



MOTORFLUG SEITE 22

GEFRAGTER WETTBEWERB

BEIM ALLGÄUFLUG IN LEUTKIRCH GAB ES DIESES MAL EINE STARKE BETEILIGUNG

LUFTSPORTLERINNEN SEITE 32

FRAUEN IM LUFTSPORT

WAS BRAUCHT ES, DAMIT MEHR FLIEGERINNEN IHREN WEG IN DIE VEREINE FINDEN?



TITELTHEMA SEITE 4

SPORTBUNDANBINDUNG: EIN RICHTIGER UND WICHTIGER SCHRITT!

WARUM ES FÜR DEN BWLV UND SEINE VEREINE VIELE VORTEILE HAT, TEIL DER SPORTGEMEINSCHAFT ZU SEIN



NOCH PLÄTZE FREI BEIM JUGENDVERGLEICHFLIEGEN!

Die FG Leibertingen-Meßkirch lädt sowohl frische als auch erfahrenere Lizenzinhaber/innen bis einschließlich 25 Jahren herzlich zum Jugendvergleichsfliegen (JuFli) ein. Dieses findet vom 5. bis 11. August statt. Alle Infos gibt es auf Seite 14 dieser Ausgabe. Also gleich anmelden!



EDITORIAL

- 3 Anbindung an die Sportbünde: Eine Erfolgsgeschichte

ALLGEMEINES

- 4 Informationstag Luftsport im BWLV für die Sportbünde: Hoch hinaus über die Heimat
- 6 eMagic One: Futuristisches Eigenbau-UL mit „eVTOL-Genen“
- 8 Antrittsbesuch: Gemeinde Denkingen begrüßt Luftsport-Trainingszentrum auf dem Klippeneck
- 9 Online-Angebot: Neue Schulungsvideos zum Thema „Schutz vor Gewalt“
- 9 Bern Airport: 7. Auflage des Electrify-In Switzerland

UMWELT

- 10 Flughafen Stuttgart: Emissionsfreies Vorfeld als Ziel: Erster vollelektrischer Tankwagen in der Entwicklung
- 11 Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR): Klimaverträgliches Fliegen als Schwerpunkt
- 12 DLR untersucht Auswirkungen unterschiedlicher Triebwerkskonfigurationen: Leiser fliegen: So geht's

PR-ARBEIT

- 13 FSV Nürtingen zu Gast am Hölderlin-Gymnasium Nürtingen: Ein Segelflugzeug auf dem Pausenhof

LUFTSPORTJUGEND

- 14 JuFli Leibertingen: Es gibt noch freie Plätze beim Jugendvergleichsfliegen!

FREIBALLON

- 14 Wahlen: Neuer Vorstand beim DFSV

MODELLFLUG

- 15 Klasse F3P: Indoor-Kunstflug-WM im Land der Flüsse und Seen
- 16 F1E: Wettbewerbsjubiläum am Himmelberg
- 18 Französischer Verband FFAM: Modellflug in Frankreich
- 18 ProWing 2023: Volles Haus bei der Messe

MOTORFLUG/UL

- 18 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: LSG-B erteilt erste Zulassung für UL-Hubschrauber
- 19 Ausflug der Motorflugschule: Ab in den Norden
- 22 57. Allgäuflug 2023 der Fliegergruppe Leutkirch: Seit Jahrzehnten nicht erreichte Teilnehmerzahl
- 25 Fluglehrer-Ausbildung FI(A) und CRI(A) 2023 im BWLV: Mit Bravour bestanden
- 26 Verkehrslandeplatz Mengen-Hohentengen (EDTM): Saisonstart und Training im Navigationsflug

SEGELFLUG

- 28 Ein Falke als Dauergast: Tierischer Besuch auf dem Übersberg
- 29 BWLV-Segelkunstflug-Lehrgänge 2023: Die Welt auf den Kopf stellen

- 30 Historie der Fliegerei: Zwei Segelflieger-Wanderwege auf der Wasserkuppe
- 31 Jetzt bewerben: Karriere als Sportsoldat Segelflug bei der Bundeswehr

LUFTSPORTLERINNEN

- 32 Entwicklung: Frauen im Luftsport

REGIONEN

- 34 Region 1: SFC Schwetzingen – Flugsicherheitswochenende in Hockenheim
- 36 Region 7: Tag der offenen Tür am Flugplatz Winzeln
- 36 Region 7: Neuer Vorstand und Ehrung bei der LSG Südwest

GRATULATION

- 37 Verdienter Luftsportler: Dieter Beck zum 80. Geburtstag

FLUGSICHERHEIT

- 38 Verbesserung der Flugsicherheit: Wie man die moderne Lawinenkunde auf den Luftsport übertragen kann

DAEC-NEWS

- 40 DAeC-Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig: Jugendreferent/in (m/w/d) gesucht
- 40 Neuer Onlineshop des DAeC: Im Flugmodus

BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Terminservice 2023
- 42 BWLV-Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen Oktober 2023 (online)

TECHNIK

- 43 Serie Restaurierung einer Klemm KL 107 C (5): Erfolgreiche Premiere: Klemm-Oldtimer auf der AERO und der Klassikwelt Bodensee
- 44 Motorenwart-Lehrgang M1 am Klippeneck: In vier Tagen zum Motor-Experten
- 46 Bundesausschuss Technik im DAeC: Frühjahrstreffen in Fulda

ABSCHIED

- 46 Gerhard Braitmaier

ICON-LEGENDE

= Zusatzinformationen

ZUM TITELBILD

Luftbildfotograf Tobias Barth hat die DR250-160 Capitaine eines Vereinskameraden über den sommerlichen Elbwiesen aus einer C172 RG heraus aufgenommen. Dabei hat er die besondere Stimmung der saftigen Felder wunderbar eingefangen.

Foto: Tobias Barth

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, buerke@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 7594-0
E-Mail: druck@konradin.de
Internet: www.konradin-druck.de

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



Klimaneutraler Versand mit der Deutschen Post



Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet



BWLV-Präsident Eberhard Laur

ANBINDUNG AN DIE SPORTBÜNDE: EINE ERFOLGSGESCHICHTE

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

in der Politik und Wirtschaft ist es üblich, nach 100 Tagen Bilanz zu ziehen, wenn es Veränderungen gab – seien es neue Leute an der Spitze, aber auch größere Umbrüche im Unternehmen. Wenngleich wir im BWLV kein klassisches Unternehmen sind und es zugegebenermaßen schon mehr als 100 Tage zurückliegt, gab und gibt es im BWLV dennoch auch ein solches Projekt, bei dem sich eine Rückschau lohnt: die Sportbundanbindung.

Noch mal zur Erklärung: Zum Jahresbeginn ist der BWLV mit inzwischen fast allen seinen Mitgliedsvereinen in den jeweiligen Regionen dem Württembergischen Landessportverband (WLSB) und dem Badischen Sportbund Nord (BSB) beigetreten (die südbadischen Vereine im BWLV waren ja historisch bedingt schon zuvor an den Badischen Sportbund Freiburg angeschlossen).

Dies hat allen Beteiligten eine Menge Arbeit abverlangt – dem BWLV mit allen Funktionären in den Beitrittsverhandlungen, die mit vielen Gesprächen und gegenseitigen Besuchen verbunden waren. Aber auch den betroffenen BWLV-Vereinen, die unter anderem jeweils eine Änderung ihrer Satzungen in die Wege leiten mussten, um an dem neuen Angebot teilhaben zu können.

Darum ist die Frage berechtigt: Was bringt's und was hat es bislang schon gebracht? Hier kann ich klar sagen: eine ganze Menge! Ich würde es sogar eine echte Erfolgsgeschichte nennen.

Über die Sportbünde ist der BWLV nun Teil der großen Sportgemeinschaft und hat in der Politik und in der Öffentlichkeit in ganz anderem Maße eine Stimme. Statt weniger Tausend Mitglieder, die über den BWLV ihre Anliegen vorbringen, kann sich der BWLV nun in einem Konzert artikulieren, in dem mehrere Millionen Stimmen zu Wort kommen. Dies ist ein Vorteil, der sich nicht unmittelbar in Zahlen messen lässt, aber dennoch von unschätzbbarer Wichtigkeit ist.

Wir partizipieren überdies an einem vielfältigen Leistungsangebot der Sportbünde in der Aus- und Fortbildung, aber auch im Bereich der Versicherungen, die das speziell luftsportliche Leistungspaket des BWLV ergänzen und abrunden. Nicht zuletzt ergibt sich ein monetärer Vorteil – so können die Vereine von Zuschüssen profitieren, sei es bei der Übungsleiterförderung, aber auch bei der Sportgeräteförderung.

Darüber hinaus haben wir als Luftsportler auch innerhalb der Sportbünde immer wieder Gelegenheit, unser schönes Hobby zu präsentieren, zu zeigen, wie viel Spaß es macht und wie gut unsere Vereinsarbeit funktioniert. Gelegenheit dazu gab es kürzlich zum Beispiel beim Informationstag Luftsport auf der Hahnweide, bei der wichtige Entscheidungsträger der Sportbünde die Gelegenheit hatten, den Luftsport einmal ganz unmittelbar bei Vorträgen, Führungen durch die Hallen und Rundflügen kennenzulernen (lesen Sie dazu den Beitrag auf Seite 4 dieser Ausgabe).

Dies wird über die Info-Kanäle der Sportbünde auch einem großen Publikum mitgeteilt, sodass wir uns hier über eine tolle Außenwirkung freuen können, die den Luftsport bekannt macht und ihn ins Bewusstsein vieler Sportler rückt. Das ist Mitgliederwerbung im besten Sinne!

Wir sind in der Sportfamilie gut aufgenommen worden, wir fühlen uns wohl und aufgehoben, und für den BWLV und seine Mitgliedsvereine war die Aufnahme in die Sportbundorganisation ein richtiger und wichtiger Schritt.

Den Vereinen, die noch immer mit dem Beitritt zögern, kann ich andererseits nur sagen: Ihr bringt euch um große Vorteile. Mehr noch: ihr enthaltet euren Vereinsmitgliedern viele Möglichkeiten vor, die sie mit dem Beitritt zu den Sportbünden hätten.

Darum noch mal mein Aufruf an alle Vorsitzenden der Vereine, die noch nicht mitmachen: Kümmert euch um den Beitritt – es lohnt sich! Alle Infos bekommt ihr in der Geschäftsstelle bei Martin Bayer (Telefon: 0711 22762-21, E-Mail: bayer@bwlv.de). Meldet euch und eröffnet euren Vereinsmitgliedern den Weg zu einem guten Miteinander in der großen Gemeinschaft der Sportler. Denn wie immer gilt: Nur gemeinsam sind wir stark!

Ihr/Euer

INFORMATIONSTAG LUFTSPORT IM BWLV FÜR DIE SPORTBÜNDE HOCH HINAUS ÜBER DIE HEIMAT



Für die Rundflüge hatten die Besucher perfektes Wetter erwischt: Die Hahnweide zeigte sich von ihrer schönsten Seite

Die Welt von oben sehen – dazu gab es reichlich Gelegenheit beim Informationstag Luftsport, zu dem der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (BWLV) am 3. Juni 2023 auf den Sonderlandeplatz Hahnweide in Kirchheim/Teck geladen hatte.

Seit Beginn des Jahres ist der BWLV als Dachverband der Luftsportler Mitglied der Sportbundorganisation im Land. Damit die Fliegerei aber nicht nur graue Theorie bleibt und um zu zeigen, wie herrlich die Heimat von oben aussehen kann, waren Vertreterinnen und Vertreter des Württembergischen Landessportbundes (WLSB) und des Badischen Sportbunds Nord (BSB Nord) eingeladen, sich selbst einmal ein Bild vom Segelflug und Motorflug zu machen – und zwar ganz direkt bei Rundflügen.

Großes Interesse der Besucher

Rund 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Seiten der Sportbünde sowie einige Angehörige kamen bei herrlichem Wetter zusammen. Empfangen wurden sie von den Mitgliedern des BWLV-Vorstands (Präsident Eberhard Laur, die Vizepräsidenten Horst Ehni, Reinhard Diez und Matthias Seehuber), mehreren BWLV-Präsidiumsmitgliedern sowie einigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BWLV-Geschäftsstelle und der auf der Hahnweide ansässigen BWLV-Motorflugschule.

Die Gäste informierten sich zunächst über das Luftsportzentrum Hahnweide und erhielten einen Überblick über die Arbeit und Struktur des BWLV. Hierzu gaben BWLV-Präsident Eberhard Laur und

BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer in einem Kurzvortrag bereitwillig Auskunft.

Unter den Gästen waren zum Beispiel WLSB-Präsident Andreas Felchle, die WLSB-Vizepräsidentinnen Anne Köhler und Elisabeth Strobel, WLSB-Hauptgeschäftsführer Markus Graßmann und der kaufmännische Geschäftsführer des WLSB, Wilhelm Rösch. Für den BSB Nord waren unter anderem Dr. Sabine Hamann als Vertreterin der Sportkreise im Präsidium sowie Geschäftsführer Michael Titze vor Ort.

In Vertretung der Landes- und Kommunalpolitik informierten sich die beiden CDU-Landtagsabgeordneten Manuel Hailfinger (Wahlkreis Hechingen-Münsingen, Vereinsvertreter des Sportkreises Reutlingen) und Dr. Natalie Pfau-Weller (Wahlkreis Kirchheim/Teck) über die Fliegerei.

Führung durch die Hallen

Doch wie funktioniert so ein Flugzeug eigentlich? Und warum können Segelflug-Piloten nur mit der Kraft der Sonne so große Strecken zurücklegen? Auf diese Fragen gab es Antworten: Nach einem ersten Überblick wurden die Gäste durch die Hallen geführt. Die gastgebenden Luftsportler zeigten dabei die verschiedenen dort untergebrachten Flugzeugtypen und erläuterten geduldig alles, was die Besucher interessierte.

Auch Tilo Holighaus, seines Zeichens Segelflug-Weltmeister und Geschäftsführer der in Kirchheim/Teck angesiedelten Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH, erklärte einprägsam anhand des Hoch-

Bereit zum Start (v. l.): Tilo Holighaus, BSB Nord-Mitarbeiter Ricardo Vera, BWLV-Präsident Eberhard Laur, BSB Nord-Mitarbeiterin Diana Marušić, BSB Nord-Geschäftsführer Michael Titze, Dr. Sabine Hamann (Präsidium BSB Nord) und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer





Vor dem Flug (v.l.): BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer, BWLV-Präsident Eberhard Laur, WLSB-Präsident Andreas Felchle, kaufmännischer WLSB-Geschäftsführer Wilhelm Rösch, Tilo Holighaus, WLSB-Vizepräsidentin Anne Köhler, BSB-Nord-Geschäftsführer Michael Titze und WLSB-Hauptgeschäftsführer Markus Graßmann



In guter Obhut: BWLV-Vizepräsident Reinhard Diez (vorn) nahm WLSB-Präsident Andreas Felchle mit auf eine fliegerische Tour über die Umgebung

leistungsdoppelsitzers Arcus M die ausgefeilte Technik der Flugzeuge und die vielen Facetten des Segelflugs.

