei meinem Sposo-Jahresauftakt maßgeblich unterstützt hat.



Alle Infos zum Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs-Segelfluges in Baden-Württemberg (SBW-Förderverein) gibt es online unter www.sbw-foerderverein.de.

Text: Jens Kammerer/red.
Fotos: Jens Kammerer, Felix Herold

LSV HAYINGEN

EINLADUNG ZUR OLDTIMER-SEGELFLUGWOCHE



Segelflugzeuge älterer Bauart samt ihren Piloten sind willkommen bei der Oldtimer-Segelflugwoche in Hayingen

Von Samstag, 10. Juni, bis Sonntag, 18. Juni 2023, findet die Hayinger Oldtimer-Segelflugwoche statt. Alle Segelflugzeug-Oldtimer-Freunde sind hierzu herzlich eingeladen.

Veranstaltungsort ist das Segelfluggelände in Hayingen auf der Schwäbischen Alb. Jeder, der Zugang zu einem Segelflug-Oldtimer hat und gerne einen Oldie fliegt, kann teilnehmen.

Für ein Rahmenprogramm ist gesorgt und bei passendem Wetter hat sich der erfahrene Streckenflieger Uli Schwenk bereit erklärt, in Gruppen zusammen über Land zu fliegen. Uli wird im Doppelsitzer die Gruppe anführen und der Leistung der Teilnehmer entsprechend fliegen.

Anmeldungen nimmt der LSV Hayingen per E-Mail unter info@lsv-hayingen.de entgegen. Nähere Informationen wie auch Preise und Gebühren sind auf der Website des Vereins unter www.lsv-hayingen.de zu finden.

Der LSV-Hayingen freut sich über viele Teilnehmer und auf eine schöne Segelflugwoche mit zahlreichen Oldtimer-Begeisterten.

Text und Foto: LSV Hayingen/red.

BESUCH AUS GRUNAU AUF DER WASSERKUPPE



Die Delegation aus Grunau mit den Mitgliedern des Vereins Antikmodellflieger Deutschland (AMD) und der Museumsleitung

Bei trübem Nebelwetter besuchten am 15. April knapp 20 polnische Segel- und Modellflieger aus Grunau die Rhön. Dort waren sie zu Gast im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe.

Vergleichbar mit der Geschichte der Wasserkuppe gab es auch im heutigen Jeżów Sudecki schon früh Segelflug. Bereits kurz nach der Eröffnung der ersten Segelflugschule der Welt auf der Wasserkuppe gründete sich im damaligen Niederschlesien eine vergleichbare Schule.

Und die Parallelen setzten sich fort: Nach der Begeisterungszeit der 1920er- und frühen 1930er-Jahre dominierte dann die Ausbildung von Militärpiloten bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Aber der Wunsch der leidenschaftlichen Hobby-piloten, gemeinsam in die Luft zu gehen, kam schnell wieder auf und die zivile und friedliche Segel- und Modellfliegerei startete nach ihrer Zwangspause neu.

Programm für Jung und Alt

Die Delegationen des Modellflugvereins von Jeżów Sudecki, der ein Zentrum des polnischen Modellfluges bildet, sowie des Segelflugvereins der polnischen Stadt waren beeindruckt vom Segelflugmuseum mit Modellflug und vor allem von den vielen Exponaten und Verbindungen zwischen der Wasserkuppe und Grunau.

Die Leiter des Museums gaben hierzu viele Hinweise innerhalb von lockeren Führungen. Ein Besucher erzählte mit seinen 92 Jahren aus seinem (noch immer aktiven) Fliegerleben. Auch die mitgereisten jungen Vereinsmitglieder, teilweise noch Flugschüler, waren begeistert und lernten spannende Historie kennen.

Kleine Flugvorführungen

Der Verein Antikmodellflieger Deutschland (AMD) nutzte ebenfalls die Gelegenheit zur Kontaktaufnahme. Der AMD zeigte kleine, einfach zu bauende Flugmodelle für Kinder und Jugendliche. Mehrere Schauflüge mit einem leichten, ferngesteuerten Motorflugzeug mit Elektroantrieb durch das Museum rundeten diese Vorführung ab.

Nach einer Wanderung zum Fliegerdenkmal trat die Gruppe, frisch gestärkt im Restaurant Weltensegler, die Heimreise an – jedoch nicht, ohne eine Einladung zum Gegenbesuch ausgesprochen zu haben. Die Idee, vor Ort die bestehenden regionalen Ansätze eines Segel- und Modellflugmuseums zu erweitern, war Grund des Besuchs – die Motivation zur Umsetzung wurde durch den Besuch im Museum auf der Wasserkuppe noch verstärkt.

Text und Foto: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/red.

– 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

SPANNENDE FLÜGE UND VIELSEITIGES RAHMENPROGRAMM



Traditionell findet der Klippeneck-Wettbewerb in der ersten Woche der baden-württembergischen Sommerferien statt

Vom 28. Juli bis 5. August 2023 werden wieder ca. 90 Piloten und Teams aus Deutschland, der Schweiz, Belgien und den Niederlanden beim Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb erwartet. Der Wettbewerb wird in der Club-, 15m-, 18m-, Doppelsitzer- und Offenen Klasse ausgetragen und ist ausgebucht. Allerdings besteht aktuell noch eine gute Chance, über die Warteliste einen

der begehrten Startplätze zu ergattern.

Neben den Wertungsflügen wird auch in diesem Jahr wieder ein vielseitiges Rahmenprogramm geboten. Die Gäste dürfen sich auf Kunstflüge von Thomas Bader sowie auf die Fallschirmspringer des Fürstenberg-Teams freuen. Das Team der SFG Spaichingen-Aldingen und der Sportfliegergruppe Schwenningen unter Lei-

tung von Hans-Peter „Botte“ Grimm wird wieder für das leibliche Wohl der Piloten und der Gäste sorgen.

Weitere Informationen zum Wettbewerb und zur Anmeldung gibt es auf der Website www.klippeneck-wb.de. Die Ausrichter freuen sich auf viele Teilnehmer und Besucher!

Text: Bastian Kaiser/red.
Foto: Klippeneck-Wettbewerb

JETZT ANMELDEN:

OFFENE LANDESMEISTERSCHAFT IM SEGELKUNSTFLUG

Die Anmeldung für die Offene Landesmeisterschaft im Segelkunstflug (LSKM 2023) ist seit dem 30. März offen. Die Meisterschaft findet im Zeitraum vom 26. August bis 1. September 2023 auf der Hahnweide statt.

Angeboten werden die Wettbewerbsklassen Unlimited, Advanced und Sportsman. Das Teilnehmerfeld ist auf 50 Personen begrenzt.

Anmelden kann man sich wie üblich über das Copilot-System des DAeC. Auch die Ausschreibung sowie alle Infos sind darüber zu finden: <https://copilot.segelflug.aero/competition/myregistration/> – oder direkt über den QR-Code.



Text: DAeC

FÜR PILOTINNEN:

FÖRDERPROGRAMM DER DEUTSCHEN SEKTION DER 99S



Bei regelmäßigen Treffen tauschen sich die Pilotinnen der 99s aus

Die 99s Germany haben ihr Förderprogramm verlängert und erweitert: Angehende Pilotinnen werden jetzt mit bis zu 900 Euro unterstützt, wer sein Rating erweitert (IFR, FI, CPL etc.) wird mit 500 Euro unterstützt.

Thea-Rasche Förderung

Die Ninety-Nines bieten eine finanzielle Unterstützung für Frauen, die ihre Leidenschaft für das Fliegen leben wollen, egal, ob sie gerade mit einer Pilotenlizenz beginnen oder sich weiterentwickeln wollen.

Wer seine Ausbildung beginnt, erhält eine Prämie für den ersten Alleinflug in Höhe von 200 Euro. Wer die Prüfungen bestanden hat und die Lizenz in Händen hält, erhält noch einmal 500 Euro, fürs Dranbleiben werden nach der ersten Scheinverlängerung – nach zwei Jahren – 200 Euro vergeben. Während der Ausbildung wird der Jahresbeitrag der Deutschen Sektion erlassen. Für weitere Lizenzen (Ratings wie FI, IFR, CPL, MEL) werden jeweils 500 Euro Förderung zur Verfügung gestellt, die nach der Prüfung vergeben werden.

Das Angebot gilt für Mitglieder der 99s, die der Deutschen Sektion angehören.

Hintergrund

Die Ninety-Nines – 99s – sind eine weltweite Gemeinschaft von Pilotinnen aus 35 Ländern und damit ein internationales Forum zum Austausch unter Gleichgesinnten. Ziel der 99s ist es, Frauen in allen Sparten der Luftfahrt zu fördern, zu unterstützen und zusammenzubringen. Dazu gehören Förderprogramme, Flugsicherheitstrainings oder einfach Treffen und der Erfahrungsaustausch mit anderen Pilotinnen.

Die Organisation gründete sich am 2. November 1929 am Curtiss Field, Long Island, New York. Alle 117 amerikanischen weiblichen Piloten mit Lizenz waren eingeladen worden, um sich gegenseitig zu unterstützen. 99 von ihnen kamen und gründeten die „99s“. 1931 wurde Amelia Earhart zur Präsidentin gewählt. Derzeit zählt die Organisation mehr als 5.000 Mitglieder weltweit. Dazu gehören professionelle Pilotinnen, Pilotinnen der allgemeinen Luftfahrt und Hobbypilotinnen, die einfach gerne fliegen.

Der internationale Hauptsitz der 99s befindet sich am Will Rogers World Airport in Oklahoma City, Oklahoma. Dort befinden sich auch ein großes Archiv, persönliche Aufzeichnungen, Sammlungen und Erinnerungsstücke sowie biografische

Daten von Pilotinnen aus der ganzen Welt sowie der Standort des 99s Museum of Women Pilots.

Die Deutsche Sektion der 99s

Zu Beginn der 1970er-Jahre gründete sich die erste deutsche Sektion der 99s. Eine der ersten Präsidentinnen war die legendäre Pionierfliegerin Elly Beinhorn.

Im Dezember 1997 fand sich eine Gruppe deutscher Pilotinnen zusammen, um die Arbeit der 99s in Deutschland wieder aufzunehmen und rief die Sektion erneut ins Leben. Die fünf Gründungsmitglieder der Deutschen Sektion waren Andrea Amberge, Marion Hof, Dr. Angelika Machinek, Renate Schmidt und Josephine Schuhmann. Heute zählt die deutsche Sektion der 99s über 40 Mitglieder. Das 25-jährige Bestehen konnte 2022 am Flugplatz Hildesheim auf der Aviators Farm gefeiert werden.



Weitere Infos zur Deutschen Sektion und zum Förderprogramm gibt es unter www.ninety-nines.de, weitere Infos zur internationalen Organisation auf: www.ninety-nines.org.

Text und Foto: Ursula Hammer

ERFAHRUNGEN AUS ERSTER HAND



Johanna Steil, 26-jährige Pilotin des SFV Bad Wörishofen, nahm vom 7. bis 15. April 2023 am schon traditionellen Alpengebirgsflug-Trainingslager des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF) im slowenischen Bled teil. Hier berichtet sie von ihren Erfahrungen.

Das erste Mal hatte ich vom AMF in Südfrankreich erfahren, als ich im Frühjahr 2022 mit Freunden in Saint Auban fliegen war. Dort konnte ich im Doppelsitzer bereits erste Bergerfahrung sammeln und wollte diese unbedingt ausbauen. Klara Neumayr, eine Freundin, erzählte mir dort, dass der AMF jedes Jahr ein Gebirgsflugtraining für Frauen in Bled anbietet. Also meldete ich mich an.

Der Winter 2022/2023 war geprägt von Vorbereitungen: Einlesen in Sicherheitsbroschüren, Bekleben des Vereinsflugzeuges, Ausleihen der Sauerstoffanlage bei Fliegerkameraden oder auch Lufträume und Landwiesen in den Rechner laden.

Persönliche Grenzen der Teilnehmerinnen ernst genommen

Und mir nichts, dir nichts war der Winter vorbei und es ging los. Für mich war es das erste Mal, ohne den Verein mit einem unserer Flugzeuge an einem anderen Platz

zu sein – also am besten nichts vergessen. Am Donnerstag, 6. April, ging es los. Angekommen in Bled begrüßte mich Walter Eisele, Leiter des Trainingslagers. Auf Schwäbisch erklärte er mir sein Motto: „Wenn ihr euch bei etwas unsicher fühlt, dann sagt dies. Zum Beispiel, wenn man am Hang noch nicht kreisen möchte, sondern lieber achtern, oder man zu nah am Hang fliegt und sich unwohl fühlt.“ Die persönlichen Grenzen der Teilnehmerinnen waren ihm sehr wichtig.

Am Freitag ging es mit einem Einweisungsflug im Janus des AMF los. Dabei lernte ich die örtlichen Berge kennen. So konnte ich am Dob, Begu und Stol die ersten Achten drehen und die wunderschönen Karawanken von oben bewundern (eigentlich haben die Berge slowenische Namen, aber da sich von uns keiner diese Zungenbrecher merken konnte, hat sich Walter andere Namen für die Berge überlegt).

Andere hatten an diesem guten Tag richtig Glück und konnten bei ihrem Einweisungsflug direkt nach Nötsch und zurück in unter einer Stunde mit einem Schnitt von ca. 170 Stundenkilometern fliegen. Walter sagte selbst, so einen Tag habe er dort noch nicht erlebt. Motiviert von meinem Einweisungsflug baute ich meine ASW19 auf und ver-

suchte, die Tipps, die mir Walter gegeben hatte, umzusetzen.

Große Hilfsbereitschaft

Die nächsten beiden Tage waren von Regen geprägt, aber wir nutzten dennoch die Zeit, indem wir Landwiesen im örtlichen Tal besichtigten und die Sauerstoffanlage meines Helfers einbauten. Der hatte nämlich auch sein Flugzeug dabei und war sozusagen „fliegender Helfer“. Bei allen technischen Problemen konnten wir auf die Helfer aus Beilngries, von Walter auch „Beilngries Mafia“ genannt, zurückkommen. Diese hatten alles an Werkzeug dabei, selbst einen Lötkolben: So konnte zum Beispiel für die AM1, die Förder-LS4 des AMF, ein Adapter für eine andere Batterie gelötet werden, da die eigentliche Batterie daheim vergessen wurde. Keine Stunde später war die AM1 wieder flugbereit. Egal, welches Problem man hatte: Der Zusammenhalt aller war groß und eine helfende Hand immer in der Nähe.

So konnte der nächste Flug- und erste Trainingstag am Montag kommen. Die Gruppe wurde je nach Flugzeug und bisheriger Bergerfahrung in Teams aufgeteilt. Ich war im Team mit Sophie Hartmann (LS4) und Heike Nachtigall, die bei Walter im Janus mitflog (es ist möglich,



◀ Blick auf die Karawanken



▲ Der Triglav aus der Sicht des AMF-Janus

im Doppelsitzer teilzunehmen, wenn man sich so wohler fühlt).

Ausgiebiges Feedback

Walter würde den Tag im Nachhinein mit den Worten „Wolkenthermik, gestört durch Berge“ bezeichnen. Der klassische Hangflug funktionierte nämlich nicht, und so übten wir, „hochnäsiger“ in der Thermik zu fliegen. Nase hoch, mit dem Seitenruder abstützen, den Kreis ein bisschen verlagern, wieder eng rum. Mein Helfer schlich sich mit seiner LS6 zu unserem Team dazu und zu viert machten wir die Gegend unsicher.

Walter leitete uns an, so waren im Funk nach jedem ausgekurbelten Bart die Worte „Wir ziehen weiter, Mädels“ zu hören. Wir lernten den Kahlkogel, Frauenkogel und Mittagkogel näher kennen. Abgerundet wurde dieser schöne Flug noch durch ein Debriefing mit dem Team am Abend, bei dem jeder von seinen Erlebnissen im Flug berichtete und wir ein ausgiebiges Feedback von Walter über den Tag und unsere Flugstile bekamen.

Vielseitigkeit des Segelflug-Sports erlebt

Mit dem Mittwoch hatten wir in einer doch eher regnerischen Woche noch ei-

nen weiteren fliegbaren Tag. Für mich, Sophie und Heike war das oberste Gebot, oben zu bleiben. Allerdings musste ich nach einer Stunde einmal kurz zwischenlanden und es noch mal versuchen. Danach schaffte ich es auch, Walter und Heike zu finden, und ich konnte dann im Hangflug die Berge aus der Nähe bewundern. Mit Trainer geht es doch leichter, wenn man direktes Feedback bekommt, etwa „Hier noch näher an den Hang“ oder „Jetzt achtern“.

Als ich Klara im Nachgang des Lehrgangs fragte, wie es ihr gefallen hatte, war ihr besonders der Flug vom Mittwoch in Erinnerung geblieben: „Es war natürlich traurig, dass es so viel regnete, andererseits war ich komplett überrascht und begeistert davon, dass wir am Mittwoch bei totaler Abschirmung trotzdem so weit fliegen konnten. Beim Zurückgleiten vom Dobratsch wurde mir stark vor Augen geführt, wie vielfältig und cool unser Sport ist – und wie sehr es sich auszahlt, auch mal im Regen ins Fluglager zu fahren.“

Großes Lob für die Trainerinnen und Trainer

Klara Neumayr flog zusammen mit Sabine Wisbacher und Léna Kittler als Trainerin im Team. Aus Interesse fragte

ich sie, wie Léna so als Trainerin sei, da sie seit zehn Jahren dabei ist, erst als Teilnehmerin und in der Zwischenzeit als Trainerin. Auch hierzu äußerte sich Klara durchweg positiv: „Mit Léna zu fliegen war super. Sie ist eine sehr umsichtige Trainerin, wir haben unsere nächsten Entscheidungen immer diskutiert und so konnte ich abgleichen, wie ich selbst die Entscheidung getroffen hätte und was in der Diskussion daraus geworden ist. Da habe ich viel mitgenommen. Außerdem ist die Léna ein richtiges Vorbild für mich, weil sie so gut und umsichtig fliegt. Es ist eine große Bereicherung, mit anderen jungen Frauen zu fliegen.“

Neben Léna Kittler und Walter Eisele komplettierten Ute Baranowski, Ralf Fischer, Toni Kittler, Patrick Krumm, Veit Layer, Rainer Peghini und Michael Weingart das Trainer-Team. Vielen Dank dafür!