Rundflüge mit erfahrenen Piloten

Frisch gestärkt nach einem Mittagsimbiss wagten sich die Besucher schließlich in die Luft. Dazu hatten sie einen optimalen Tag erwischt, denn dank guter Thermik waren auch längere Flüge mit den Segelflugzeugen möglich. Dabei hoben die Gäste in der Obhut von erfahrenen Piloten sowohl per Flugzeug-Schlepp, aber auch an der Winde oder mittels Eigenstart ab. Auch Rund-

flüge in den bereitstehenden Motorflugzeugen waren möglich.

Die Begeisterung bei den Beteiligten war groß, nach den Landungen waren viele strahlende Gesichter zu sehen. Für die Aktion des BWLV gab es auch im Nachgang viel positive Resonanz.

Positives Fazit für alle Beteiligten

Doch nicht nur den Gästen hat der Tag auf der Hahnweide viel Spaß gemacht, auch der BWLV zieht ein positives Fazit. „Die Fliegerei spielt sich sonst ja hauptsächlich auf den Flugplätzen ab und ist

darüber hinaus wenig bekannt. Wir konnten heute den Luftsport einem breiteren Publikum präsentieren, konnten auch zeigen, wer wir sind, was wir machen und wie viel Spaß der Luftsport macht“, resümierte BWLV-Präsident Eberhard Laur. Dies komme allen Luftsportlern zugute. „Damit haben wir zudem demonstriert, dass wir uns den Sportbünden eng verbunden fühlen und gerne ein Teil der großen Sportfamilie sind, in der sich der Luftsport gut aufgenommen und aufgehoben fühlt“, so Laur.

Text: Simone Bürkle
Fotos: Klaus Michael Hallmayer, Martin Bayer

Neben Rundflügen gab es auch allerlei Wissenswertes rund um die Fliegerei



Los geht's: WLSB-Hauptgeschäftsführer Markus Graßmann kurz vor dem Start



Weltmeister Tilo Holighaus (vorn rechts) und BWLV-Präsident Eberhard Laur (hinten rechts) erklärte den beiden MdL Dr. Natalie Pfau-Weller und Manuel Hailfinger, worauf es beim Segelfliegen ankommt





EMAGIC ONE FUTURISTISCHES EIGENBAU-UL MIT „EVTOL-GENEN“

Testflug am Flugplatz Mendig

Die Ideenquelle für eVTOLs – also für elektrisch angetriebene Senkrechtstarter – scheint unerschöpflich zu sein. Immer neue Konzepte mit exotischem Design, mit und ohne Flügel, mit vier, acht oder 18 Rotoren, fliegen (meist nur) am virtuellen Bildschirmhimmel, präsentieren sich als Mock-up auf Messen oder schaffen bislang bestenfalls „remote controlled“ kurze Testflüge. Für die einen sind sie großer Blödsinn, der nie funktionieren wird – andere, insbesondere die großen Konzerne, sehen darin die Lösung der Urban Mobility und investieren

Unsummen in die Vision von autonom fliegenden Lufttaxis und Transportdrohnen.

„Kann man rein elektrisch mit der heutigen Batterietechnik nicht nur ausreichend lange und ausreichend schnell fliegen, sondern auch zusätzlich noch senkrecht starten und landen?“

Um diese Fragen zu klären, starteten 2018 Thomas und Matthias Strieker, Richard Krüger Sprengel, Achim Droste, Prof. Florian Holzapfel, Moritz Pfletschinger und Michael Kügelgen – ein kleines

Team von Spezialisten, ausgestattet mit sehr viel Enthusiasmus, Selbstvertrauen und sicherlich auch einer Spur von Naivität – ein Projekt, bei dem man nicht wusste, ob man sich noch innerhalb der Physik, an der Grenze oder schon weit außerhalb befindet.

„Welches Konzept eines eVTOLs ist das vielversprechendste und bietet zumindest eine kleine Chance auf Erfolg?“

Alle Arten der Schwenktechnik, also **Tilt-Rotoren** und **Tilt-Wing** schieden hauptsächlich aus Gewichtsgründen aus. Auch der reine **Multikopter**, der den gesamten Flug mit Hilfe der Rotoren bestreiten muss, erschien mit der damaligen Batterietechnik nicht zielführend, da er hinsichtlich Endurance und Speed viel zu begrenzt ist.

Letztlich kam nur die **„Lift- und Cruise“**-Variante, ein Mix aus aerodynamischem Flugzeug mit zusätzlichen Rotoren für das senkrechte Starten und Landen, infrage. Damit sich Flugzeug und Kopter so wenig wie möglich gegenseitig beeinflussen, sollten jeweils vier Rotoren auf zwei Längsträgern ganz außen an Tandemflügeln ihren Platz finden. Über die Effizienz des Enten- oder Tandemflüglers kann man nun unterschiedlicher Meinung sein, für das Projekt „eVTOL“ schien es die optimale Konfiguration.

Beide Systeme – Flugzeug und Kopter – wurden getrennt voneinander entwickelt. Auch wegen der Kosten wurde dabei so viel wie möglich an Modellen getestet – musste das Team doch ohne Sponsoren, nur mit „bordeigenen Mitteln“ auskommen.

Nach den 1:30 Wurfgleitern folgten Tests mit **RC-Modellen**. Mit wenig Einsatz und in kürzester Zeit – manchmal reichte



Strömungsaufnahmen der mitfliegenden GoPro-Kamera am 1:2-Modell



Zur Kompensation des etwas schwanzlastigen Rudermoments wurden im Verlauf der Testflüge „Spades“ angebracht

ein längeres Wochenende – konnte eine neue Variante erprobt werden. Den 1:6- und 1:4-Modellen folgte schlussendlich das 1:2-Modell. Weil dessen Re-Zahlen schon nahe am Original waren, wurden damit auch die abschließenden Tests geflogen.

Die gewählte Flügelanordnung mit hochgesetztem Kopfflügel, die Einstellwinkel-differenz von einem Grad – damit die Kopfflügelströmung auch wirklich früher abreißt und die bewährten vierstelligen NACA-Profile – das 4412 am Hauptflügel und der Kopfflügel mit dem stärker gewölbten 6412 mit etwas höherem CA – flogen am Ende einer langen Versuchsreihe wunderbar und sehr harmonisch.

Parallel zu den aerodynamischen Modellen wurden auch verschiedene Koptervarianten getestet, optimiert und wieder verworfen. Am Ende waren es dann acht gegenläufige Rotoren. Die Entwicklung der elektronischen Stabilisierung war nicht einfach. Die Steuerung um Längs- und Querachse war gut, die Reaktion um die Hochachse kam verzögert, aber akzeptabel.

Nun wurden das aerodynamische Modell und der Kopter zu einem Gesamtsystem zusammengeführt. Dabei musste die Fläche des Kopfflügels solange verkleinert und die des Hauptflügels vergrößert werden, bis der Schwerpunkt (CG) von Kopter und Tandemflügler perfekt übereinanderlagen. Auch die Modelle dieser Variante flogen auf Antrieb, wie man es sich von einem Canardflügel wünscht: gutmütig und überziehsicher, und die lang ersehnte **Transition** konnte endlich getestet werden.

Michael Kügelgen erinnert sich: „Als wir das erste Mal das Modell der Flugzeug-Kopter-Kombination flogen, waren

wir sehr erstaunt, wie einfach sich der Übergang vom Schweben in den dynamischen Flug und umgekehrt durchführen ließ. Es gab keine Startrollstrecke, kein Ausbrechen bei Seitenwind und man brauchte auch so gut wie keine Landeeinteilung mehr. Man hängte den Flieger mittels der acht Rotoren in die Luft und dann beschleunigte man ihn oder umgekehrt: man parkte ihn am Himmel und "seilte" ihn anschließend ab. Heute, in der Retrospektive kann man feststellen, dass alle Untersuchungen im Kleinen auch für das große Flugzeug gelten und der Erkenntnisgewinn enorm war.

Dem eigentlichen Bau der eMagic One stand nach diesen erfolgversprechenden Experimenten nichts mehr im Weg. Die Cockpitverglasung und die Kevlar-Sicherheitszelle wurden vom Silence „Twister“ übernommen und in den Rumpfstreck integriert, Negativformen für Rumpf, Tragwerk, Fahrwerk, Ruder und viele kleine Bauteile gefräst und laminiert. Jedes einzelne Teil wurde auf das geringstmögliche Gewicht reduziert; wo normale Kohlefaser nicht reichte, kam Ultra-Hochmodul-Faser zum Einsatz. Der Verzicht auf teilbare Kopf- und Hauptflügel sowie auf die Lackierung brachte weitere Gewichtseinsparung. So entstand Bauteil für Bauteil und am Ende wog die gesamte Zelle ganze 150 Kilogramm.

„Vollkommen ist eine Konstruktion dann, wenn man nichts mehr weglassen kann.“ Dieser Leitgedanke und die Gewichts-optimierung bestimmten die weitere Komplettierung der Zelle. Alle Teile mussten auf die Waage und sich – wenn nötig – vor dem Einbau einer Diät unterziehen.

Nach zwei Jahren Planung, Bau und Tests erhob sich die eMagic One am 31. Mai



Motorprüfstand für Drehzahl-, Strom-, Drehmoment- und Schubmessung



Bemannter Kopterflug – Endphase und Höhepunkt der Schwebegestell-Testreihe

2021 sanft und extrem leise zu ihrem Erstflug in den windstillen Abendhimmel über dem ehemaligen Heeresflugplatz in Mendig. Die weiteren, bislang ca. 120 Starts dienten hauptsächlich der Flugerprobung. Viele Details, von der Motor-aufhängung über einen deutlich verstärkten Kopfflügel – mit nun gleicher Biegelinie wie der Hauptflügel – bis hin zur elektrischen Trimmung wurden neu konstruiert und stetig verbessert.

Die eMagic One präsentiert sich heute als ein wunderschön fliegendes UL. Bei voller Motorleistung, und das sind ja nur bescheidene 32 kW bei 2.000 UpM, beschleunigt das Flugzeug horizontal auf 92 kts, also rund 170 Stundenkilometer – für einen ausgelevelten Flug (Nullschieber) mit 68 kts benötigt man gerade mal 12 kW. Die Strömung liegt bis ca. 42 kts an, darunter reißt sie am Kopfflügel teilweise von innen nach außen ab – aber so sehr man sich auch anstrengt, am äußeren Flügel-Drittel bleibt sie gesund.

Das Flugzeug geht dann in einen Sackflug über, der mit den Taillern ohne Ausbrech- oder Abkipptendenz voll steuerbar bleibt. Auch die Landungen sind recht einfach – die von vielen prophezeite Kopfstandtendenz konnte nicht ansatzweise festgestellt werden. Damit kann



Michael Kügelgen mit seiner eMagic One beim „Electrifly-In 2022“ in der Schweiz



Ferngesteuerter Schwebeflug der eMagic One

man den aerodynamischen Teil des Projekts als weitgehend ausgereift betrachten.

Das parallel zum Flugzeug entwickelte Kopter-Schwebegestell wurde erst nach vielen Verbesserungen eigenstabil und erwies sich dann aber auch im bemannten Flug als voll steuerbar. Um auch bei stärkerem Wind und voll aufgelastet perfekt schweben und fliegen zu können, müssen aber die „eVTOL-Gene“ der eMagic One noch weiter optimiert werden.

Die „Sprungantwort“, die blitzschnelle Variation der Drehzahl, die man zum Fliegen und Schweben eines solchen Gerätes benötigt, konnte vom Modell nicht in das Verhalten des Originalflug-

zeugs übertragen werden. Was bei den 20 oder 30 Gramm schweren Propellern einer kleinen Drohne perfekt funktioniert, geht bei einer Luftschraube mit zwei Meter Durchmesser und entsprechendem Gewicht überhaupt nicht mehr. Die Trägheit dieses Systems ist viel zu hoch.

Auch die Regelreserve, also den Schubüberschuss, den man zum Steuern und Stabilisieren des Fluges zur Verfügung hat, muss noch auf das Doppelte der Abflugmasse verbessert werden. Dies geschieht derzeit mit der Entwicklung von Propellern und Hubmotoren der dritten Generation.

Mit den Motoren müssen Regler, Batterie-Management-System und vor allem die

Akkus mitwachsen – und das möglichst ohne Gewichtszunahme! Keine einfache Aufgabe, aber Michael KÜgelgen – Konstrukteur und Testpilot – ist zuversichtlich, seine eMagic One noch in diesem Jahr zu einem ersten vollelektrischen Transitionsflug starten zu können.

Text und Fotos:
Ludwig Feuchtner/Michael KÜgelgen



Die Instrumentierung entspricht den Mindestanforderungen für UL und ist ausschließlich unter dem Aspekt der Gewichtsoptimierung zusammengestellt

ANTRITTSBESUCH

GEMEINDE DENKINGEN BEGRÜSST LUFTSPORT-TRAININGSZENTRUM AUF DEM KLIPPENECK



Sehr erfreut über die Aktivitäten des BWLV auf dem Klippeneck zeigte sich Denkingens Bürgermeister Rudolph Wuhrer kürzlich beim Antrittsbesuch von Michael Zistler, dem Leiter des Luftsport-Trainingszentrums (LTZ).

Bürgermeister Rudolf Wuhrer (links) und Michael Zistler bei der Übergabe des Juni-adlers, in dem ausführlich über die Aktivitäten des BWLV auf dem Klippeneck berichtet worden war

„Der Flugsport auf dem Klippeneck hat gute Tradition und wird von der Bevölkerung bestens akzeptiert und unterstützt“, so Wuhrer. Über die Attraktivität und überregionale Bedeutung des traditionellen Klippeneckwettbewerbs sei man stolz, und der Luftsport sei eine Bereicherung im Vereinsportfolio der Gemeinde.

Der Bürgermeister wünschte dem Trainingszentrum eine gute Entwicklung und den Piloten allzeit „Hals- und Beinbruch“.