Mir persönlich gefiel auch gut, dass es jeden Morgen ein tolles Wetterbriefing von Ute Baranowski und Caro Schmitt gab. An den regnerischen Tagen nahmen sich die beiden sogar die Zeit, etwas Meteorologie-Unterricht zu geben. Ebenso war dies bei Rainer und Andi, die ein BZF-Sprechtraining anboten, der Fall.



Viel Neues gelernt

Trotz der vielen Regentage hat mich das Trainingslager fliegerisch deutlich weitergebracht, da ich durch die Trainer erstmals direktes Feedback zu meinem Flugstil bekam. Das habe ich lange nicht mehr erlebt, seitdem ich Scheinpilotin bin. Der Gebirgsflugehrgang des AMF ist nicht nur etwas für Neulinge wie mich, sondern auch für Frauen mit Gebirgsflugerfahrung, die noch etwas Neues lernen wollen. Ich bin nächstes Jahr zu Walters 100. und wahrscheinlich leider letztem Trainingslager in Bled wieder dabei und kann es nur weiterempfehlen!



Wer den Frauensegelflug unterstützen möchte, kann – unabhängig vom Alter, männlich oder weiblich – in den AMF eintreten. Weitere Infos über den Förderverein finden sich auf der Webseite www.am-foerderverein.de.

Text: Johanna Steil/red.
Fotos: Andreas Riedel

Die Teilnehmerinnen des AMF-Trainingslagers am Flugplatz im slowenischen Bled

BUNDESWEITES TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN 2024 AMF ORGANISIERT NÄCHSTES HEXENTREFFEN

Von Freitag, 26. Januar, bis Sonntag, 28. Januar 2024, jährt sich das bundesweite Treffen der Luftsportlerinnen, besser bekannt als Hexentreffen, zum 48. Mal. Diese Ausgabe wird vom Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug (AMF) organisiert und findet ganz in der Nähe des Flugplatzes Hahnweide in der DEULA Baden-Württemberg gGmbH, Hahnweidstraße 101, 73230 Kirchheim unter Teck, statt.

Alle Informationen zum Programm und zur Anmeldung gibt es demnächst unter www.AMFHexentreffen2024.de.

Text: AMF/red.

TRAININGSLAGER AUF DEM KLIPPENECK JETZT ANMELDEN ZUM AMF-STRECKENFLUGTRAINING!

Der Dr. Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug (AMF) bietet im Sommer wieder ein Streckenfluglager an. Eingeladen sind alle Frauen, die entweder schon ambitionierte Streckenfliegerinnen sind und ihren Horizont erweitern wollen, oder aber solche, die den Einstieg ins Streckenfliegen suchen.

Sechs qualifizierte Trainer freuen sich auf Teilnehmerinnen für das AMF-Streckenflug-Trainingslager. Dieses findet auf dem Klippeneck von Samstag, 12. August (Anreisetag) bis Freitag, 18. August 2023 (Abreisetag) statt.

Was wird erwartet?

- eine Segelfluglizenz und mindestens 50 Stunden nach Lizenzerhalt
- eine gültige F-Schlepp-Berechtigung
- 2023 wurden bereits mindestens fünf F-Schlepp-Starts absolviert
- ein Flugzeug
- mindestens eine/n Helfer/-in

Die Anmeldung ist bis zum 30. Juni 2023 möglich. Mehr Infos gibt es unter www.am-foerderverein.de (→ Aktuelles).

Text: AMF/red.

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

ERFOLGREICHSTES AUSBILDUNGSJAHR SEIT LANGEM BEI DER FG FREUDENSTADT



Für 60 Jahre Mitgliedschaft wurde Heinz Kappler (Mitte) vom Vorsitzenden Axel Reich (rechts) und dem Zweiten Vorsitzenden Karl Pfau (links) geehrt

Berichte und Ehrungen standen kürzlich bei der Hauptversammlung der Fliegergruppe Freudenstadt in der Linde Lombach an. Der Verein ist auf einem guten Kurs und konnte viele erfreuliche Entwicklungen vermelden, vor allem in der Ausbildung.

Der Vorsitzende Axel Reich dankte allen ehrenamtlichen Helfern, die 2022 einen reibungslosen Flugbetrieb ermöglicht hatten. Einen besonderen Dank erhielt das Technik-Team, das alle Flugzeuge, Fahrzeuge, Fallschirme und Liegenschaften für die Mitglieder in Schuss gehalten hatte.

Zunächst gab es Neuigkeiten: So ist die FG Freudenstadt seit Januar 2023 Mitglied beim Württembergischen Landessportbund, ebenso wie auch der BWLV.

Mit dem Vereins-UL Dynamic machte Axel Reich mit Tobias Abraham einen Antrittsbesuch beim Aéro-Club Courbevoie in Paris/Saint Cyr. Auch in diesem Jahr will man eventuell einen Ausflug zur französischen Partnerstadt wagen.

Starke Bilanz in der Ausbildung

2022 war für die FG Freudenstadt das erfolgreichste Ausbildungsjahr seit Langem. Aktuell sind zehn Segelflugschüler in der Ausbildung. Die Segelflugglizenz erwarben Tim Heritier, Anton Otto Harzer, Martin Pollex, Florian Ebert, Timo Hildenbrand und Marven Gründler. Und nachdem Oskar Haug im Januar seinen 14. Geburtstag beging, konnte er kürzlich seinen ersten Alleinflug absolvieren.

Den Motorflugschein absolvierte Tobias Abraham. Fluglehrerin Esther Schmalz berichtete über Fortschritte bei der Ultraleicht-

Schulung. Martin Busch beendete 2022 seine Fluglehrerausbildung. Axel Reich richtete einen Dank an alle motivierten Flugschüler und Fluglehrer.

Gute Entwicklung in der Technik

Der Zweite Vorsitzende Karl Pfau dankte allen Mitgliedern für ihren wichtigen ehrenamtlichen Einsatz. Ein großes Lob erhielt insbesondere das Werkstattteam, das auch diesen Winter dafür gesorgt hatte, dass die Flugzeuge zum Saisonbeginn startklar waren.

Der Technische Leiter Timo Lehrke dankte ebenfalls allen, die ihn nahezu jedes Wochenende bei der Winterwerkstattarbeit unterstützt hatten. Darin eingeschlossen war natürlich auch das Team, welches das Motorflugzeug und das UL betreut. Damit die Kontinuität in diesem Bereich gesichert ist, nahmen Wolfgang Haug und Jörg Müller an einem Motorenwartlehrgang M1 des BWLV auf dem Klippeneck teil.

Alles in Ordnung bei Finanzen, Leistungsflug und Jugend

Eine ausgeglichene Kassenbilanz legte Kassier Tobias Abraham vor – die Kassenprüfer Max Kappler und Thomas Haug bestätigten ihm eine perfekte Arbeit.

Leistungsflugreferent Frank Popp meldete eine erfolgreiche sportliche Saison. So legten die Segelfluggpiloten des Vereins motorlose 59.680 Kilometer bei Überlandflügen zurück, 46.055 Kilometer davon wurden vom heimischen Fluggelände in Musbach aus absolviert. Die weitesten Flüge von Musbach aus erflogen Hansjörg Rothfuß (868 Kilometer), Frank Popp (723 Kilometer) und Timo Lehrke (711 Kilometer). Nur knapp verfehlte man den Aufstieg in die Segelflug-Bundesliga.

Über eine aktive und motivierte Jugendgruppe informierte Jugendleiter Jann Heritier. Er selbst war seinen ersten Wettbewerb beim Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen mitgeflogen und hatte dort einen guten vierten Platz erreicht.

Ehrungen für Heinz Kappler und Armin Baur

In Heinz Kappler wurde ein verdientes Mitglied für 60 Jahre Mitgliedschaft geehrt. In den 1970er-Jahren hatte Kappler am Aufbau des Fluggeländes Musbach mitgewirkt. Als gutes Vor-

bild hatte er dann in den 1980er-Jahren die Jugend zum Strecksegelflug motiviert. Der Weg hat sich gelohnt: Mit Dirk und Axel Reich sowie Christof Geißler stellte die FG Freudenstadt in den Folgejahren mehrmals Deutsche Meister und Michael Buchthal erlog 2008 in Rieti/Italien sogar den WM-Titel in der Standardklasse.

Armin Baur wurde für seine 30-jährige aktive Mitgliedschaft geehrt.

Ausblick

Höhepunkt des Jahres 2023 wird am 4. November der Deutsche Segelfliegertag im Kurhaus und Kongresszentrum sein. Zudem wollen mehrere Gastfluggruppen im Sommer wieder einen Aufenthalt in Musbach genießen.

Text und Foto: Lothar Schwark/red.

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES FSV 1910 KARLSRUHE



Ehrung für 25 Jahre Mitgliedschaft (v.l.): Jürgen Christoph, Immo Gärtner, Vorsitzender Roland Helfer und Christian Zappe

Die Jahreshauptversammlung des FSV Karlsruhe fand dieses Jahr erstmals wieder in Präsenz statt, nachdem sie zuvor hatte online stattfinden müssen. Über 60 Mitglieder erschienen am 24. März und sorgten für eine ausgelassene Stimmung.

Auch in diesem Jahr lauschten die Mitglieder dem Geschäftsbericht des Ersten Vorsitzenden Roland Helfer über die vergangene Saison 2022. Neben vielen Zahlen, Daten, Fakten (über 7.000 geleistete Arbeitsstunden, über 56.000 geflogene Vereinskilometer) präsentierte er auch die Highlights der vergangenen Saison. Davon gab es einige.

Klimaneutralität als ausgewiesenes Ziel

Das Jahr 2022 war stark davon geprägt, das Ziel der Klimaneutralität des Vereins und der Luftsportgemeinschaft Rheinstetten voranzutreiben. So fand die erste Baumpflanzaktion zum Ausgleich des beim Fliegen entstandenen CO₂ statt, bei der 26 neue Bäume gepflanzt wurden. Auch wurde der Pachtvertrag mit der Naturstrom Rheinstetten Bürger-Energiegenossenschaft (BEG) für das Hallendach abgeschlossen, um eine Photovoltaik-Anlage mit einer Leistung von knapp 100 kWp zu installieren.

Aus dieser Photovoltaik-Anlage kann die neu angeschaffte Elektrowinde ESW-2B mit 100 Prozent erneuerbarer Energie be-

trieben werden. Die Winde wurde von der LSG Rheinstetten mit ihren drei Vereinen Akaflieg Karlsruhe, LSV Albgau, FSV Karlsruhe finanziert.

Highlight Elektro-Winde

Die Lieferung der neuen Winde, welche die erste elektrisch betriebene Startwinde für Segelflugzeuge in Baden-Württemberg darstellt, war das größte Highlight der Piloten des FSV Karlsruhe. Dazu wurden bereits im Januar die Kabel verlegt, um die notwendige Infrastruktur für die Inbetriebnahme der Winde im Juli bereitzustellen. Im September fand das große Einweihungsfest für die Elektrowinde statt – ein voller Erfolg. Bereits im August hatte unter anderem der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann das Segelfluggelände Rheinstetten besucht, um sich selbst einen Eindruck von den Klimaschutzmaßnahmen zu verschaffen und einen Start an der neuen Winde selbst zu erleben.

Bisher konnten bereits über 1.700 Starts an der neuen Winde durchgeführt werden. Nach der Landung der Segelflugzeuge werden diese von den ebenfalls 2022 angeschafften Elektro-Carts, das Highlight der jüngeren Flugschüler, zurück an den Start gezogen. Durch diese Maßnahmen konnten schon über 1.000 Liter Diesel eingespart werden.

Neuwahlen erfolgreich absolviert

In der Vorstandschaft und den verschiedenen Abteilungen des FSV Karlsruhe standen 2022 wieder Neuwahlen an. Als neuer Zweiter Vorsitzender des FSV wurde Dieter Ruchser gewählt. Er löst Bernd Gaus nach 20 Jahren in diesem Amt ab. Ebenso wurden die beiden Beisitzer im Hauptausschuss, Thomas Reinhold und Leo Hindenlang, neu gewählt. In der Abteilung Ultraleicht wurde Alexander Muckenhirn zum stellvertretenden Abteilungsleiter gewählt.



**DAeC-Ehrung für
40 Jahre Segelflugehrer:
Rafael Winter (links) mit
dem Ersten Vorsitzenden
Roland Helfer**

Die Abteilungsleitung der Abteilung Motorflug wurde einstimmig wiedergewählt, während in der Abteilung Segelflug Jürgen Leber zum Abteilungsleiter, Jonas Zeller zum zweiten Abteilungsleiter und ebenso die Beisitzer neu gewählt wurden. Neuer Jugendleiter wurde Florian Metzger. Allen Gewählten gratulierte der Erste Vorsitzende Roland Helfer herzlich zur Wahl. Gleichzeitig bedankte er sich bei den in den „Ruhestand“ verabschiedeten Mitgliedern für ihre Arbeit.

Ehrungen

Geehrt wurden drei Mitglieder für 25 Jahre Mitgliedschaft (Jürgen Christoph, Immo Gärtner und Christian Zappe) sowie ein Mitglied für 40 Jahre als Segelflugehrer (Rafael Winter). Eine besondere Ehrung verlieh der Erste Vorsitzende den beiden

aus dem „Dienst“ verabschiedeten Segelflugehrern Gebhard Burkart und Karlheinz Willke nach ihrer 46-jährigen Dienstzeit. Weiter sprach er seinen Dank an alle tatkräftigen Mitglieder und Titelträger, unter anderem für die Instandhaltung des großen Flugzeugparks, aus.

Gute Entwicklungen im Verein

Kurzweilig präsentierte der Zweite Vorsitzende Dieter Ruchser den Kassenbericht und gab einen schnellen Überblick über die finanzielle Situation des Vereins. 2022 konnte ein weiteres Jahr in Folge ein positives Ergebnis im FSV Karlsruhe wie auch in den einzelnen Abteilungen erzielt werden. Neben den regulären Einnahmen wurden zahlreiche Spenden akquiriert. Auch dadurch waren im Flugzeugpark Veränderungen und Aufrüstungen möglich. So wurde das älteste Segelflugzeug verkauft, ein Standard Cirrus. Dafür schaffte die Segelflugabteilung einen Discus CS an.

Die vorgeschlagenen Satzungsänderungen wurden von allen anwesenden Mitgliedern durch die Mitgliederversammlung bestätigt.

Abschließend präsentierte Roland Helfer das Projekt „Nikolaus“, das sich mit der Nachfolgeregelung des Ersten Vorsitzenden befasst. Ziel ist es, den Verwaltungsaufwand beim Vorstand zu reduzieren und den Generationenwechsel innerhalb der Vereinsführung zu planen und durchzuführen.

Zum Schluss bedankte sich der Vorstand für die zahlreiche Teilnahme und wünschte allen Mitgliedern eine erfolgreiche Saison 2023.

**Text: Christian Merklinger
Foto: Philipp Prskawetz**

Region 6 – Westalb-Hochrhein

ERFOLGREICHE WERBEAKTION FÜR DEN LUFTSPORT



Bei der Flugsportvereinigung Wächtersberg durften kürzlich neun Interessierte in die Welt der Fliegerei hineinschnuppern. Das Ziel, jedem Teilnehmer etwas Wissen über die Fliegerei zu vermitteln und ihn die Welt von oben erleben zu lassen, wurde erreicht. Manche scheinen nun auch tatsächlich Gefallen am Fliegen gefunden zu haben.

**Bei einem Theorieabend
wurden die wichtigsten
Grundlagen vermittelt**



Ganz wichtig: der Vorflug-Check



Bei Gastflügen durften die Interessierten ihre Heimat von oben erleben

Zunächst nahm am Freitagabend Flugbetriebsleiter Patrick Kern die Teilnehmer mit auf den Streifzug durch die teilweise trockene, aber notwendige Theorie, die man sich in der Ausbildung zum Piloten aneignen muss. Dazu gehört unter anderem Luftrecht, weitere Themenbereiche sind Lufträume, Navigation, Technik, Meteorologie, aber auch menschliches Leistungsvermögen. Dies kann man zwischenzeitlich überwiegend durch Online-Kurse lernen, unterstützt durch Einheiten mit Fluglehrer. Mit praktischen Übungen eignet man sich die Funksprechverfahren an, die man für die Kommunikation benötigt.

Der stellvertretende Ausbildungsleiter Patrick Hagel zeigte die Ausbildungsmöglichkeiten und deren Verlauf im Verein auf. So kann nun neben der klassischen Segelflugausbildung auch vom

Fußgänger direkt zum Motorseglerpiloten ausgebildet werden. Die Ausbildungsabschnitte führen zum ersten Alleinflug, über das Aneignen verschiedener Flugtechniken und Überlandflug hin zur praktischen Prüfung. Aufbauend auf diese ersten Lizenzen können leicht weitere Berechtigungen wie Segelkunstflug oder Lizenzen wie der Motorflug erworben werden.

Von der Theorie in die Praxis

Am Samstagmorgen versammelten sich alle Teilnehmer um die drei auf dem Vorfeld stehenden Flugzeuge. Die ersten Gastflüge wurden auf zwei Motorseglern und einem Ultraleichtflugzeug durchgeführt. Zunächst aber gab der Flugleiter unter anderem ein Wetterbriefing, bevor der stellvertretende Vorsitzende und Fluglehrer Chris Müller die

Teilnehmer begrüßte und ausführlich den Rundgang um das Flugzeug für den Vorflugcheck erläuterte.

Nach dem Innencheck und der Überprüfung des Ölstandes wurden unter anderem die Ruder und Steuerflächen überprüft. Anschließend verteilten sich die Teilnehmer mit den Fluglehrern auf die drei doch sehr unterschiedlichen Flugzeuge. Ein Flug zum Beispiel führte in Richtung Altensteig, wo die Teilnehmer ihr eigenes Haus von oben zu sehen bekamen.

Da das Wetter mitspielte und sogar Thermik war, konnten am Nachmittag für alle Teilnehmer die geplanten zwei Segelflugsstarts durchgeführt werden, und die anschließenden Flüge wurden dank der aufsteigenden Warmluftpakete auch etwas länger.

Viele Wünsche erfüllt

Damit erfüllte sich zum Beispiel die Hoffnung von Samuel Dengler aus Aichhalden, auch mal das Fliegen mit Thermik erleben zu dürfen. Der junge Mann hatte zwei Jahre zuvor mit 14 Jahren erstmals als Passagier im Segelflieger gesessen, hatte seinerzeit aber mangels Thermik viel zu schnell wieder festen Boden unter den Füßen gehabt. Wegen Schulstress hatte er damals die Idee einer Segelflugausbildung zunächst nicht weiterverfolgt.