Text: Michael Zistler
Foto: Gemeinde Denkingen

ONLINE-ANGEBOT

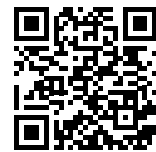
NEUE SCHULUNGSVIDEOS ZUM THEMA „SCHUTZ VOR GEWALT“

Die Deutsche Sportjugend (dsj) und der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) haben Sensibilisierungs- und Schulungsvideos zum Thema „Schutz vor Gewalt“ entwickelt.

Diese sollen ein niedrighschwelliges Format zur Vermittlung von Handlungssicherheit und Informationen bieten, sodass mehr Menschen im Sport erreicht und für das Thema sensibilisiert werden können. Zudem werden Möglichkeiten für Betroffene, sich jemandem anzuvertrauen, thematisiert.

So gibt es zum Beispiel ein Grundlagenvideo zu den verschiedenen Formen von psychischer, physischer oder sexualisierter Gewalt, ein Video speziell zu sexualisierter Gewalt, ein Video zu Verhaltens-

Die Videos des DOSB sollen informieren und Hilfestellung für Betroffene wie auch für Vereine sein



regeln von Trainern und Übungsleitern, aber auch ein Video zum sogenannten „Grooming“, in dem erläutert wird, wie potenzielle Täter vorgehen und was Vereine dagegen unternehmen können. Derzeit stehen insgesamt sechs Kurzfilme zur Verfügung.

Der Link zu den entsprechenden Videos lautet <https://safesport.dosb.de/schulungsvideos> – oder direkt über den QR-Code

Auch der BWLV setzt sich für den Schutz seiner Mitglieder vor (sexualisierter) Gewalt ein. Im Verband gibt es zwei Ansprechpartner/innen zum Thema, die jederzeit (auch anonym) kontaktiert werden können: Chris Désirée Henninger (c.henninger@bwlv.de) und Dennis Austel (austel@bwlv.de).

Text und Screenshot: red.

BERN AIRPORT

7. AUFLAGE DES ELECTRIFLY-IN SWITZERLAND

Am Wochenende des 9. und 10. September 2023 findet am Bern Airport wieder das Electrify-In Switzerland statt. Bei der 7. Auflage dreht sich erneut alles um die E-Mobilität in der Luftfahrt und die Zukunft der Aviatik.

Die Eröffnungsansprache am Samstag, 9. September, um 11.30 Uhr hält der Schweizer Bundesrat Guy Parmelin. Bei der Veranstaltung ist ein umfangreiches Programm vorgesehen: Der sogenannte eTalk etwa wird sich dieses Jahr dem Thema „Wie lange dauert es und was braucht es noch, bis die Ausbildung zur Pilot Private Licence (PPL) rein elektrisch durchgeführt werden kann?“, widmen.

Zudem gibt es Referate aus den Fachbereichen der Elektrofliegerei und verschiedene Entwickler-Teams stellen den aktuellen Stand ihrer Projekte vor. Sie freuen sich auf den Austausch mit den Besuchern im Ausstellungshangar der Bundesbasis. Auch Rundflüge für eine persönliche Flugerfahrung mit E-Flugzeugen werden angeboten.



Ganz im Zeichen der E-Mobilität in der Luftfahrt: das Electrify-In in Bern



Alle Infos gibt es online unter electrify-in.ch sowie auf Facebook und Instagram.

Text: red.
Foto: Markus A. Jegerlehner/
Electrify-In

FLUGHAFEN STUTTGART: EMISSIONSFREIES VORFELD ALS ZIEL

ERSTER VOLLELEKTRISCHER TANKWAGEN IN DER ENTWICKLUNG



Die E-Flotte am Stuttgarter Flughafen soll um über 30 schwere Nutzfahrzeuge wachsen. Derzeit wird der erste vollelektrische Flugfeldtankwagen mit einer Kapazität von 40.000 Litern entwickelt

Die Flughafen Stuttgart GmbH, Skytanking und das ISEA-Institut der RWTH Aachen haben sich zusammengeschlossen, um eine Lösung für die Elektrifizierung eines großen Teils der Abfertigungsflotte des Flughafens zu entwickeln. Dazu gehört auch die Entwicklung vollelektrischer, schwerer Tankwagen, die eine besondere Herausforderung darstellt.

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Projekt mit dem Namen „finalize!“ ist Teil von STRzero, der Klimastrategie des Airports. Für das Vorhaben wurden Gesamtkosten in Höhe von 5,8 Millionen Euro und eine Gesamtzuwendung von rund 2,8 Millionen Euro bewilligt.

Mit dem Projekt finalize! setzt der Stuttgart Airport die Elektrifizierung auf seinem Vorfeld fort. Die E-Flotte soll um über 30 schwere Nutzfahrzeuge wachsen. Um die neuen, elektrisch angetriebenen Geräte zu versorgen, wird das Projekt auch die Installation von Ladeinfrastruktur auf dem Flughafen umfassen. Jeder Partner bringt sich mit seinem Fachwissen in das Projekt ein, die Universität im Bereich nachhaltige Energie, Optimierung der Ladeprotokolle und Datenanalyse, und der Flughafen mit den Anforderungen an die Infrastruktur.

Als einer der größten Dienstleister in der Flugkraftstoffindustrie wird Skytanking dabei helfen, den ersten vollelektrischen Flugfeldtankwagen mit einer Kapazität von 40.000 Litern zu entwickeln und zu betreiben. In der jüngeren Vergangenheit gab es schon Projekte mit kleineren Betankungsfahrzeugen, aber ein voll elektrischer Tankwagen mit circa 52 Tonnen Gewicht stellt eine ganz besondere Herausforderung dar – dies erfordert neue Lösungen.

Das Projekt ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zum emissionsfreien Vorfeldverkehr am Flughafen Stuttgart. Es wird angestrebt, das Projekt bis 2026 abzuschließen, wobei lokale Emissionen durch den Einsatz neuer Fahrzeuge bereits ab 2024 gesenkt werden. Das Konsortium wird darüber hinaus bei der Auswahl den gesamten Lebenszyklus der Geräte betrachten und optimierte Ladestrategien erproben. Für andere Flughäfen und Tankdienstleister soll der Standort als Live-Demonstrator dienen und zudem den Standardisierungsprozess unterstützen.

Text: PM
Foto: Flughafen Stuttgart GmbH



DEUTSCHES ZENTRUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT (DLR) **KLIMAVERTRÄGLICHES FLIEGEN ALS SCHWERPUNKT**

Das DLR untersucht seit vielen Jahren die Möglichkeiten, Ruß-Emissionen und die negativen Auswirkungen der daraus resultierenden Kondensstreifen zu reduzieren – hier die DLR-Falcon 20E im Abgasstrahl des Airbus A350

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat in seiner Jahrespressekonferenz seine Forschungsschwerpunkte für das Jahr 2023 vorgestellt. Zentrales Forschungsfeld ist die Entwicklung nachhaltiger Technologien, um eine klimaneutrale Gesellschaft zu erreichen. Zuvorderst steht die Erprobung neuer Technologien zum klimaverträglichen Fliegen.

Nachhaltige Kraftstoffe (SAF, Sustainable Aviation Fuel) senken die Klimawirkung des Luftverkehrs deutlich beim CO₂-Fußabdruck und den Nicht-CO₂-Effekten. In diesem Jahr unternimmt das DLR wiederholt Flugversuche gemeinsam mit Airbus und weiteren Industriepartnern, bei denen der Einsatz von bio-basierten SAF erprobt und die Emissionen analysiert werden (der adler berichtete).

Hocheffiziente Turbofan-Triebwerke und synthetisch hergestelltes SAF (PTL, Power-to-Liquid) bieten entsprechend der DLR-Luftfahrtstrategie insbesondere für die Mittel- bis Langstrecke eine Perspektive für einen klimaverträglichen Betrieb. Entscheidend wird hierfür in den nächsten Jahren sein, Produktionsanlagen für nachhaltiges Kerosin bis hin zum industriellen Maßstab

aufzubauen, zu testen und in den Regelbetrieb zu überführen. Das DLR agiert dabei als zentraler Forschungspartner.

Wasserstoff als zentrales Element

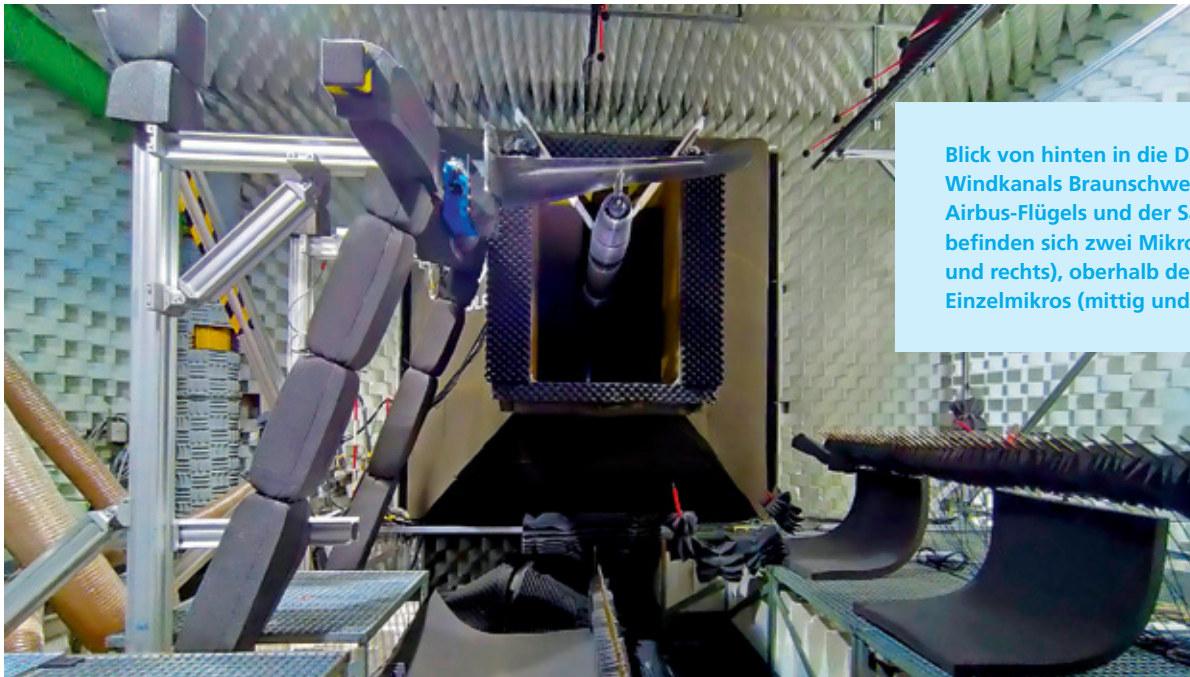
Für Regional- und Kurzstreckenflugzeuge gibt es vielfältige technologische Möglichkeiten, diese zukünftig klimaverträglich zu gestalten. Insbesondere Wasserstoff spielt hier eine Rolle – entweder als nachhaltiger Kraftstoff zur Direktverbrennung oder für hybridelektrische Antriebe unter Verwendung von Brennstoffzellen. Außerdem sind Technologien zur aerodynamischen Effizienzsteigerung und Gewichtsreduktion durch neue Ansätze im Systemleichtbau wichtig.

Die Breite dieser vielfältigen Forschungsfragen für das klimaverträgliche Fliegen wird das DLR 2023 nach eigenen Angaben verstärkt in Kooperation mit der Luftfahrtindustrie untersuchen. Ziel ist es, die Entwicklung nachhaltiger Luftfahrttechnologien zu beschleunigen.

Text: PM/red.
Foto: Airbus/S.Ramadier

DLR UNTERSUCHT AUSWIRKUNGEN UNTERSCHIEDLICHER TRIEBWERKSKONFIGURATIONEN

LEISER FLIEGEN: SO GEHT'S



Blick von hinten in die Düse des Akustischen Windkanals Braunschweig. Unterhalb des Airbus-Flügels und der Safran-Triebwerksdüse befinden sich zwei Mikrofonarrays (mittig und rechts), oberhalb des Modells sind Einzelmikros (mittig und rechts) installiert

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ist dem Lärm aus Triebwerken auf der Spur: Bei verschiedenen Tests haben die Forscher untersucht, wie sich die Geräusche minimieren lassen.

Fast einen Meter breit und 1,20 Meter hoch ist die dunkle Röhre, durch die der Wind mit 60 Metern pro Sekunde bläst. Davor hängen Apparaturen, Gestelle und Mikrofone: Der Akustische Windkanal des DLR in Braunschweig, kurz AWB, gehört nicht zu den größten Vertretern seiner Art – aber in seiner Auslegung spielt er ganz vorn in der europäischen Luftfahrtforschung mit. Im Rahmen eines groß angelegten EU-Projekts aus dem Förderprogramm Horizon 2020 hat das DLR im AWB Tests zur Wechselwirkung von Triebwerk und Flugzeug in unterschiedlichen Konfigurationen durchgeführt.

Für das EU-Projekt „Decrease Jet-Installation Noise“ (DJINN) kamen die Forscher mithilfe des AWB dem Flugzeuggeräusch auf die Spur. „Es geht um Lärm, der insbesondere durch das Zusammenspiel von Triebwerk und Flugzeug entsteht“, sagt Christian Jente vom DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik. Leistungsstärkere und größere Triebwerke an gleichbleibend großen Flugzeugrümpfen und Flügeln verursachen durch die Interaktion der umströmenden Luft mehr Lärm. „Im Projekt DJINN haben wir daher neue Anordnungen und neue Materialien betrachtet“, so Jente weiter.

Zwei Flugzeugkonzepte im Test

Die Forscher hatten die Messungen jahrelang mit zahlreichen Projektbeteiligten detailliert vorbereitet. Bei den Experimenten im Windkanal untersuchten die Wissenschaftler zwei unterschiedliche Flugzeugkonzepte: Ein Flugzeug, bei dem das Triebwerk, wie bei einem typischen großen Verkehrsflugzeug, unterhalb des Flügels installiert ist, sowie ein typisches Business-Flugzeug, bei dem das Triebwerk am Heck sitzt. Für Letzteres bauten sie gleich meh-

tere unterschiedliche Versuchsreihen auf: „Wir haben an dem Business-Jet drei verschiedene Leitwerke akustisch vermessen“, erklärt Jente. „Zwei konventionelle Leitwerke in Kreuz- und T-Anordnung sowie ein U-Leitwerk, bei dem die Höhenflosse den Triebwerksschall abschatten soll.“

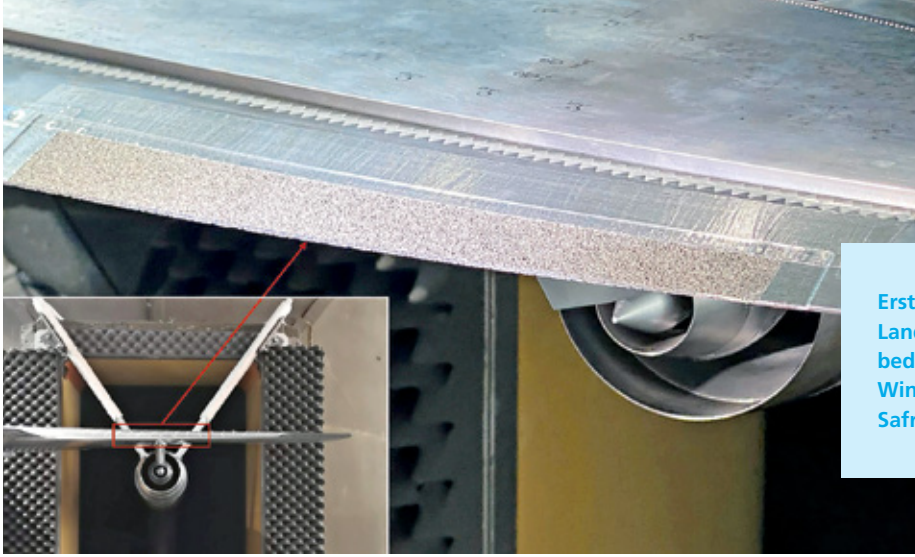
Das Ziel der Forscher hierbei war es, zu bewerten, welche akustischen Vor- und Nachteile verschiedene Konfigurationen und Maßnahmen mit sich bringen. Unter anderem untersuchten sie, wie die Oberfläche des Flugzeugrumpfes durch akustische Schwingungen beansprucht wird, wie sich also eine sogenannte „akustische Ermüdung“ des Materials auswirkt.

Forscher des DLR-Instituts für Antriebstechnik bauten hierfür im AWB zwei lineare, über drei Meter lange Mikrofonarrays auf – also eine Anordnung von Mikrofonen, aus deren Daten die genauen Positionen und die richtungsabhängigen Intensitäten der Schallquellen an der Triebwerksdüse, am Rumpf und am Flügel berechnet wurden. Zusätzlich zu den linearen Mikrofonarrays maßen Fernfeldmikrofone an der Decke die Schallabstrahlung in verschiedene Richtungen, da diese sich bei den verschiedenen Konzepten der Höhenleitwerke stark unterscheiden kann.

Poröse Materialien verringern den Lärm

Bei ihrem Windkanalaufbau für das Verkehrsflugzeug unternahmen die Forscher ein weiteres Experiment: Für die Landeklappen wählten sie ein poröses Material. Das DLR konnte bereits in anderen Versuchen belegen, dass poröse Materialien positive akustische Eigenschaften haben. Beim Überströmen poröser Materialien werden Druckschwankungen in der turbulenten Grenzschicht reduziert, die in der Folge nicht mehr an der Hinterkante der Landeklappe in Schall umgesetzt werden.

„Wir haben zum ersten Mal poröse Landeklappen bei hoher Geschwindigkeit mit dieser Konfiguration getestet“, sagt



Erstmals haben die Wissenschaftler eine poröse Landeklappe unter realistischen Betriebsbedingungen bei hoher Geschwindigkeit im Windkanal getestet. Das Foto zeigt eine Safran-Triebwerksdüse an einem Airbus-Flügel

Jente. Bislang seien nur vereinfachte Geometrien untersucht worden. Ein prototypisches 3D-Modell unter realistischen Betriebsbedingungen im Windkanal zu testen – das gab es bislang noch nicht. „Wir haben gezeigt, dass auch komplexe Modelle aus solchen Meta-Materialien gefertigt werden können, ein industrieller Einsatz rückt damit immer näher.“

Für die Aeroakustiker ist dies ein entscheidender Erfolg. Sie sind sich sicher, dass poröse oder auch „Meta“-Materialien eine immer wichtigere Rolle spielen werden, denn die künstlich hergestellten Werkstoffe besitzen physikalische Eigenschaften, die in der

Natur nicht vorkommen und neuartige Anwendungen ermöglichen. Je nach gewünschter Fähigkeit, Funktion oder Forschungszweck können sie etwa Licht- und Schallwellen beeinflussen.

400 Gigabyte Mikrophon-Daten werden jetzt von den beiden DLR-Instituten ausgewertet. Die Resultate helfen dabei, Technologien zu entwickeln, die den Fluglärmpegel künftiger Flugzeuge senken können.

Text: PM/red.
Fotos: DLR/Airbus/Safran

PR-ARBEIT

FSV NÜRTINGEN ZU GAST AM HÖLDERLIN-GYMNASIUM NÜRTINGEN

EIN SEGELFLUGZEUG AUF DEM PAUSENHOF

Die Schüler des Hölderlin-Gymnasiums Nürtingen erwartete am 10. Mai 2023 eine nicht alltägliche Attraktion: Der Flugsportverein Nürtingen hatte auf dem Pausenhof der Schule eine ASW 28-18E aufgebaut und informierte über das Hobby Segelfliegen.

Drei Segelflugpiloten des FSV Nürtingen hatten sich schon früh am Morgen auf das Schulgelände begeben, um dort das vereins-eigene Hochleistungssegelflugzeug aus seinem Transportanhänger zu holen und für den anstehenden Tag vollständig aufzubauen. Bereits mit dem Eintreffen der ersten Schüler und Lehrer kurz nach dem Aufbau zog das Segelflugzeug mit seinen imposanten 18 Metern Spannweite neugierige Blicke auf sich.

In den folgenden Schulstunden hielten Fluglehrer Philipp Vogel und Lizenzpilot Louis Trautmann Vorträge in verschiedenen Klassen, bei denen sie den Schülerinnen und Schülern sowohl theoretische Grundlagen des Segelfliegens als auch die Vorzüge der Sportart näherbrachten.

Zur Theorie gehörte auch das Probesitzen

Als Höhepunkt folgte im Anschluss an die Vorträge eine Besichtigung des auf dem Gelände wartenden Flugzeuges, bei der auch die Möglichkeit bestand, sich ins Cockpit zu setzen und so einen Eindruck vom Gefühl eines echten Segelflugpiloten zu erhaschen.

Lizenzpilot Adrian Schaich wies die interessierten Besucher in die Instrumentierung und die Steuerelemente des Segelflugzeuges ein. Auch das Ausfahren des im Flugzeug verbauten Klapptriebwerkes, falls die Thermik einmal nicht zurück zum Heimatflugplatz reichen sollte, konnte demonstriert werden.

Sowohl das Interesse der Schüler als auch der Lehrer war groß. Die drei Nürtinger Segelflieger waren zufrieden und dankbar für die großartige schulische Unterstützung. Sie bauten das Flugzeug am Nachmittag ab und brachten es zurück auf den Flugplatz Hahnweide, wo es wieder für viele schöne Flüge über der Region zur Verfügung steht.

Text: Louis Trautmann/red.
Foto: Adrian Schaich



Eindrucksvoll: Die ASW 28-18E mit ihren 18 Metern Spannweite war auf dem Schulgelände des Hölderlin-Gymnasiums in Nürtingen kaum zu übersehen

JUFLI LEIBERTINGEN

ES GIBT NOCH FREIE PLÄTZE BEIM JUGENDVERGLEICHSLIEGEN!



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

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

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

Natürlich kommen auch Kameradschaft und Geselligkeit nicht zu kurz, denn

beim JuFli entstehen oft Freundschaften, die über die Jahre hinweg noch anhalten. Mitmachen dürfen alle Jugendlichen, die Spaß am Fliegen haben, eine gültige Fluglizenz besitzen und Mitglied eines Luftfahrtverbandes sind. Wichtig ist auch, dass ein eigenes Flugzeug und eine Rückholperson mitgebracht werden.

Das JuFli dauert **von Samstag, 5. August, bis Freitag, 11. August 2023**. Anreise ist schon am Freitag, 4. August 2023. Die Teilnahmegebühr für den Wettbewerb beträgt **180 Euro**. Hierbei sind das Frühstück, das Abendessen und die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom) und der sanitären Anlagen inbegriffen. Zusätzlich kommen Kosten pro Windenstart hinzu, und für F-Schlepps steht ein preiswerter Motorsegler zur Verfügung. Weitere Informationen zur Anmeldung gibt es unter

dem QR-Code. Die Anmeldung bitte an anmeldung@juflie-leibertingen.de senden.

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

Hier geht es direkt zur Anmeldung:



Text: Sara Muffler
Foto: Carolina Bonfert

FREIBALLON



Der neue DFSV-Vorstand: (v. l.) Andreas Zumrode (Beisitzer), Bernd Pulzer (Vizepräsident), Andreas Baus (Präsident), Sylvia Meinel (Schatzmeisterin) und Thomas Ruchay (Beisitzer)

WAHLEN

NEUER VORSTAND BEIM DFSV

Beim Freiballonfahrertag am 2. April 2023 in Baunatal wählte die Mitgliederversammlung des Deutschen Freiballonsportverbandes (DFSV) mit 484 vertretenen Stimmen die Vorstandschaft für die nächsten drei Jahre. Zum Präsidenten wurde Andreas Baus gekürt, der das Amt bereits bis November 2022 dreieinhalb Jahre lang innehatte. Vizepräsident ist nun Bernd Pulzer, und als Schatzmeisterin wurde Sylvia Meinel ernannt. Thomas Ruchay und Andreas Zumrode fungieren im Vorstand zukünftig als Beisitzer. Der neue Vorstand bedankt sich bei Wilhelm Eimers, Bernd Pulzer, Max Michels sowie Andreas Pohl und Andreas Zumrode für die geleistete Arbeit als geschäftsführender Vorstand während der Übergangszeit.

Text: Wolfgang Schwarz, DFSV | Foto: Ben Bläss

KLASSE F3P

INDOOR-KUNSTFLUG-WM IM LAND DER FLÜSSE UND SEEN

Vom 19. bis 25. März 2023 fand in Jonava (Litauen) die fünfte FAI-F3P-Weltmeisterschaft (Indoor-Kunstflug) mit 32 Teilnehmern aus 13 Nationen statt. Zum zweiten Mal wurde neben der Klasse F3P-A(erobatics) zusätzlich die WM in der Klasse F3P-AFM (Aerobatics Freestyle to Music) ausgetragen. Erfolgreichster deutscher Teilnehmer war Caspar Halim bei den Junioren. Ein Bericht von Teambetreuer Jürgen Heilig.

Neben dem erhöhten Trainingsaufwand für Piloten, die in beiden Klassen starten, stellt vor allem der Transport der Modelle oft eine logistische Herausforderung dar. Zum Glück hatten wir dieses Mal in Andreas Kauer einen Helfer, der zusammen mit Tobias Warzecha die lange Reise mit den Modellkisten auf sich nahm. So konnte der Rest des Teams per Linienflug von Frankfurt nach Vilnius fliegen.

Wettbewerb zur Qualifikation

Die vom Vorstand der Bundeskommission Modellflug des DAeC in die Nationalmannschaft berufenen und von beiden Luftsportverbänden (DAeC und DMFV) unterstützten deutschen Piloten mussten sich ein Jahr vor der WM in einem eigens dafür organisierten Wettbewerb für die WM qualifizieren.

Für die meisten deutschen Piloten war dies die erste Teilnahme an einer Weltmeisterschaft. Die Piloten gaben ihr Bestes und das Team erreichte das beste Ergebnis seit 2015. Endlich wieder hatte ich die Deutschland-Flaggen nicht umsonst mitgebracht. Bei unserem Junior Caspar Halim sollten sie sogar gleich zweimal benötigt werden.

Erfolgreiche Platzierungen

Markus Zolitsch – bester deutscher Pilot und F3P Aktivensprecher – verpasste leider das Finale in der Klasse F3P-A um einen Platz. Zumindest konnte er als sogenannter „Calibration Pilot“ zeigen, dass er durchaus Chancen gehabt hätte, im Finale noch den einen oder anderen Platz nach vorn zu kommen. Mit Platz 15 sicherte sich Caspar Halim eine Sil-



Team Germany mit den Modellen

bermedaille bei den Junioren. Lukas Maurer mit Platz 17 und Niklas Bernauer mit Platz 18 lagen nur wenige Wertungspunkte dahinter. So reichte es insgesamt für Platz 5 in der Nationenwertung, noch vor Gastgeber Litauen.

Caspar Halim drittbester Junior im WM-Feld

In der Klasse F3P-AFM ging die Suche nach neuen „Special Effects“ in die nächste Runde. Neben Bändern mit integrierten LED, „Pulverkanone“, Ballonabwurf und „Raketenstart“ war alles vertreten. Hier schafften es sogar zwei deutsche Piloten, Tobias Warzecha und Markus Zolitsch, ins Finale. Leider kam dann für Markus Zolitsch eine böse Erkältung zur falschen Zeit. Lukas Maurer erreichte Platz zwölf in einer starken Konkurrenz. Mit Platz 15 holte sich Caspar Halim die zweite Medaille als drittbester Junior.

Peter Uhlig, Vorsitzender des CIAM-Unterausschusses F3 RC Aerobatics, hatte nach 2017 zum dritten Mal die Ehre, als Jury-Präsident über die gesamte Weltmeisterschaft zu wachen. Was

das relativ kleine litauische Team im Rahmen der WM geleistet hat, kann man gar nicht hoch genug bewerten. Man wurde stets bestens informiert, die Veranstalter hatten immer ein offenes Ohr und die Gastfreundlichkeit und Hilfsbereitschaft der Litauer wurden von allen sehr geschätzt.



Detaillierte Informationen gibt es auf der Website des Ausrichters: <https://f3plithuania.eu/>. Sehenswert sind auch die Livestreams auf dem YouTube-Kanal des Aeroclub of Lithuania, insbesondere vom Finale, in dem mehrere Kameras eingesetzt wurden: <https://www.youtube.com/watch?v=PYHt0c03jYM> – oder direkt über den QR-Code.



Text und Foto: DAeC/red.

F1E

WETTBEWERBSJUBILÄUM AM HIMMELBERG



Am Sonntag am Ruchberg, bei noch schwachem Südwind

Die Modellflugklasse F1E bezeichnet den Hangflug mit magnetisch/elektronischer Kurssteuerung. Seit 1970 haben die Modellflieger des LSV Rossfeld-Metzingen jährlich Wettbewerbe in dieser Klasse ausgetragen. Da der Wettbewerb wegen Corona zuletzt drei Mal ausfallen musste, wurde nun erst die 50. Auflage gefeiert. Wolfgang Gerlach berichtet von der Jubiläums-Veranstaltung.