Die Teilnehmer waren jeweils mit einem Fluglehrer unterwegs



Da er aber von klein auf flugbegeistert ist und schon lange Modellflug betreibt, nutzte er die Chance des Gastfliegens, um zu sehen, ob die Flugausbildung für ihn immer noch infrage kommt.

Das wollte auch Michael Hammer aus Tailfingen wissen, der von den vielen Erzählungen seines Großvaters aus dessen Zeit als Segelflugpilot fasziniert war und dies nun selbst einmal erleben wollte.

Sehr gute Resonanz

Der stellvertretende Ausbildungsleiter und Fluglehrer Patrick Hagel bestätigte: „Wir konnten mit allen Teilnehmern längere Thermikflüge und am Ende sogar noch Kunstflug machen.“ Sein Fazit: „Das Feedback der Teilnehmer war durchweg positiv. Alle hatten viel Spaß und wollen wiederkommen.“

Dass die Aktion auf große Begeisterung stieß, erlebte auch Organisator Chris Müller: Es habe bereits die Rückmeldung von einigen Teilnehmern gegeben, nicht nur erneut an den Flugplatz zu kommen, sondern auch mit der Ausbildung starten zu wollen. Insofern war die Aktion für den Verein auf jeden Fall ein Erfolg.

Text: Armin Klos/red.
Fotos: Armin Klos, Patrick Hagel

Region 7 – Schwarzwald

AKTUELLE WETTERDATEN AUS ERSTER HAND

Am Segelfluggelände Müllheim ist seit Kurzem eine Wetterstation installiert, die zuverlässig aktuelle Wetterdaten liefert. Arno Breitenfeld, Vorsitzender des am Platz ansässigen Markgräfler Luftsportvereins, berichtet über das Projekt.

Kürzlich nahm ein Hobby-Meteorologe, der nahe an unserem Platz in Badenweiler wohnt, Kontakt mit uns auf und fragte, ob es möglich sei, eine der Wetterstationen, die er betreut, bei uns am Platz einzurichten. Der Windsack bzw. das Hallendach seien für das Vorhaben ideal.

Es fanden ein paar nette Gespräche statt, in denen geklärt wurde, was es braucht, um das Projekt technisch zu ermöglichen – und bereits nach kurzer Diskussion willigten wir ein und die Anlage war da.

Der Verein hat das nicht bereut, im Gegenteil: Die Anlage ist sehr nützlich, sie liefert immer aktuelle und sinnvolle Daten. Eine Seite zeigt sogar genau, wie der Wind zur Piste steht.

Für alle Interessierten gibt es hier ein paar Links und Seiten, über die die Messwerte der Flugplatz-Station abgerufen werden können:

Fürs Handy optimiert (jedoch nur Messwerte, keine Grafiken und grafischen Verläufe):

- <https://wetterstation-badenweiler.de/bm.php> (Kurzübersicht aller Stationen mit den dazugehörigen Messwerten) – oder über den QR-Code (1)
- <https://www.awekas.mobi/de/station.php?val=ka&infowindow=25936¢er=7.6398,47.8214> – oder über den QR-Code (2)

Übersichtliche Darstellungen mit Untermenüs und Grafiken (**PC-Versionen**):

- <https://stationsweb.awekas.at/index.php?id=25936>
- <https://www.awekas.at/de/instrument.php?id=25936>
- <https://www.wunderground.com/dashboard/pws/IMLLHE26> (hier muss man über die Einstellungen einmalig die Einheiten von Fahrenheit auf Celsius umstellen, da sonst die Messwerte im amerikanischen Einheitensystem angezeigt werden).

Weitere Infos gibt es auch auf der Facebookseite von Frank Slaneinski, der das alles ins Leben gerufen hat und betreut (Stichwort: Wetterstation Badenweiler).



Direkt am Flugplatz in Müllheim gibt es nun eine Wetterstation

Die Wetterstation liefert Daten, die auch für die Piloten nützlich sind

Text: Arno Breitenfeld/red.
Fotos: Arno Breitenfeld

FLY THE AIRCRAFT FIRST:

ZUERST DAS FLUGZEUG FLIEGEN!



Auch wenn es verlockend ist: Von leistungsstarken Glascockpits dürfen Piloten sich nicht unnötig ablenken lassen

So nützlich die Instrumente im Cockpit auch sind: Sie sollten den Piloten nicht ablenken. Dies gilt insbesondere dann, wenn es zu Situationen kommt, welche die volle Aufmerksamkeit des Piloten erfordern. Warum es wichtig ist, sich ganz aufs eigentliche Fliegen des Flugzeugs zu konzentrieren, erläutert Günther Schöffner.

In einem Orchester sollen die Instrumente die Menschen unterhalten. Im Cockpit sollen sie den Menschen informieren und ihm die Arbeit erleichtern. Die Cockpit-Instrumente sollen den Piloten dabei aber nicht unnötig ablenken und die Helferchen im Cockpit sollen ihn nicht von sich abhängig machen.

VFR-Piloten müssen ihr Flugzeug auch ohne Autopilot sicher ans Ziel bringen und beim Ausfall eines Navigationsgerätes oder eines Instruments sicher landen können. Das bedeutet, auch bei leistungsfähigen Navigationssystemen die terrestrische Navigation noch zu beherrschen und das Flugzeug anhand seines Flugverhaltens und der verfügbaren Parameter fliegen zu können.

90 Prozent der Aufmerksamkeit sollte dem „Außen“ gelten

Aber auch wenn alle Systeme funktionieren, dürfen sie den Piloten nicht ablenken. Denn 90 Prozent der Zeit sollte die Aufmerksamkeit der Piloten nach außen gerichtet sein, empfiehlt die US-amerikanische Luftfahrtbehörde FAA, und nur zehn Prozent der Aufmerksamkeit sollte sich nach innen ins Flight Deck richten.

Das verlangt schon etwas Können und Übung. Neulinge und weniger erfahrene Piloten tun sich nicht so leicht damit, den Blick von den Instrumenten zu nehmen. Kommen in der Nähe des Platzes die Arbeit am Funk und noch etwas Platzrundenverkehr dazu, in den man sich einreihen will, kann schnell Stress entstehen. Dann gibt es oft Sätze zu hören wie „Was soll ich denn noch alles gleichzeitig machen?“ oder „Wie soll ich das denn alles auf einmal schaffen?“

Wichtig: Das A-N-C-Prinzip

Zur einfacheren Bewältigung empfiehlt die FAA eine eindeutige Priorisierung der Aufgaben im Cockpit: Aviate, Navigate, Communicate, A-N-C. Zu Deutsch: Fliegen, Navigieren, Kommunizieren. Dabei hat das „Fliegen“ oberste Priorität. Fly the aircraft first! Immer. Das heißt, das Flugzeug fliegen, indem man Flugsteuerung und Fluginstrumente dazu benutzt, Fluglage, Fluggeschwindigkeit und Höhe des Flugzeugs zu steuern. Es spielt nämlich keine Rolle, ob wir perfekt navigieren und kommunizieren, wenn wir die Kontrolle über das Flugzeug verlieren und abstürzen.

A-N-C ist im Prinzip sehr einfach, aber man vergisst es leicht, wenn man im Cockpit beschäftigt ist. Leistungsfähige Glascockpits können daher nicht nur ein reicher Segen sein, indem sie die Piloten entlasten und ihnen Arbeit abnehmen. Sie können eben auch ablenken und durch die Informationsfülle vielleicht sogar in der einen oder anderen Situation verwirren oder verunsichern.

Auch andere Faktoren lenken ab

Dasselbe kann aber auch bei einem reich ausgestatteten „Uhrenladen“ passieren. Daher darf die wichtige Instrumentierung im übertragenen Sinn nicht zum Orchester mutieren, sprich mehr der Unterhaltung und Ablenkung der Piloten als der Informationsgewinnung dienen. Es muss ein Informations- und Hilfsmittel bleiben.

Aber auch andere Dinge sollten den Piloten nicht unnötig von seinen Aufgaben abhalten: Handys, Passagiere, Musik im Ohr, atemberaubende Landschaften und Sehenswürdigkeiten.

Das Wichtigste, das Fliegen, muss man sicher beherrschen. Auch ohne die genannten Helferchen und auch dann, wenn einmal ein Instrument ausfällt. Das „Aviate“ verlangt also ein hinreichendes Mindestniveau an fliegerischem Können. Das beinhaltet auch viele Fertigkeiten, die alle quasi gleichzeitig ablaufen müssen, wie zum Beispiel das systematische Ablesen der Instrumente, die Einschätzung der Fluglage, die Prüfung des umgebenden Luftraums, das Bedienen der Ruder etc.

Üben, üben, üben

Fertigkeiten kann man sich aber nicht alleine durch Verstehen erarbeiten. Das Lesen von Büchern oder das Ansehen von Video-Tutorials reicht dafür nicht aus. Man muss diese Dinge selbst ausführen, um sie zu erlernen – wie zum Beispiel auch

Elektriker oder Chirurgen, die durch ihr Tun erlernen müssen, wie sie ihre Werkzeuge zu halten und zu bedienen haben, damit sie damit die gewünschte Wirkung erzielen.