Albert Riedlinger, der 2009 verstorben ist, war zunächst der Initiator des Wettbewerbs, dann übernahm die Jugend das Ruder: Dietrich Sauter in der Organisation, Lennart und Volker Bajorat als Wettbewerbsleitung, dies bis heute.

Die 50. Auflage des Wettbewerbs wurde – wie immer als Doppel-Wettbewerb – am 22./23. April am Himmelberg/Melchingen

und Ruchberg/Willmandingen ausgetragen. Am Start waren 33 Teilnehmer, davon elf aus der Schweiz.

Am Samstag kam morgens der Wind von Süden, also hieß es für die Teilnehmer: Ab zum Ruchberg für zwei Durchgänge. Innerhalb von 15 Minuten drehten später die Propeller der Windräder auf dem Himmelberg nach „West“, also hoch auf den Berg. Da war der Wind deutlich stärker, machte mit 5 bis 7 Meter pro Sekunde das Hangfliegen aber richtig zum Erlebnis.

Drei Starter hatten alle vier Flüge „voll“ mit insgesamt 1.080 Sekunden, so wurde der fünfte Flug für die drei Kandidaten auf sechs Minuten gesetzt – sozusagen als „vorgezogenes Stechen“. Zwei davon schafften dies, sodass ein weiteres Stechen am Fuße des Berges die Entscheidung brachte. Es siegte erneut



Bei der Siegerehrung am Samstag (v.l.): Gerhard Wöbbeking, Alexander Winker, Nick Finke und Michael Bleuer

Ehrung des Metzinger Teams mit dem Diplom Otto Lilienthal des DAeC (stehend, v.l.): Frank Adametz, Dietrich Sauter, Lennart Bajorat, Steffen Reuß, Bernhard Schwendemann; vorn: Volker Bajorat



Lokalmatador Alexander Winker (MFSJ Spaichingen), FAI-Weltcupsieger 2022 und Teilnehmer des DAeC-Teams für die Weltmeisterschaft 2023 in Rumänien.

Abends im Lokal mit fast 50 Anwesenden fand die Siegerehrung statt, mit Urkunden und Spezialitäten „von d'r Alb“. Auch das LSV Metzinger-Himmelberg-Team wurde geehrt: Es erhielt das DAeC-Diplom Otto Lilienthal aus der Hand von Bernhard Schwendemann, Vorsitzender des Sportausschusses Freiflug der Bundeskommission Modellflug im DAeC.

Die Ergebnisse am Samstag, 22. April 2023:

1. Winker, Alexander	MFSJ Spaichingen	100 %	1.080sek +419
2. Wöbbeking, Gerhard	HB	100 %	1.080sek +201
3. Finke, Nick	AC Stuttgart	99,67 %	1.077s
4. Winker, Christian	MFSJ Spaichingen	99,56 %	1.076s
7. Bleuer, Michael	SUI	97 %	1.052s

Der Sonntag war am schwierigsten zu fliegen: erneut Südwind zum Ruchberg, aber nicht konstant. Mal windstill, dann schwach, dann von hinten, seitlich und böig. Daniela Seren hatte vier Max. mit je 180 Sekunden, schaffte dies zwar im letzten Durchgang nicht mehr, aber es reichte zum Sieg. Mehrere Modelle schoben beim Wind rückwärts in den Wald und mussten schwierig geborgen werden.

Zur Siegerehrung gab es Metzinger Weine, wie immer auch für den besten Schweizer – und da dieser Dritter wurde, bekam die Nummer fünf auch einen.



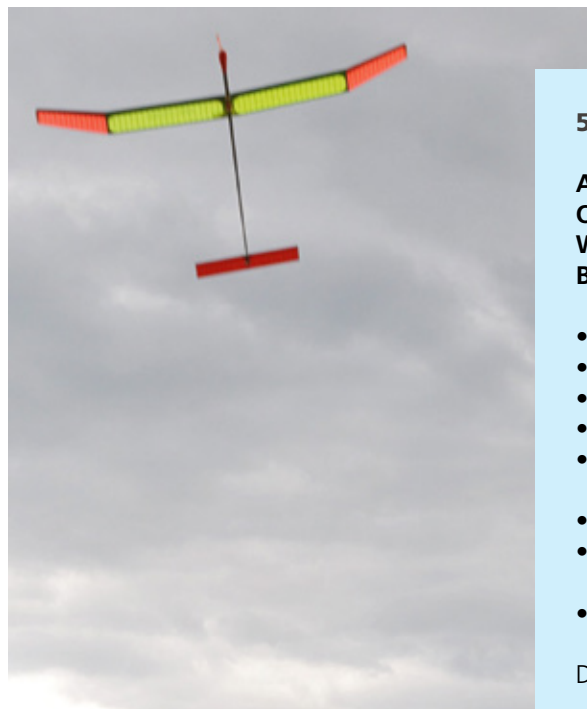
Steiler Anstieg: Paul Seren am Berg

Die Ergebnisse am Sonntag, 23. April 2023:

1. Seren, Daniela	BY	100 %	841sek
2. Andrist, Christian	SUI	95 %	794s
3. Mehr, Friedhelm	NW	94 %	784s
4. Karl-H. Ritterbusch	NW	93 %	777s
5. Bleuer, Heinz	SUI	90 %	771s
6. Winker, Alexander	BW	90 %	747s

Text: Wolfgang Gerlach

Fotos: Wolfgang Gerlach, Bernhard Schwendemann



50 Jahre F1E am Himmelberg: Alle Fakten auf einen Blick

Ausrichter aller Wettbewerbe: LSV Rossfeld-Metzinger, Modellflug

Organisation: 1970 bis 2008 Albert Riedlinger, ab 2009 Dietrich Sauter

Wettbewerbsleitung: Albert Riedlinger, ab 2009 Lennart und Volker Bajorat

Beflogene Hänge: Himmelberg, Bühlberg, Eselsberg, Ruchberg

- Insgesamt 50 Doppel-Wettbewerbe
- Im April 1972: Deutsche Meisterschaft
- 1974: Europameisterschaft
- Ca. 57 „Metzinger“ Wettbewerbe
- 34 „Spargelpokal“-Wettbewerbe bis 2010, Bernhard Kaupert (FSV 1910 Karlsruhe)
- Bereits seit 1985 DAeC-B-Kader-/Ranglisten-Wettbewerbe
- Seit 1970 Wettbewerbe zur Landesmeisterschaft Baden-Württemberg und zehn Wettbewerbe zur BW-LMM im Herbst (AC Stuttgart)
- Schweizer Meisterschaft 2015 bis 2019

Dies ergibt rund 100 Wettbewerbe am Himmelberg



Alexander Winker mit Schleuderstart

MODELLFLUG IN FRANKREICH



Fliegen im Nachbarland leicht gemacht – dies ermöglicht der französische Modellflugverband FFAM

Kürzlich hat der französische Modellflugverband Fédération Française d'Aéromodélisme (FFAM) die Möglichkeit geschaffen, mit einer günstigen Jahresmitgliedschaft unter den nationalen Regeln für den Modellflug in Frankreich fliegen zu können.

Alle wichtigen Fakten, um Modelle in Frankreich regelkonform zu fliegen, sind in einer Kurzanleitung zusammengefasst, die als PDF zum Download zur Verfügung steht. Somit steht dem Urlaubs-Flugspaß in Frankreich oder dem Besuch des nächsten Modellfliegertreffens nichts mehr im Wege.



Die Kurzanleitung gibt's unter <https://www.daec.de/media/files/2023/Sportarten/Modellflug/Guide-Gasten-Piloten-Frankreich-2023.pdf> – oder direkt über den QR-Code



Text: DAeC
Foto: MFSD

PROWING 2023

VOLLES HAUS BEI DER MESSE

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC war zusammen mit dem MFSD auf der diesjährigen ProWing auf dem Flugplatz in Soest/Bad Sassendorf. Nachdem die Messe in den vergangenen Jahren ausgefallen war, tummelten sich am letzten Aprilwochenende über 12.000 Modellflugbegeisterte auf der Flugwiese und im Messezelt.

Auf 200 Metern Zeltlänge standen zahlreiche Aussteller, Hersteller und Vertriebe sowie Verbände für Fragen zur Verfüg-

ung. Auch für Schnäppchenjäger lohnte sich die Anreise.

Die Bundeskommission Modellflug und der MFSD gaben an ihrem Stand Informationen über das neue elektronische Flugbuch und zeigten live die umfassenden Features der App, die seit kurzem nicht nur für Android und Windows sondern auch für iOS verfügbar ist. Weiter waren natürlich der Schulungsnachweis und die Verbandsbetriebs-erlaubnis sowie allgemeine Themen der Verbandsarbeit Mittelpunkt der Gespräche.

Mit einem eigenen Stand war auch die F3A-Nationalmannschaft des DAeC vor Ort und gab Einblick in den Leistungssport im Motorkunstflug.

Auf dem Flugfeld direkt vor dem Messezelt waren den ganzen Tag Flugvorführungen verschiedener Hersteller zu bestaunen. Bei einem breiten Querschnitt durch den Modellflug stachen vor allem die teilweise bis zu 100 Kilogramm schweren Flugmodelle heraus.

Die ProWing zeigte sich erneut als Szenetreff der Modellflieger. Bei bester Stimmung und fliegbarem Wetter waren alle drei Messtage hervorragend besucht.

Text: DAeC/red.

MOTORFLUG/UL

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC

LSG-B ERTEILT ERSTE ZULASSUNG FÜR UL-HUBSCHRAUBER

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) am 17. Mai 2023 die Musterzulassung für das Luftsportgerät Konner K1-S19 für die maximale Abflugmasse von 600 Kilogramm erteilt. Hersteller ist die Firma Konner S.r.l. in Italien. Der Konner K1-S19 ist der erste Ultraleichtubschrauber, für den das LSG-B eine Musterzulassung ausgestellt hat. Das Gerätekenntblatt 66257 ist im Downloadbereich des Luftsportgeräte-Büros zu finden (www.daec.de → Luftsportgeräte-Büro).

Text: DAeC
Foto: Hersteller

Der UL-Helikopter Konner K1-S19 ist der erste seiner Art, für den das Luftsportgeräte-Büro eine Musterzulassung erteilt hat



AUSFLUG DER MOTORFLUGSCHULE AB IN DEN NORDEN



Die Seebrücke in Ahlbeck

Zum ersten Mal seit der Pandemie gingen Fluglehrer und Charkerkunden der BWLV-Motorflugschule wieder gemeinsam auf Tour. Das Wetter gab die Richtung vor, Ziel war Heringsdorf auf Usedom. Ein Reisebericht von Ulrike Ebner.

Dicke Regentropfen treffen auf die Frontscheibe und ziehen lange nasse Fäden zu allen Seiten, dunkelgraue Wolken hängen tief über der sattgrünen Frühlingslandschaft. Wir sind irgendwo zwischen Dinkelsbühl VOR und Neustadt/Aisch. „Das sind immer noch fünf bis sechs Kilometer Sicht“, sagt mein Co-Pilot Jochen Sturm, Fluglehrer auf der Hahnweide. Für mich Schönwetterfliegerin fühlt es sich eher nach Blindflug an. Dass Jochen fast 10.000 Flugstunden auf der F-4 Phantom und wahrscheinlich fast noch einmal so viele auf Segel- und einmotorigen Flugzeugen hat, ist sicher kein Schaden bei diesem Flug durch Sauwetter, denke ich mir.

Der erste Tag unserer Reise nach Heringsdorf (EDAH) beginnt wegen des schlechten Wetters spät. Erst um 12 Uhr lassen es die Wolken zu, dass wir mit möglichst leicht beladenen Flugzeugen über die 25

die Hahnweide (EDST) verlassen. Wir, das sind acht Charkerkunden und drei Fluglehrer der Motorflugschule, aufgeteilt auf drei Cessna 172 und eine 152er. Der erste kurze Hüpfen geht nach Heubach (EDTH), dort wird vollgetankt – und noch eine halbe Stunde auf besseres Wetter gewartet.

Hinweg über Nürnberg, Bamberg und den Thüringer Wald

Endlich geben die Wettervorhersage, Satellitenbilder, GAFOR, METARs und TAFs grünes Licht für das erste Leg nach Jena-Schöngleina (EDBJ). Noch bis nördlich von Nürnberg sollen uns aufgelockerte bis durchbrochene Bewölkung

auf rund 2.800 Fuß und Schauer begleiten, mit Overcast um die 4.500 Fuß.

Nach etwas mehr als einer halben Stunde Flugzeit lichten sich die Wolken, der Blick auf die Landschaft wird nicht mehr durch Regentropfen auf der Scheibe getrübt. Wir fliegen östlich vorbei an Bamberg, ein Stück den Main entlang, vorbei zwischen Kloster Banz und der Basilika Vierzehnheiligen. Ich bin froh um meinen Co-Piloten Jochen, der über dem mir unbekanntem Gebiet auch die Rolle des Reiseführers übernimmt. Nach Coburg wird das Gelände dunkelgrüner, hügeliger, wir sind über dem Thüringer Wald. Die ehemalige deutsch-deutsche Grenze unter uns ist nicht erkennbar.



Die D-EIEB der Motorflugschule

Beim gemeinsamen Essen in der Seebrücke Ahlbeck



Der Flughafen Leipzig/Halle von oben



Blick auf den Flughafen Tegel in Berlin

Zwischenstopp in Jena-Schöngleina

Das Gelb der Rapsfelder nimmt mehr Raum ein, rechter Hand passieren wir den Hohenwarte-Stausee. Jetzt ist es nur noch ein Katzensprung nach Jena-Schöngleina, wo wir nach einem Direktanflug mit etwas Seitenwind aus Ost auf der 02 landen. Nach dem Tanken und Bezahlen wechseln die Piloten. Ich bin auf dem zweiten Leg Passagierin in einer Cessna 172.

Beim Abflug von Jena werden wir vom Flugleiter über Funk noch zum Cessna-Treffen vom 7. bis 9. Juli eingeladen. Wir veranstalten unser eigenes kleines Cessna-Meeting nun aber erst einmal in der Luft, es geht Richtung Kontrollzone des Flughafens Leipzig. Zwei Flugzeugen unseres Pulks wird zügig der Durchflug von Sierra 1 nach November 1 genehmigt, die beiden anderen müssen wegen einer anfliegenden Challenger und einer Boeing 777 Warteschleifen drehen.

Sightseeing aus der Luft in Berlin

Der nächste Wegpunkt ist Saarmund (EDCS), südöstlich von Potsdam. Berlin liegt rechter Hand, genau richtig für eine kleine Sightseeing-Tour aus der Luft. Wir sehen den Fernsehturm, das Olympiastadion, den Teufelsberg und den alten Flughafen Tegel, auf dessen Piste 26L Dutzende Erdhaufen liegen. Auf dem ehemaligen Hauptstadt-Airport sollen in den kommenden Jahren ein Industrie-

und Technologiepark sowie ein neues Wohnviertel entstehen.

Längst ist das Gelände flacher, das Wetter CAVOK. Die Thermik lässt unsere 172er wie ein Kamel schaukeln. Wir fliegen zum VOR Löwenberg, mir ist auf dem Rücksitz ein bisschen flau im Magen. Weitere 45 hoppelige Minuten über die Oberhavel, Uckermark und Vorpommern-Greifswald liegen vor uns.

Landung auf Usedom

Endlich sind wir fünf Minuten südwestlich von Sierra im Anflug auf die Piste 10 in Heringsdorf. Wir überqueren das Kleine Haff, das uns einen Vorgeschmack auf die Ostsee gibt. Der Wind bläst mit steifen 15 Knoten aus Südosten und macht die Landung zur Herausforderung. Als alle am Boden sind, gegen 17.45 Uhr,

wird noch einmal vollgetankt. Dann verzurren wir die Flugzeuge mit mitgebrachten Erdankern und Seilen auf der Abstellfläche.

Mit dem Taxi geht es einmal von Süd nach Nord über Usedom nach Ahlbeck, wo wir im Strandhotel unsere komfortablen Zimmer beziehen. Bei einem leckeren Essen in der Seebrücke erfolgt das Debriefing.

Ausflug nach Rügen

Der zweite Reisetag beginnt mit Sonne, blauem Himmel und einem späten Frühstück. Wir planen einen Ausflug auf die Nachbarinsel Rügen mit drei Flugzeugen (drei Cessna 172 und eine 152). Ein Zwischenstopp in Peenemünde muss nach einem Blick in die NOTAMs ausfallen, dort finden Flüge eines unbemannten



Strand westlich von Rügen

Fluggeräts statt. Es könnte sich um das Modell des Raumflugzeugs Aurora handeln, das die Firma Polaris für die Bundeswehr entwickelt und das bereits im vergangenen Jahr in Peenemünde für Tests zu Gast war.

Nach der Taxifahrt zum Flughafen checken die Besatzungen ihre Flugzeuge, starten nacheinander auf der Piste 02 und fliegen über November Richtung Nordwesten. Der Blick auf die kilometerlangen Sandstrände von Usedom ist spektakulär. Nicht weniger beeindruckend geht es auf Rügen weiter. Wir sehen den Koloss von Prora, den riesigen Gebäudekomplex, der in der Zeit des Nationalsozialismus als „Kraft durch Freude“ (KdF)-Seebad errichtet und in den 1950er-Jahren in der DDR zur Kaserne umgebaut wurde. Mittlerweile befinden sich zum Teil Hotelanlagen und Wohnungen darin.

Wenig los auf dem Rügener Flugplatz

Weiter geht es zum Nationalpark Jasmund mit seinen geschützten Buchenwäldern und den berühmten Kreidefelsen. Wir sehen den erst Ende April eröffneten Skywalk, einen ellipsenförmigen, schwebenden Rundweg über dem größten Felsen der Formation, dem 118 Meter hohen Königsstuhl.

Wir landen auf der Piste 09 des Flugplatzes Rügen (EDCG) und stellen die Flugzeuge ab. Leider hat der einzige Flugplatz auf der Ostseeinsel nicht viel für seine Besucher zu bieten, das Bistro ist seit Corona geschlossen. Immerhin: Der freundliche Mann, der die Landegebühr kassiert, überlässt uns die von der jüngsten Vereinsversammlung übriggebliebenen vier Softdrinks gegen eine Spende.

In Heringsdorf hat der Flugverkehr derweil seinen Höhepunkt erreicht. Am Boden stehen zwei Passagierflugzeuge: eine Dornier Do 328 von Rhein-Neckar Air, die nach Kassel fliegt, und eine De Havilland Canada Dash 8-400 von Luxair mit Ziel Luxemburg. Hinzu kommen zahlreiche einmotorige Flugzeuge. Die Personalkapazitäten des Flughafens sind ausgereizt, Tanken ist nach unserer Landung gegen 16.45 Uhr für den Rest des Tages nicht mehr möglich. Wir fahren zurück zum Hotel und treffen uns später zum Abendessen in der Waldoase Ahlbeck.

Flug über Berlin fällt auf dem Rückweg aus

Am Rückflugtag sind wir ab 8.15 Uhr am Flugplatz, um zu tanken und zu bezahlen. Vor uns liegen gute dreieinhalb Stunden reine Flugzeit. Im Süden soll sich das Wetter im Tagesverlauf verschlechtern, für den Nachmittag sind Schauer und Gewitter vorhergesagt. Ich übernehme das erste Leg in der Cessna 152. Wir starten nacheinander auf der 02 und fliegen über Sierra zurück zum Festland.

Die Route ist beinahe gleich wie auf dem Hinflug – mit einer Ausnahme: Wir müssen Berlin großräumig umfliegen. Es gilt ein temporäres Flugbeschränkungsgebiet 30 nautische Meilen rund um den Bundestag. Der Grund: Der ukrainische Präsident Wolodymyr Selenskyi ist zu Gast in der Hauptstadt. Anstelle von Saarmund (EDCS) wählen wir Kyritz (EDBK) als Wegpunkt. Damit entfällt auch der Flug durch die Kontrollzone in Leipzig.

Gute Bewirtung in Aalen

In Jena machen wir wieder einen Tankstopp und Pilotenwechsel. Ich nehme als

Passagierin auf dem Rücksitz einer Cessna 172 Platz. Das zweite Leg ist ebenfalls fast identisch wie auf dem Hinflug, doch auch hier gibt es eine Ausnahme: Weil in Heubach gerade Mittagspause ist, fliegen wir zunächst nach Aalen (EDPA) und landen auf der 09.

Auf der Hahnweide wurde der Segelflugwettbewerb an diesem Tag wegen des Wetters zwar abgesagt. Aber damit wir auf der 07 landen können, müssen noch ein paar parkende Segelflugzeuge weichen. Wir überbrücken die Wartezeit und einen kurzen Regenschauer mit Kaffee, Kuchen, Wurstsalat und Gyros im Flugplatzrestaurant Akropolis.

Rückkehr auf die heimatische Hahnweide

Gegen 15.45 Uhr starten wir zum letzten, 30-minütigen Abschnitt zur Hahnweide. Die Kaiserberge, die Albkante, die Burg Teck: Bei der Rückkehr in die fliegerische Heimat stellt sich bei mir ein wohliges Gefühl ein. Und das Wetter empfängt uns freundlicher, als es uns am Freitag entlassen hat: Keine Regentropfen auf der Frontscheibe und deutlich mehr als fünf bis sechs Kilometer Sicht.

Ein großes Danke an Tobias Krüger, Jochen Sturm und Wasib Mahmood für die Top-Betreuung des Ausflugs, von der Flugplanung bis zur Hotelreservierung. Von der Anfängerin bis zum erfahreneren Piloten kamen bei dem Trip nach Heringsdorf und zurück alle auf ihre Kosten.

Text: Ulrike Ebner

Fotos: Ulrike Ebner, Tobias Krüger, Johannes Wiedmann



Insgesamt war die Reisegruppe mit drei Cessnas unterwegs



Berühmtes Motiv: Die Kreidefelsen auf Rügen



57. ALLGÄUFLUG 2023 DER FLIEGERGRUPPE LEUTKIRCH SEIT JAHRZEHNEN NICHT ERREICHTE TEILNEHMERZAHL

Der Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL) mit dem Großteil der Teilnehmer

Mit Rekordbeteiligung fand am 20. Mai 2023 der 57. Allgäuflug der Fliegergruppe Leutkirch statt. In der Unlimited-Klasse siegten Markus und Astrid Ciesielski, die Advanced-Klasse entschieden Klaus und Renate Heege für sich. Bei den Newcomern standen am Ende Manuel Meixensperger und Yannik Laufer ganz oben auf dem Treppchen.

Einen Wettbewerb auszurichten, ist immer eine spannende Sache. Der Wettbewerbsleiter, in EDNL mit dem Beinamen „Mister Allgäuflug“ behaftet und auf den Namen Eugen Scheuerle hörend, war schon

Monate vorher damit beschäftigt, die Leute zusammenzutrommeln, die eine stattliche Liste an Aufgaben zu bewältigen hatten – allen voran Oskar Fischer, der für die personelle Logistik zuständig war, und sein Kollege Karl Lipp, der mit allem betraut war, was die Bewirtung der Allgäuflug-Gäste anbelangt.

Und so lobte Scheuerle am Festabend nicht nur die zum Wettbewerb angetretenen 44 Crews – eine seit Jahrzehnten nicht erreichte Teilnehmerzahl – ob ihrer Umsicht und den vielen unfallfreien Flugstunden, sondern dankte auch den vielen Helfern der Fliegergruppe Leutkirch,

aber auch denjenigen, die aus den Reihen der Teilnehmer schon mal schnell zu Hilfe kamen.

Großes Interesse bei den Besuchern

Auch der Schirmherr des Allgäufluges, Erich Fürst von Waldburg zu Zeil und Trauchburg, hob bei seiner Ansprache das persönliche Engagement seitens der Mitglieder hervor. Dieter Beck, Präsidialrat des BWLV für Südwürttemberg-Hohenzollern, war eigens angereist, um die Grüße des Verbandes zu überbringen und für die Ausrichtung dieses



Schloss Zeil begrüßte die teilnehmenden Piloten mit ihren Flugzeugen



Interessante Anflüge waren bei den Ziellandungen zu sehen

DIE SIEGERLISTE:

Trainingsflug Newcomer

1.	Jan-Michael Ziert/Marco Frenzel	Aero Club Gotha
2.	Markus Nesensohn/ Johannes Drexel	Aero Club Bodensee
3.	Jannis Gernhold/Jonas Heims	LSV Albatros/FC Condor

Endergebnis Unlimited

1.	Markus Ciesielski/Astrid Ciesielski	LSG Breitscheid
2.	Wolfgang Schneckenreither/ Cornelia Marsch	SFC Ried-Kirchheim/A
3.	Esther Rimensberger/solo	LSG Breitscheid

Endergebnis Advanced

1.	Klaus Heege/Renate Heege	AC Baden-Baden
2.	Joachim Ostwald/ Andrea Schaub	Flugsportverein Ammerbuch
3.	Michael Scharwächter/ Emre Alankus	Flugsportverein Möckmühl

Endergebnis Newcomer

1.	Manuel Meixensperger/ Yannik Laufer	Segelflug-Sportverein Cham
2.	Jan-Michael Ziert/Marco Frenzel	Aero Club Gotha
3.	Harald Görres/Martin Kerner	Team Görres

Ergebnis Ziellandung

1.	Theo Kibler/Lisa Schupp	Fliegergruppe Leutkirch
2.	Robin Shearer/Oliver Meindl	SFG Grob Aircraft Mindelheim
3.	Klaus Heege/Renate Heege	AC Baden-Baden

Mannschaftsergebnis

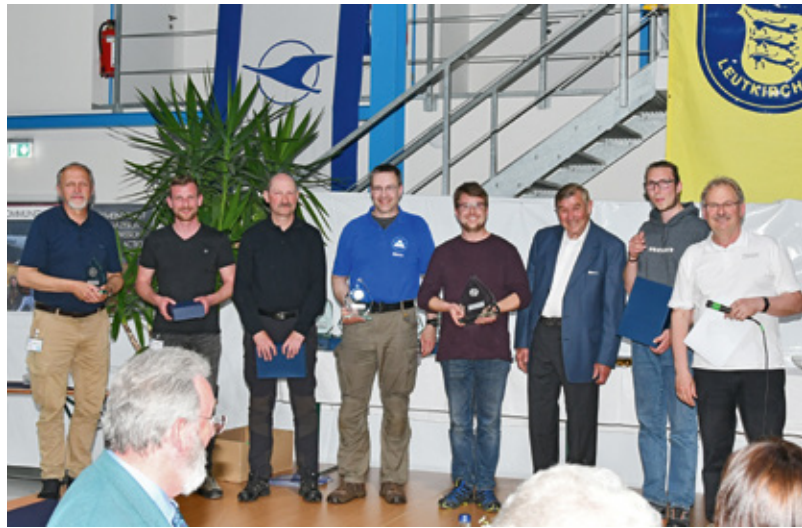
1.	Esther Rimensberger/solo Markus und Astrid Ciesielski	LSG Breitscheid LSG Breitscheid
2.	Wolfgang Schneckenreither/ Cornelia Marsch Manfred Kunschitz/Heinz Perner	SFC Ried-Kirchheim/A SFC Ried-Kirchheim/A
3.	Helmut Bäder/Gerd Spreng Reinhold Schmülling/ Dietrich Osterkamp	FMS Kirchheim FMS Kirchheim

Air Navigation Race ANR Gesamtwertung

1.	Wolfgang Schneckenreither/ Cornelia Marsch	SFC Ried-Kirchheim/A
2.	Markus Ciesielski/Astrid Ciesielski	LSG Breitscheid
3.	Markus Stury/Klaus Jotz	Fliegergruppe Leutkirch

Air Navigation Race ANR Vereinswettbewerb

1.	Markus Stury/Klaus Jotz	Fliegergruppe Leutkirch
2.	Heinz Mauch/Rainer Wüstenhagen	Fliegergruppe Leutkirch
3.	Philipp Steiner/Stefan Steiner	Fliegergruppe Leutkirch



Die Sieger der Newcomer: Manuel Meixensperger/Yannik Laufer (4. und 2. v. r.), Jan-Michael Ziert/Marco Frenzel (3. und 4. v. l.) sowie Harald Görres/Martin Kerner (1. und 2. v. l.).
Dritter von rechts: Dieter Beck vom BWLV



Holten sich die Pokale der Unlimited-Wertung: Markus und Astrid Ciesielski (Mitte), Wolfgang Schneckenreither/
Cornelia Marsch (links) und Esther Rimensberger (2. v. r.)



Die Advanced-Sieger: Klaus und Renate Heege (Mitte) und Michael Scharwächter (links). Nicht auf dem Foto sind Joachim Ostwald und Andrea Schaub, die Zweitplatzierten.
Rechts Dieter Beck und Eugen Scheuerle



Alte Hasen und junge Füchse beim Berechnen ihrer Aufgaben

kontinuierlichen Wettbewerbes zu danken. Auch Claus Cordes, der Präsident des Deutschen Aeroclubs (DAeC), machte mit einer Junkers A50 seine Aufwartung und verbrachte einige Stunden bei der großen Fliegerfamilie. Leider ausgefallen ist der Besuch des voll elektrisch betriebenen Ultraleichtflugzeuges „Elektra Trainer“.