Für Piloten bedeutet das üben, ausprobieren, aus Fehlern lernen – und immer wieder üben. Das gilt natürlich auch für das Navigate und das Communicate, denn auch diese müssen gelernt und geübt sein. Gerade nach der Winterpause merkt man häufig, dass die eine oder andere Aktivität im Cockpit nicht mehr ganz so sitzt wie vor dem Winter. Umso erfreulicher ist dann der Lernerfolg, wenn man merkt, dass man durch das Üben diese Lücken wieder geschlossen hat.

„Schau raus und flieg das Flugzeug!“, sagte mir mein Fluglehrer in der Ausbildung, als ich anfänglich auch ständig auf die Instrumente starrte. Zuerst wusste ich gar nicht, was er damit meinte. Die Erkenntnis kam erst mit zunehmender Erfahrung. Die musste ich mir – wie die meisten von uns – durch Üben aneignen. Dieses Üben wird auch weiterhin fester Bestandteil des Fliegerlebens bleiben. Es ist nämlich wichtig, das Flugzeug fliegen zu können und die Instrumente als das zu betrachten, was sie sind: Hilfsmittel.

Text: Günther Schöffner
Foto: Maike Hecht

Mit freundlicher Genehmigung aus dem Magazin LuftSport,
Ausgabe April/Mai 2023

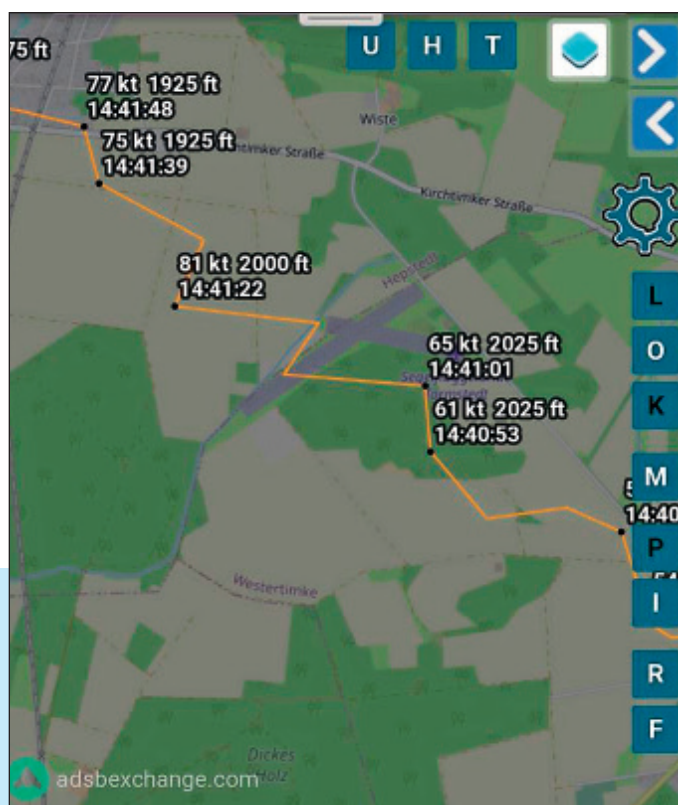
FÜR MOTORFLUG- UND UL-PILOTEN:

GEFAHR ERNST NEHMEN UND SEGELFLUGGELÄNDE UMFLIEGEN!

Sönke Mahrt, Segelflieger beim Luftfahrtverein Unterweser in Hellingst, hat eine gefährliche Unsitte beobachtet, vor der eindringlich gewarnt werden sollte. Gemeint ist das direkte Überfliegen von Segelfluggeländen in niedriger Höhe. Ralf-Michael Hubert erläutert, was bei Nichtbeachtung passieren kann.

Die meisten Motorflieger und UL-Piloten können sich offenbar nicht vorstellen, welche Schäden der Einflug in ein straff gespanntes Windenseil an ihrem Flugzeug anrichtet. Man kann nicht deutlich genug auf die unter Umständen fatalen Folgen für Motorflugzeuge und UL hinweisen.

Der Gedanke, die Tragfläche oder der Propeller würden ein fünf Millimeter dickes Stahlseil durchschneiden, ist abwegig. Da beim Windenstart in einem Winkel von etwa 45 Grad gestartet



So nicht: Ein Wochenende im vergangenen Jahr: Ein UL fliegt in 2.000 Fuß mittig über das Segelfluggelände Tarmstedt. Das ist zwar höher als die üblicherweise erreichte Ausklinkhöhe bei Windenstarts, aber der Flugweg führt genau durch den in allen Höhen dicht beflogenen Umgebungsbereich des Platzes

wird, ist auch das vermeintlich sichere Mid-field-crossing von Segelfluggeländen gefährlich. Im Windenstart können Höhen bis 1.500 Fuß AGL, teilweise sogar mehr, erreicht werden.

Nicht nur Windenseile sind eine Gefahr

Aber auch darüber und im näheren Umgebungsbereich sollten Segelfluggelände gemieden werden. In deren Umfeld suchen nämlich die gerade gestarteten Segelflugzeuge nach Thermik und kreisen mit zum Teil großen Schräglagen. In der Platzrunde fliegen zudem die Schulflugzeuge und im Segelflug beginnen die Platzrunden mit der Ausklinkhöhe und nicht, wie im Motorflug oft üblich, in 800 bis 1.000 Fuß AGL. Im Umfeld von

Segelfluggeländen ist also entsprechend viel Flugverkehr.

Kommt es tatsächlich zu einer Kollision, ist es auch zu spät, sich daran zu erinnern, dass das Motorflugzeug dem Segelflugzeug auszuweichen gehabt hätte (EU-VO 923/2012 SERA.3210). Das hätte man vorher bedenken, beachten und umsetzen sollen.

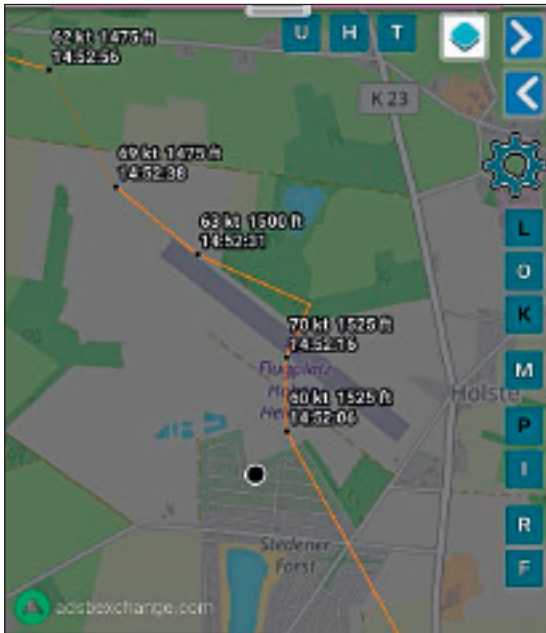
Gefährdungen von vornherein ausschließen

Noch besser ist es, Konfliktsituationen zu vermeiden, Segelfluggelände zu umfliegen, aber trotzdem in der Umgebung den Luftraum genau abzusuchen. Profis rufen auf der Frequenz des Segelfluggeländes rein und informieren, in welcher Richtung und in welcher Höhe sie den Platz passieren werden. Vorteil: Das wird auch in den Segelflugzeugen mitgehört und damit sind bei allen Beteiligten die Sinne geschärft. Wenn dann auch noch aufmerksam nach draußen geschaut wird, sollte man den Worst case verhindern können.

Mittig über Segelfluggelände oder haarscharf dran vorbei, ist aber definitiv keine gute Idee und kennzeichnet den Unerfahrenen, Risikofreudigen oder Ignoranten.

Text und Screenshots: Ralf-Michael Hubert

Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe April/Mai 2023



Ein paar Minuten später fliegt das gleiche UL in 1.500 Fuß über die Schlepstrecke des Segelfluggeländes Hellingst. Das hätte das Potenzial einer unangenehmen Begegnung gehabt, wenn bei kräftigem Wind an diesem Tag Windenstarts bis auf diese Höhe möglich gewesen wären

LESETIPP:

DIE WICHTIGSTEN LUFTRAUM-ÄNDERUNGEN AUF EINEN BLICK

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC hat eine neue Ausgabe seines „Meldepunkts“ (Luftraum-Newsletter im DAeC) veröffentlicht. Die aktuelle Ausgabe des „Meldepunkts“ ist online abrufbar unter www.daec.de (→ News) oder unter www.bwlv.de (→ Top News).

Text und Foto: red.



SERIE RESTAURIERUNG EINER KLEMM KL 107 C (4)

JETZT KOMMT DIE FLUGZEUGBESPANNUNG!



Die LSG-Mitglieder Patrick Lacarak, Jann Sinner, Jan Ermer, Lars Trautwein (v. l.) absolvierten den Workshop erfolgreich. Siegfried Lanitz (r.), Geschäftsführer von Lanitz Aviation, überreichte die Zertifikate

Hunderte Arbeitsstunden, jede Menge handwerkliches Geschick und Teamwork haben die Mitglieder der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG) aus Böblingen bereits hinter sich gebracht. Seit vergangenem Sommer arbeitet ein 25-köpfiges Team an der Restaurierung einer Klemm KL 107 C. Der adler begleitet die Restaurierung und berichtet in

einer Serie über den jeweils aktuellen Stand des Vorhabens. Nun folgte der nächste Schritt: die Flugzeugbespannung mit dem Oratex-Gewebe von Lanitz Aviation in Leipzig.

Dass die Vereinsmitglieder überhaupt in den Osten reisen konnten, war bis zuletzt ungewiss. Schließlich war das Flugzeug kürzlich noch bis auf fast jede einzelne

Schraube zerlegt. Eine große Herausforderung, so auch für den 37 Jahre alten Patrick Lacarak: „Wir waren in unserer Planung sehr optimistisch, dass wir den Termin bis zur AERO 2023 halten können.“ Das Restaurierungsteam habe zwar an einigen Stellen mehr Zeit als geplant gebraucht, „doch unsere Gruppe aus erfahrenen Leuten, die schon einmal ein Flugzeug restauriert haben, und den-



Zweierteams brachten das Oratex-Gewebe an Tragflächen, Höhen- und Seitenleitwerk an



Patrick Lacarak beim Erwärmen des Oratex-Gewebes mit dem Bügeleisen auf 140 Grad. Dieses wurde dadurch gestrafft und mit dem Untergrund verklebt



◀ Gut verpackt: Die für den Workshop vorbereitete Klemm – bereit für die Reise nach Leipzig

▼ Das 1958 gebaute Flugzeug wurde in der klassischen Farbgebung weiß-orange bespannt



▲ **Konzentriert bei der Sache:** Jan Ermer beim Verschließen der Kanten der Ruder und Leitwerke



jenigen, die das zum ersten Mal gemacht haben, hat es geschafft, den knappen Zeitplan einzuhalten.“

Flugzeugbespannung: Mitte März zu Besuch bei Lanitz Aviation

Mitte März reiste das auf vier Personen verkleinerte Team für den Bespannungsworkshop von Süddeutschland nach Leipzig. Die einzelnen Flugzeugteile wurden auf einem Anhänger befestigt und gut abgedeckt. Bei Lanitz Aviation lernten die Vereinsmitglieder dann unter professioneller Anleitung in einem einwöchigen Workshop, wie man ein Flugzeug mit neuester Technik bespannt.

Einige Arbeitsschritte für die Bespannung hatten die Böblinger bereits in der heimischen Werkstatt erledigt. So war schon dort auf der Holzkonstruktion ein Primer aufgetragen worden. In Leipzig mussten dann nur noch Untergrund fettfrei gemacht und der Kleber auf die Flugzeugteile und auf dem Gewebe zweimal aufgetragen werden. Danach lässt sich das Oratex-Gewebe auf das Flugzeug legen und mit Heißluft fixieren.

Es ist bereits durchgefärbt, eine Lackierung entfällt also – und der bei traditionellen Bespannungen übliche, aber gesundheitsschädliche Spannack ebenso. Sind per Heißluftföhn alle Kanten geschlossen, kann man mit dem Bügel-eisen das Gewebe schrumpfen und so die Falten glätten. Vor dem Fliegen folgt noch eine Versiegelung mit Wachs.

Ausstellung auf der AERO

Nachdem das Flugzeug fertig bespannt war, konnte es auf der AERO in Fried-

richshafen gezeigt werden. Zwar hat es letztlich nicht geklappt, sie dorthin zu fliegen, denn laut LSG galt Folgendes: „Die Zulassung eines fliegenden Oldtimers unterscheidet sich deutlich von der eines Autos. Sie ist zeitaufwendiger. Deswegen konnten wir die Klemm leider nicht dorthin fliegen.“ Zu sehen war sie trotzdem, denn am Ende wurde das gute Stück einfach per Anhänger zur Messe gebracht. Dort stieß die Klemm KL 107 C auf große Resonanz – doch mehr dazu gibt es in einer weiteren adler-Ausgabe.

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

Text: Claudius Banani/red.
Fotos: Patrick Lacarak, Andreas Weber

BITTE LBA-INFO BEACHTEN!

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) informiert in den Nachrichten für Luftfahrer über die Ungültigkeitserklärungen von EASA-Formblättern 1 und ähnlich wirkenden Dokumenten.

In der entsprechenden NfL 2023-2-721 vom 20. Februar 2023 heißt es im Wortlaut:

„Während der Aufsicht über technische Betriebe und Luftfahrzeuge wurden im Rahmen von Überprüfungen Freigabebescheinigungen (EASA-Formblätter 1) vorgefunden, welche nicht rechtskonform ausgestellt worden sind. Die betroffenen Freigabebescheinigungen enthalten die Angabe, dass sie von der Firma Sauer Flugmotoren GmbH unter der Genehmigungsnummer DE.CAO.0098 bzw. DE.21G.0018 ausgestellt wurden.

Um die Verwendung möglicherweise weiterer Komponenten mit nicht rechtskonformer Freigabebescheinigung in diesem Zusammenhang zu verhindern, informiert das Luftfahrt-Bundesamt wie folgt:

Alle entsprechenden EASA-Formblätter 1, die durch oder vermeintlich durch die Sauer Flugmotorenbau GmbH

- unter der Genehmigungsnummer DE.CAO.0098 ab dem 20.04.2021 und
- unter der Genehmigungsnummer DE.21G.0018 ab dem 04.01.2023

ausgestellt wurden, sind ungültig. Entsprechend bescheinigte Bauteile sind nicht lufttüchtig und als Teile unbekannter Herkunft (SUP) zu behandeln. Ihre Verwendung in Luftfahrzeugen ist daher nicht zulässig, bis die Lufttüchtigkeit dieser Bauteile ordnungsgemäß wiederhergestellt und bescheinigt wurde.

Alle Personen oder Betriebe, die Bauteile mit solchen EASA-Formblättern 1 oder ähnlich wirkende Dokumente besitzen oder zugesandt bekommen, bitten wir, das Referat T5 des Luftfahrt-Bundesamts mittels einer Kopie und sofern möglich Herkunftsinformationen (Verkäufer, Versender, o.ä.) unter folgender E-Mail-Adresse zu informieren: T5-sup@lba.de.“

Text: red.

BÜCHER

ZUSAMMENFASSUNG:

NEUES UND BEWÄHRTES AM MARKT

Auch 2023 werden in diesem Standardwerk wieder Flugzeugmuster vorgestellt, die derzeit erprobt werden, sich in Produktion befinden, oder voraussichtlich 2023 ihren Erstflug absolvieren. Die verschiedenen Modelle werden in Bild, Text und Dreiseitenrissen dargestellt und erläutert. Schwerpunktthema der 63. Ausgabe sind Drohnen – in militärischen Konflikten gewinnen sie immer mehr an Bedeutung. Auch ältere russische Flugzeugtypen werden vorgestellt, die durch die westlichen Sanktionen in Russland derzeit wieder stark nachgefragt sind.

Claudio Müller

Flugzeuge der Welt 2023
320 Seiten, 310 Bilder
Preis: 14,95 Euro
ISBN: 978-3-613-04528-6

Text: PM/red.
Cover: Motorbuch-Verlag Stuttgart



Militärische Drohnen bilden einen Schwerpunkt bei der diesjährigen Ausgabe von „Flugzeuge der Welt“