Der diesjährige Allgäuflug bestand aus mehreren Teilen: Dem Air Navigation Race (ANR), der allen Teilnehmern offenstand und gleichzeitig als neu gestalteter Vereinswettbewerb der Fliegergruppe Leutkirch gilt, die Theorie-Einweisung und der Trainingsflug speziell für Einsteiger, ein Frühlingsfest mit Live-Band, der Allgäuflug und die abendliche Siegerehrung beim Abschlussabend. Unter großem Beifall

Auch der Präsident des DAeC, Claus Cordes, machte mit einer Junkers A50 einen Besuch



und in ausgezeichnete Stimmung verteilte Eugen Scheuerle die Sieger- und Erinnerungspokale sowie die Preise aus der Tombola, die jeden Teilnehmer des Wettbewerbes zum Mit-Sieger machten.

Neuer Zeitablauf

Etliche Stunden vorher, am Samstagmorgen, hatten sich jedoch noch etliche Stirnrunzeln auf den Gesichtern der Organisatoren abgezeichnet, da sich der Nebel einfach nicht verziehen wollte. Der erste Start war deshalb um eine Stunde verschoben worden, aber der zum Teil sehr stramme Nordostwind machte den Flugverlauf und speziell die Ziellandungen recht sehenswert. Ein Novum in EDNL war der Zeitablauf ohnehin – denn während die letzte teilnehmende



Der Wettbewerb führte in weitem Bogen um den Verkehrsflughafen Memmingen herum

Maschine noch nicht mal in der Luft war, kamen bereits die zuerst gestarteten Flugzeuge wieder zurück.

Der etwa 120 NM lange Rundkurs führte zunächst in Richtung Biberach, über die Iller ins schwäbische Krumbach, um dort nach Süden abzubiegen und sich an Marktoberdorf vorbei einigen Seen anzunähern. Unterwegs lagen auch noch 13 Wegpunkte, die anhand von Fotobögen zu identifizieren waren. Der letzte dieser Punkte wurde zwischen Wangen und Isny angepeilt und die Suche mit dem Final Point östlich des Verkehrslandeplatzes Leutkirch-Unterzeil abgeschlossen.

Anspruchsvolle Landungen

Jeder Flug endet mit einer Landung – aber ein Drei-Meter-Feld zu treffen, ist von vielen Faktoren abhängig, das wissen alle Flugzeugführer. Der Einzige, der es in das Null-Strafpunkte-Feld schaffte, war Theo Kibler mit seiner Cessna, seines Zeichens Flugleiter in EDNL. Robin Shearer und Klaus Heege kamen punktgleich dahinter, und so entschied das neutrale Los für die Crew aus Mindelheim.

Die ersten drei Plätze aus Navigationsflug, Beobachtungen und Landungen belegen Markus und Astrid Ciesielski vor Wolfgang Schneckenreither/Cornelia Marsch und Esther Rimensberger. Die Schweizerin, die ihre Wettbewerbe stets solo fliegt und oft siegt, sagte einmal sinngemäß: „Wenn ich nicht gewinne, kann ich nur mir die Schuld geben, und sonst niemandem“ – ein bemerkenswerter Satz, der immer wieder Respekt auslöst.

Text und Fotos: Heinz Mauch

FLUGLEHRER-AUSBILDUNG FI(A) UND CRI(A) 2023 IM BWLV MIT BRAVOUR BESTANDEN

Der BWLV bot auch dieses Jahr Fluglehrer-Lehrgänge für den Motorflug (FI(A) und CRI(A)) an. Dr. Alexander Zimmermann war beim FI(A)-Lehrgang dabei und berichtet von seinen Erfahrungen.

Nach einem ersten organisatorischen Treffen im Januar stand im März der Theorieteil des Lehrgangs in der Weiterbildungsstätte des BWLV auf dem Klippeneck an. Dort erhielten die Teilnehmer des FI(A)-Lehrgangs Fabian Fritsch, Markus Honold, Philipp Hüfner, Kevin Rechtsteiner, Harald Rump, René Rühling, Marco Schlenga, Kay Stecklum, Patrick Vettel und Alexander Zimmermann intensiven Unterricht zu pädagogischen Themen, Präsentationstechniken und den fachlichen Grundlagen.

Um das Erlernte zu festigen, konzipierte jeder Teilnehmer eine theoretische Unterrichtsstunde. Im Anschluss an die Präsentationsprüfung folgte konstruktives Feedback von den Dozenten sowie den anderen Teilnehmern. Nebenbei wurden während der zwölf Tage theoretische Prüfungen in allen für die Pilotenausbildung relevanten Fächern geschrieben. Auch die Teilnehmer des CRI(A)-Lehrgangs Volker Klasen, Sabine Knoblauch und Christian von Wischetzki wurden für zeitgemäßen Theorieunterricht fit gemacht und absolvierten eine Lehrprobe sowie mehrere Theorieprüfungen.

Kompetenzen in der Praxis vermittelt

Vom 11. bis 21. Mai 2023 stand der Praxisteil des Lehrgangs auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen an. Die Praxisausbilder Helmut Albrecht, Karl-Heinz Beiser, Hansjörg Beuttenmüller, Oliver Bucher, Stefan Fackler, Anja Langer, Rainer Peghini und Gerhard Pilz simulierten die zukünftigen Flugschüler und vermittelten wertvolle Kompetenzen für die praktische Pilotenausbildung.

Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Erkennen und Abwenden kritischer Flugzustände. Hierfür wurde eine für das Trudeln zugelassene C152 von der BWLV-Motorflugschule Hahnweide bereitgestellt, auf der jeder Teilnehmer die Grenz Zustände im Strömungsabriss kennenlernen und im Anschluss mehrmals einen Trudelvorgang ausleiten konnte.



Gruppenbild mit den neuen Fluglehrern – hinten v.l.: Rainer Peghini, Stefan Fackler, Marco Schlenga, Harald Rump, Patrick Vettel, René Rühling, Kay Stecklum, Markus Honold, Fabian Fritsch, Kevin Rechtsteiner, Philipp Hüfner, Prof. Dr. Helmut Albrecht, Karlheinz Beiser; vorn v.l.: Gerhard Pilz, Oliver Bucher, Hansjörg Beuttenmüller, Dr. Alexander Zimmermann, Anja Langer

Radarpräzisionsanflüge und Sicherheitslandungen

Neue Erfahrungen für die meisten Teilnehmer boten auch die in Laupheim und Niederstetten durchgeführten Radarpräzisionsanflüge (Ground Controlled Approaches), bei denen der Radarcontroller über Kurs- und Sinkratenempfehlungen das Flugzeug auf dem Glideslope „herunterspricht“. Hierbei bestehen interessanterweise die gleichen Minima wie bei einem CAT I ILS-Anflug.

Da die ersten Tage des Lehrgangs von eher durchwachsenem Wetter geprägt waren, ging es zwischendurch immer mal wieder zum Sonne tanken auf FL 95 oder für einen Cappuccino nach Juist.

Intensiv wurden auch Notlande- und Sicherheitslandungen geübt. Alle Teil-

nehmer zeigten eine steile Lernkurve hinsichtlich der Einschätzung geeigneter Landefelder und auch der Einteilung des Anflugs.

Alle Teilnehmer bestanden die Prüfung

Die zur Erlangung der FI(A)-Berechtigung erforderlichen 30 Stunden konnte nahezu jeder Teilnehmer innerhalb der elf Tage erreichen. Insgesamt waren die zwölf Flugzeuge während 291 Flügen ganze 346 Stunden in der Luft und es wurden 440 Landungen absolviert, hiervon 388 in Aalen-Elchingen.

Nach einer abschließenden Theorie- und Präsentationsprüfung schloss sich die praktische Prüfung mit Flight Instructor Examiner an, die alle zehn hochmotivierten Teilnehmer mit Bravour bestanden.

Die drei Teilnehmer des CRI(A)-Lehrgangs mussten je drei Flugstunden mit Lehrer absolvieren und konnten im Anschluss ebenfalls durchweg erfolgreich die praktische Prüfung ablegen.

Der BWLV freut sich über den Fluglehrernachwuchs, wünscht allzeit Happy Landings und dass die neuen Fluglehrer ihre Begeisterung fürs Fliegen noch viele Jahre an die Schüler weitergeben.

Abendstimmung in Aalen-Elchingen



Text: Dr. Alexander Zimmermann/red.
Fotos: Dr. Alexander Zimmermann,
Oliver Bucher

VERKEHRSLANDEPLATZ MINGEN-HOHENTENGEN (EDTM)

SAISONSTART UND TRAINING IM NAVIGATIONSFLUG



Das vorhergesagte Schlechtwetter kam nur gegen Abend durch, sodass alle Trainingsflüge ausgeführt werden konnten



Das genaue Konstruieren des abzufliegenden Kurses wurde geübt

Jedes Jahr beginnt die Navigationsflugsaison Anfang Mai mit einem Trainingscamp in Mengen, organisiert von der schweizerischen Precision Flying Association (PFA). Neben den theoretischen Inhalten kam die Praxis trotz schlechter Wetterprognose zum Glück nicht zu kurz. Oliver Meindl und Robin Shearer, alias die „Navgeeks“, waren dabei und berichteten.

Dass der Flugtag später im perfekten Sonnenschein enden würde, war beim Auslegen der Bodenzeichen noch nicht absehbar



Am Verkehrslandeplatz Mengen-Hohentengen (EDTM) drehte sich vom 4. bis 7. Mai 2023 alles um das Thema Navigationsflug, dem präzisen und motorisierten Sichtflug. Trotz eher bescheidener Wettervorhersage hatte es elf Teams aus ganz Deutschland nach Mengen gezogen.

Jeden Tag ging es um eine bestimmte Art des Navigationsfluges: Air Navigation Race, Präzisionsflug und Rallyeflug. Vormittags wurden die grauen Zellen mit der Theorie zum Navigationsflug geweckt. So stand neben einer Einführung in die verschiedenen Regelwerke auch der taktische Erfahrungsaustausch auf dem Programm. Fragen wie „Welche Geschwindigkeit sollen wir fliegen?“, „Wie bereite ich den Kurs am besten vor“ und „Wie fliege ich einen Wendepunkt idealerweise an?“ wurden mit Hilfe von Präsentationen ausführlich beantwortet.

Spaß kam nicht zu kurz

In Trockenübungen wurden darüber hinaus besonders relevante Streckenabschnitte am Boden nachgeflogen. Dies verhalf zu einer sehr angenehmen Lern-

atmosphäre, bei welcher der Spaß nicht zu kurz kam.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen ging es dann in die Praxis, um die neuen Erkenntnisse umzusetzen. Je nach gewähltem Schwierigkeitsgrad bekamen die Teams andere Aufgabenstellungen und mehr oder weniger Vorbereitungszeit für ihre Flüge. Wer erst frisch dabei war, durfte selbstverständlich alles in Ruhe und mit Unterstützung der Trainerinnen und Trainer vorbereiten.

Für das deutsche Nationalteam galt es, schwierigere Bilder auf den Strecken zu finden und die Strecken in an die internationale Wettbewerbsordnung angelehnte Bedingungen vorzubereiten. So hatten jedes Team einen individuellen Lernerfolg. Begleitend dazu fand auch ein reger Austausch über das perfekte Equipment sowie Erfahrungen statt.

Viele interessante Kurse

Insgesamt konnten die Teilnehmer im Trainingscamp bis zu fünf 25-minütige Air-Navigation-Race-Kurse, zwei ein-

halbstündige Präzisionsflugkurse und einen knapp zweistündigen Rallyeflug durchführen. Geflogen wurde bei guten Wetter- und Windbedingungen mit Motorsegler, Ultraleichtflugzeug und Motorflugzeug.

Bei den letzteren drei Kursen legten die Helfer sogar Bodenzeichen entlang der Strecke in die Landschaft, die es zu finden und in die konstruierte Karte einzuzeichnen galt. Besonderes landschaftliches Highlight war das Überqueren des Bodensees, der bei Sonnenschein in CAVOK überflogen werden durfte – trotz ursprünglichen Bodennebels und schlechter Wettervorhersage.

Nach den Flügen wurden diese umgehend ausgewertet und es blieb genügend Zeit, um ein individuelles Debriefing durchzuführen. Abends wurde jeder Flugtag im neu eröffneten Flugplatzrestaurant „Cockpit“ in Gemeinschaft bei leckerem Essen und vielen Geschichten über die Fliegerei abgerundet.

Sehr gelungene Veranstaltung

Das Fazit steht ganz klar fest: Auf jeden Fall wieder! Neben sehr individuellem Einzelunterricht gab es auch jede Menge sonst schwer erlernbare Tipps von den Profis. Dies erleichterte den Einstieg für die bevorstehenden Wettbewerbe erheblich. Die Vorfreude auf die kommenden Navigationsflüge ist daher jetzt schon riesig.

Ein besonders großes Dankeschön gilt an dieser Stelle der PFA, die für eine sehr lehrreiche und perfekt organisierte Veranstaltung zum Saisonbeginn gesorgt hat. Auch dem Flugplatz Mengen-

Maurice Ducret von der PFA (oben) weihte zwei neue Teilnehmer in die Kunst des Air Navigation Races ein



Hohentengen möchten wir für den herzlichen Empfang und die unkomplizierte Abwicklung trotz regulärem Flugbetrieb danken.

Nächstes Jahr soll das Trainingscamp wieder in den ersten zwei Maiwochen stattfinden. Wer schon immer mal den

Navigationsflug ausprobieren wollte, ist hierzu schon jetzt herzlich eingeladen. Fragen und Ideen zum Navigationsflug sind bis dahin jederzeit herzlich unter info@navgeeks.com willkommen.

Text und Fotos: Oliver Meindl und Robin Shearer (Navgeeks)



Bei Sonnenschein ging es mit Stoppuhr und Karte in der Hand für die Teilnehmer im Sichtflug rund um Mengen

– 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





Interessiert verfolgt das Tier die Vorgänge auf dem Flugplatz

EIN FALKE ALS DAUERGAST

TIERISCHER BESUCH AUF DEM ÜBERSBERG

Seit Kurzem haben die Fliegergruppen auf dem Übersberg (Pfullingen) einen neuen Dauergast: dieser schöne Falke zeigt sich immer wieder bei den Fliegerkameraden auf dem Flugplatz und scheint sich dort recht wohl zu fühlen. Oft sitzt das Tier, das kaum Scheu vor Menschen hat, bei der Flugleitung und verfolgt das Treiben der Zweibeiner ringsherum interessiert. Diese wie-

derum lassen den Vogel in Ruhe und freuen sich aus gebührendem Abstand an dem hübschen Besucher – zeigt dies doch eindrucksvoll eine schöne Verbundenheit der Flieger und des Luftsports mit der Natur.