BWL-V-TERMINSERVICE 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
28.05.23	10.06.23	SF	Segelflug-Junioren-DM Aalen – Info: https://wettbewerb.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
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
08.06.23	18.06.23	SF	55. Hohenloher Vergleichsfliegen – Info: sfgcrailsheim.de	Fluggelände Weipertshofen
10.06.23	18.06.23	SF	Oldtimer-Segelflugwoche Hayingen – Info: www.lsv-hayingen.de	Flugplatz Hayingen
12.06.23	23.06.23	A	Air Defender, NATO-Luftwaffen-Übung – Info: ww.daec.de	Deutschland
15.06.23	18.06.23	SF	Glasflügel-Treffen Tannheim – Info: www.glasfluegel.net	Flugplatz Tannheim (EDMT)
24.06.23		A	Longest day Flying – Info: zistler@bwlv.de	Klippeneck
24.06.23	25.06.23	MD	DM Saalflug F1M – Info: www.modellflugimdaec.de	Ingolstadt/BY
24.06.23	25.06.23	MD	Modellflugtag Untermünkheim – Info: www.mfc-untermuenkheim.de	Untermünkheim
30.06.23	02.07.23	MF	40. Pipertreffen PA 18/J3 – Info: www.pipertreffen2023.de	Flugplatz Celle-Arlow (EDVC)
01.07.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-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	BWL-V-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
15.07.23		A	50 Jahre Weißenhorn, 70er-Jahre-Fly-In m. Hangarparty – Info: www.lsg-weissenhorn.de	SLP Weißenhorn (EDNW), Neu-Ulm
15.07.23	16.07.23	MD	Freundschaftsfliegen u. Schaufliegen Schorndorf – Info: modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
22.07.23	23.07.23	LJ	BWL-V-Jugend-Fly-In Wächtersberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Wächtersberg (EDSV)
22.07.23	23.07.23	A	Tag der offenen Tür Winzeln – Info: www.lsv-schwarzwald.de	Flugplatz Winzeln-Schramberg (EDTW)
22.07.23	23.07.23	A	Fliegerfest AC Fürth mit Tag der offenen Tür am So. – Info: www.aero-club-fuerth.de	Flugplatz Fürth Seckendorf
28.07.23	05.08.23	SF	54. Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb – Info: www.klippeneck-wb.de	Klippeneck
29.07.23	10.08.23	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-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
10.08.23	20.08.23	LJ	BWL-V-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Berneck
11.08.23	20.08.23	LJ	BWL-V-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Sinsheim
12.08.23	18.08.23	LS	AMF-Streckenflug-Trainingslager – Info: www.am-foerderverein.de	Klippeneck
12.08.23	19.08.23	MD	Senioren-WM/Junioren-EM Freiflug – Info: www.modellflugimdaec.de	Poitou/Frankreich
13.08.23	26.08.23	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Gebirgssegelflug – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
19.08.23	20.08.23	A	Flugplatzfest Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
19.08.23	27.08.23	LJ	BWL-V-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	Segelfluggelände Klippeneck
26.08.23	27.08.23	A	Flugtage Donzdorf – Info: www.fliegergruppe-donzdorf.de	Flugplatz Messelberg (EDPM)
26.08.23	27.08.23	A	Flugtag Wächtersberg, Flugprogramm am So. – Info: https://wp.fsvwaechtersberg.de	Flugplatz Wächtersberg (EDSV)
26.08.23	01.09.23	SF	LM Segelkunstflug – Info: https://segelflug.aero	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
31.08.23	04.09.23	A	Offene DM Hubschrauberflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Arnstadt-Alkersleben (EDBA)
01.09.23	03.09.23	MD	DM F1-Ebene – Info: www.modellflugimdaec.de	Manching/BY
02.09.23	15.09.23	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Ausbildung – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Klippeneck
04.09.23	07.09.23	MD	Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
08.09.23	10.09.23	MD	Glider Expo – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
08.09.23	10.09.23	MD	Deutsche Jugendmeisterschaft F1-Ebene – Info: www.modellflugimdaec.de	Manching/BY
08.09.23	10.09.23	A	Flugplatzhock mit US-Car-Treffen/Oldtimertreffen – Info: www.lsv-hayingen.de	Flugplatz Hayingen
09.09.23	10.09.23	A	Electrify-In Switzerland – Info: www.electrify-in.ch	Bern Airport (Schweiz)
10.09.23		A	Flugplatzfest Laichingen – Info: http://fsv.lai.de	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
16.09.23		LJ	Landesjugendtreffen (Laju) – Info: www.bwlv.de	Degerfeld
16.09.23	17.09.23	A	Flugplatzfest Mühlacker – Info: www.fsc-muehlacker.de	Flugplatz Hangensteiner Hof, Mühlacker
16.09.23	25.11.23	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs, Sa u. So. 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
30.09.23	01.10.23	MD	Ranglisten-Wettbew. u. Süddeutsche Meisterschaft – Info: www.modellflugimdaec.de	Manching/BY
30.09.23	07.10.23	SF	Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen – Info: www.lsv-hayingen.de	Flugplatz Hayingen
03.10.23		MD	Freiflug-Wettbewerb Herrenberg/Ammerbuch – Info: www.fsv-herrenberg.de	Herrenberg/Ammerbuch
04.10.23	07.10.23	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.10.23	08.10.23	A	Drachenfest Laichingen – Info: http://fsv.lai.de	Flugplatz Laichingen (EDPJ)
13.10.23	14.10.23	A	(B) BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte – Info: www.bwlv.de	Online
13.10.23	15.10.23	LJ	Gummiseilstart-Wochenende – Info: weiss@bwlv.de	Klippeneck
14.10.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
14.10.23	15.10.23	A	Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Hülben
14.10.23	15.10.23	MD	DM F1E – Info: www.modellflugimdaec.de	Hesselberg/BY
21.10.23	22.10.23	A	Workshop „Fliegen, Familie, Fulltime-Job“ – Info: www.aeroclub-nrw.de	Remscheid
28.10.23		A	Transall-Führung Technik Museum Speyer – Info: www.technik-museum.de	Speyer
29.10.23		A	BWL-V-Mitgliederversammlung, 10 Uhr – Info: www.bwlv.de	SSB-Veranstaltungszentrum Waldaupark
29.10.23	02.11.23	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.23	04.11.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.11.23	05.11.23	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

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 buerkle@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 → Bezahlter „Bildungsurlaub“ sowie unter www.bildungszeit-bw.de. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

TRAUER UM BERTHOLD MUNZ

Die Ballonsportgruppe Stuttgart trauert um ihr langjähriges Mitglied Berthold Munz, das am 25. März 2023 im Alter von 88 Jahren verstorben ist.

Berthold Munz, von seinen Freunden liebevoll „Bertl“ genannt, war genau 70 Jahre Mitglied in der Ballonsportgruppe Stuttgart und hat den Verein über Jahrzehnte hinweg mitgestaltet und geprägt. Schon als 18-Jähriger war er bei der Taufe des ersten Gasballons nach dem Zweiten Weltkrieg dabei. Zur gleichen Zeit wurde er Mitglied und wenige Jahre später einer der ersten im Verein ausgebildeten Piloten.

Bertl war einer der Ballonfahrer, der gerne neue Themen anpackte und mit Engagement umsetzte. So gehen die ersten Nachtfahrten, die ersten Leistungsfahrten oder die erste Alpenüberquerung eines Stuttgarter Ballons im Wesentlichen auf ihn zurück. Seine beachtlichen sportlichen Leistungen gipfelten im Erreichen des ersten Platzes bei der bis heute einmalig ausgetragenen Gasballon-Europameisterschaft 1972.

In seine Zeit als Zweiter Vorsitzender des Clubs fällt die Gründung der Jugendgruppe und der Bau des ersten Heißluftballons in Deutschland. Dies waren bedeutende Projekte, die den

Verein bis zum heutigen Tag noch prägen.

Ob als verantwortlicher Pilot im Gas- oder Heißluftballon, als Ausbilder oder als Referent für den Freiballonsport im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband: Ihm waren immer der Zusammenhalt der Gemeinschaft der Ballonfahrer und der Fortbestand der BSG Stuttgart ein Herzenswunsch. Diese Haltung hat er sich bis ins hohe Alter nicht nur erhalten, sondern auch an seine Söhne und Enkel direkt weitergegeben. Sein großes Engagement brachte ihm eine Vielzahl von Ehrungen und Anerkennungen ein, ebenso die Ehrenmitgliedschaften im Verein und in Verbänden.

Seine offene Art, sein Witz und die Fähigkeit, Menschen zusammenzubringen, haben uns viel fröhliche gemeinsame Stunden an unseren Stammtisch- oder Hallenabenden beschert. Viele spannende Erlebnisse und Anekdoten ließen so manche Stunden kurzweilig und oft auch sehr lehrreich werden.

Seine Krankheit fesselte ihn in den letzten Jahren an den Rollstuhl, sodass er an unserer Gemeinschaft nicht mehr aktiv teilnehmen konnte. Andererseits blieb sein Interesse an unserem Sport



Berthold Munz war einer der engagiertesten Ballonpiloten und Funktionäre des Freiballonsports in Baden-Württemberg

und unserem Verein bis in seine allerletzten Tage erhalten.

Wir trauern um einen der ganz großen Stuttgarter Ballonfahrer, der stets in unseren Gedanken einen festen Platz haben wird.

Text und Foto:
Ballonsportgruppe Stuttgart

Auch der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (BWLTV) nimmt mit großer Trauer und Dankbarkeit Abschied von Berthold Munz, der unglaubliche 70 Jahre lang Mitglied im BWLTV war und in dieser Zeit auch im Verband Herausragendes geleistet hat.

So vertrat er als erster im BWLTV gewählter Referent für Freiballonsport jahrzehntelang die Interessen der Ballöner im BWLTV. In uneigennütziger Weise half er, wo immer gefordert, mit Rat und Tat und engagierte sich unermüdlich für die Belange des Ballonsports. In Anerkennung seiner großen Verdienste ernannte ihn der BWLTV 1997 zum Ehrenmitglied.

Auch lange nach seinem Ausscheiden als aktiver Ballonpilot und Freiballonsport-Referent blieb Berthold Munz dem BWLTV loyal und mit Herzblut zugewandt. Kaum eine Mitgliederversammlung verging, bei der Berthold Munz nicht vor Ort war. Bis zuletzt verfolgte er interessiert die Entwicklungen im BWLTV, suchte auch aktiv immer wieder den Kontakt zur Geschäftsstelle und brachte sich mit Ideen ein. Vielen BWLTV-Mitarbeitern blieb er Zeit seines Lebens freundschaftlich verbunden.

Der BWLTV verabschiedet sich in großer Trauer und wird das Andenken an Berthold Munz in guter, dankbarer Erinnerung behalten. Allen Angehörigen und Freunden gilt das tiefe Mitgefühl von Seiten des Verbandes.

red.

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.

LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM JUNI 2023

Segelflug-Junioren-DM Aalen

28.5.–10.6.2023 Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
Info: <https://wettbewerb.lsr-aalen.de>

Qualifikationsmeisterschaft Clubklasse Musbach

3.6.–10.6.2023 Flugplatz Musbach/Freudenstadt
Info: www.segelflug@daec.de

Air Defender, NATO-Luftwaffen-Übung

12.–23.6.2023 Deutschlandweit
Info: www.daec.de

Glasflügel-Treffen Tannheim

15.–18.6.2023 Flugplatz Tannheim (EDMT)
Info: www.glasfluegel.net

Longest day Flying

24.6.2023 Segelfluggelände Klippeneck
Info: zistler@bwlvl.de