Text: red. | Fotos: Barbara Kaiser



Nomen est omen: Der Falke hat sich auf dem Kestrel – zu Deutsch: Turmfalke – einen ganz besonderen Sitzplatz gesucht

BWL-SEGELKUNSTFLUGLEHRGÄNGE 2023

DIE WELT AUF DEN KOPF STELLEN

Zum Erwerb der Segelkunstflug-Berechtigung bietet der BWLV in Zusammenarbeit mit dem Förderverein für Segelkunstflug im BWLV wie gewohnt auch 2023 wieder zwei räumlich und zeitlich versetzte Lehrgänge zur Grund- und Weiterbildung an. Ein Lehrgang findet auf dem Sonderlandeplatz Blumberg (EDSL) statt, ein zweiter auf dem Segelfluggelände Hayingen. Das Konzept der Grundlehrgänge umfasst den kombinierten Erwerb der Kunstflug-Basisrechte und -Fortgeschrittenenrechte. Eine gesonderte Ausbildung der Basisrechte ist in diesen Lehrgängen nicht möglich.

Folgende Termine stehen zur Auswahl:

Blumberg:

Montag, 18. September bis Freitag, 22. September 2023 (mit anschließendem Doppelsitzer-Wettbewerb am 23./24. September 2023)

Hayingen: Samstag, 30. September, bis Samstag, 7. Oktober 2023

Für den **Lehrgang** gelten die **Voraussetzungen** nach SFCL.200 mit der Mindestanforderung von 30 Flugstunden oder 120 Starts als PIC in der entsprechenden Luftfahrzeugkategorie, absolviert nach Erteilung der Lizenz. Eine Flugenerfahrung größer den Mindestvoraussetzungen ist wünschenswert. Die Ausbildung erfolgt im Rahmen der ATO des BWLV. Die Zahl der Lehrgangsplätze ist begrenzt, die Vergabe erfolgt nach dem zeitlichen Eingang der Anmeldung und Nachweis der Voraussetzungen.

Darüber hinaus wird ein **Weiterbildungslehrgang** angeboten. Im Vordergrund stehen hier das Trainieren neuer Kunstflugfiguren mit erfahrenen Kunstfluglehrern, gezieltes Wettbewerbs-training mit Analyse, Programmtraining, Positionierung und Harmonie. Weiter können die verschiedenen Leistungsabzeichen im Segelkunstflug erfolgen werden.

Die **Kosten für den Grundlehrgang betragen 180 Euro für BWLV-Mitglieder**. Für Teilnehmer aus anderen Landesverbänden, die Mitglieder im DAeC sind,



In Blumberg und Hayingen können die Grundlagen des Segelkunstflugs erlernt werden – aber auch für Fortgeschrittene gibt es Weiterbildungslehrgänge

werden 285 Euro berechnet, für Teilnehmer ohne eine der o.g. Mitgliedschaften 330 Euro. Die Gebühren für F-Schlepps und Flugzeugcharter werden vor Ort separat berechnet.

Die **Anmeldung für den Grundlehrgang** erfolgt über den **Vereinsflieger.de (VF)** (zu finden unter Mein Profil/Seminarangebote). Der Lehrgang in **Blumberg** ist im Vereinsflieger.de zu finden unter dem Veranstaltungskürzel **AUS-0103** (Segelkunstfluglehrgang Blumberg 2023), der Lehrgang in Hayingen unter **AUS-0104** (Segelkunstfluglehrgang Hayingen 2023).

Falls die Zugriffsmöglichkeit zum Vereinsflieger.de nicht vorhanden ist, kann die Anmeldung auch **über das Anmeldeformular** (Download auf der BWLV-Homepage) erfolgen. Sie helfen uns, wenn Sie den VF nutzen. **Das Anmeldeformular und die dazugehörige Haftungsbeschränkungserklärung müssen aus rechtlichen Gründen in jedem Fall ausgefüllt, unterschrieben und per E-Mail an Bernd Heuberger: heuberger@bwlv.de übermittelt werden!**

Die **Anmeldung für die Weiterbildenden** erfolgt **direkt bei den ausrichtenden Vereinen** – in **Blumberg** bei Dirk Lohmann unter **d.lohmann70@web.de**, in **Hayingen** an Udo Markert, **lsv-hayingen@web.de**.

In Blumberg findet im Anschluss an den Lehrgang am **Wochenende 23./24. September 2023** wieder in gewohnter Weise der traditionelle **Doppelsitzer-Wettbewerb „Walters DoSi“** statt. Hier kann das neu Erlernte gleich unter Wettbewerbsbedingungen mit einem Sicherheitspiloten weiter vertieft werden, und bereits geübtere Piloten können sich ebenso an neuen Programmen versuchen. Die Programme werden am Samstag veröffentlicht und bestehen aus „Unbekannten“ für Halb und Vollacro. Und keine Sorge: Für weniger Geübte und Neulinge werden die Figuren vorab besprochen. **Anmeldungen** hierzu werden vorab erbeten an Martin Krämer unter **vollacro@funflying.de**. Dies ist auch wegen Verpflegung und Unterkunft wichtig.

Empfehlung für alle Teilnehmer: Bitte befassen Sie sich mit der Theorie Aerobatic <https://www.segelfliegengrundausbildung.de/index.php/theorie-aerobatic>.

Weitere Informationen sowie die Anmeldeformulare zu den Lehrgängen gibt es auch im Internet unter www.bwlv.de oder www.segelfkunstflug.com.

Text: Uli Bayersdorfer/Bernd Heuberger
Foto: Lars Reinhold

ZWEI SEGELFLIEGER-WANDERWEGE AUF DER WASSERKUPPE



Der Start der neuen „Tour Gersfeld“ am Bahnhof Gersfeld

Am 23. April 2023 wurde ein zweiter Wanderweg zur Wasserkuppe eröffnet. Beide Wege beschreiben wichtige Stationen der Segelfliegerei, der Zielpunkt beider Touren ist das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug.

Die Tafel am Ziel auf der Südwestseite des Museums



Die Initiative kam vor vielen Jahren aus Poppenhausen: viele Wege führen vom Tal zum höchsten Berg in Hessen, dem Berg der Segelflieger. Und überall gibt es verborgene Geheimnisse. Warum also nicht einen Wanderweg, aufgeteilt in zwei Touren, gestalten, der dem Flugsport gewidmet ist? Aber ganz so einfach war es nicht, denn es brauchte nicht nur Sponsoren für die Tafeln, sondern es gibt zur Errichtung von Wanderwegen auch ganz bestimmte Bedingungen.

„Tour Poppenhausen“ gab es schon

Bereits vor knapp fünf Jahren wurde die „Tour Poppenhausen“ eröffnet, die etwa elf Kilometer lang ist und rund 510 Höhenmeter umfasst. Sie führt vorbei an 13 Informationstafeln zu bekannten Namen wie Alexander Schleicher (der Weg führt neben der Fabrik vorbei), Rudolf Kaiser (das K in ASK) oder dem begabtesten Piloten seiner Zeit, Günter Groenhoff. Natürlich wird auch von Thermik und weiteren wichtigen Themen um die Fliegerei berichtet. Am Absturzort von Groenhoff vorbei und über das Fliegerdenkmal, das

dieses Jahr 100 Jahre alt wird, endet die Tour im Museum.

An derselben Stelle liegt auch das Ziel der jetzt eröffneten „Tour Gersfeld“. Vom dortigen Bahnhof (hier kamen früher die Flugzeuge per Bahn an, auch heute noch im Stundentakt von Fulda aus im DB-Netz eingebunden) führt die neun Kilometer lange Tour über die Ortschaft Obernhassen zur Wasserkuppe und umfasst dabei rund 420 Höhenmeter. Auch hier gibt es zehn informative Tafeln zu Fliegerthemen, ob zu Personen, Ereignissen oder Ortsnamen.

Touren sind mit Linienbussen gut angebunden

Mitten im Biosphärenreservat liegt mit der Wasserkuppe ein ideales Gebiet für Modellflug, Gleitschirmflieger und Segelflug. Familien oder Fliegergruppen können dort zum Beispiel einen (Kurz-)Urlaub verbringen und auf den Wegen wandern. Und im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug gibt es – egal bei welchem Wetter – immer viel zu entdecken, ob für Kinder, Fluginteressierte oder Flugprofis.

Zu den Startpunkten beider Touren zurück fahren – auch am Wochenende – regionale Linienbusse.



Nähere Infos sind auf der Seite <http://segelfliegerweg-wasserkuppe.de/> zu finden, die noch ausgebaut wird, aber bereits jetzt Lust aufs Wandern macht. Außerdem gibt es Infos zum Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug unter www.segelflugmuseum.de.

Text: PM/red.

Fotos: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug



Die Wanderer am Eröffnungstag auf dem Weg zur „Kupp“

JETZT BEWERBEN:

KARRIERE ALS SPORTSOLDAT SEGELFLUG BEI DER BUNDESWEHR



Bei der Bundeswehr können sich Segelflieger als Sportsoldat auf Zeit bewerben

Bis zum 31. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen als Sportsoldat Segelflug in der Sportfördergruppe Altenstadt an.

Die Bundeswehr fördert neben vielen anderen Sportarten Spitzensportlerinnen und Spitzensportler in der Disziplin Segelflug als militärische Sportart. In der Disziplin Segelflug stehen bis zu vier Plätze für Soldatinnen und Soldaten in der Sportfördergruppe Altenstadt zur Verfügung, die dann auch der betreuende Truppenteil für elf Monate sein wird.

Als freiwillige Wehrdienstleistende erhalten die Sportsoldaten neben dem regulären Wehrsold (inklusive Krankenversorgung und Zuschüsse für Verpflegung) auch ein auf den Wettbewerb optimier-

tes Training, mit dem Ziel, sich auf die breite Anforderung des Leistungssegelfluges effektiv und effizient vorzubereiten.

Als Soldat können die Teilnehmer neben dem Training auch eine Ausbildung zum Fluglehrer und C-Trainer absolvieren. Ein Trainerteam bildet die Sportsoldaten auf Grundlage der Rahmentrainingskonzeption aus, die neben vielen anderen Aspekten auch die mentalen und sportlichen Aspekte abdeckt.

Wer neben den sportlichen Anforderungen des Leistungssegelfluges auch die charakterlichen Anforderungen an einen Sportsoldaten erfüllt, kann sich bewerben. Als Mindestvoraussetzung sind die Teilnahme an mindestens einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum

D-Kader (C-Kader wünschenswert), sowie Teamfähigkeit, Eigenmotivation und Aufgeschlossenheit für neue Trainingsinhalte, Zielstrebigkeit im Wettbewerbsfliegen sowie Ehrgeiz und Selbstorganisation erforderlich.



Weitere Informationen sowie die Bewerbungsunterlagen sind unter www.sportsoldaten-segelflug.eu veröffentlicht. Einblicke gibt es auch unter www.daec.de (News → Das neue Trainingskonzept der Sportsoldaten) oder auf Instagram (@spososseglflug).

Text: DAeC/red.
Foto: DAeC



Die WM der Frauen 2022 in England (hier ein Bild des deutschen Teams) war mit ihrem Tag der offenen Tür und zahlreichen Aktionen ein Paradebeispiel für gute Werbung für den Frauensegelflug

ENTWICKLUNG

FRAUEN IM LUFTSPORT

Gisela Weinreich (Vereinigung Deutscher Pilotinnen, VDP) berichtet aus der Sitzung zum Thema „Entwicklung Frauen im Luftsport und Segelflug“, die in den Rahmen der Vollversammlung der International Gliding Commission (IGC) eingebettet war, welche vom 3. bis 4. März 2023 in Kopenhagen stattfand. Perle Møhl, Anthropologin und Segelfliegerin aus Dänemark, referierte.

Das Internationale Olympische Komitee (IOC) hat in seinen Statuten neue Regeln verankert, veröffentlicht als „IOC Framework on Fairness, Inclusion and Non-Discrimination on the Basis of Gender Identity and Sex Variation“. Alle Sportverbände, die unter dem Dach des IOC versammelt sind – also auch die FAI/IGC, sind gehalten, ihre Sportdisziplinen nach diesen Regeln zu betreiben.

Ein Tagesordnungspunkt der Agenda der IGC-Vollversammlung befasste sich deshalb mit dem Schwerpunkt „Entwicklung Frauen im Luftsport Segelfliegen“. Zahlen belegen, dass der Frauenanteil im Segelflugsport in Europa und weltweit stagniert. Sieben Prozent, sagt die Statistik – nur in Asien ist der Zuwachs prozentual höher, allerdings von einer

sehr niedrigen Quote ausgehend. Die Airsports Commissions in der FAI sind sich einig, dass der geringe Frauenanteil im Luftsport ein großer Nachteil für den Sport ist.

Befragung in den Sportverbänden

Im Hinblick auf die Olympische Charta, aber auch im ureigenen Interesse der FAI, hatte der IGC-Vorstand eine Gastsprecherin eingeladen. Perle Møhl, Anthropologin und Segelfliegerin aus Dänemark, hat 2019/2020 eine umfangreiche Studie über Männer und Frauen in drei verschiedenen Luftsportumgebungen durchgeführt, nämlich Segelfliegen, Fallschirmspringen und Drachen- und Gleitschirmfliegen.

Ihre Untersuchungen und Interviews vor Ort bei den Vereinen und auf Flugplätzen, Online-Recherchen und -Befragungen der rund 4.000 Mitglieder der drei Sportverbände ergeben ein klares Bild: Frauen kommen in den drei eigentlich geschlechtsneutralen Luftsportaktivitäten in vielerlei Hinsicht zu kurz; den Vereinen entgehen 50 Prozent der Bevölkerung bei ihrer Mitgliederwerbung. Dabei spielen Vorurteile, Klischees und

fehlendes Vertrauen in die Leistungsfähigkeit von Frauen, wie sie sich auch in unserer Gesellschaft generell widerspiegeln, eine zentrale Rolle.

Niedriger Frauenanteil hat nichts mit biologischer Natur zu tun

Das Projekt bezieht sich auf die Geschlechterfrage – Männer und Frauen in den genannten Luftsportarten. Aber die Ergebnisse weisen auf Diskriminierung und Ausgrenzung in einem allgemeineren Sinn hin. Nach ihrer These hat der niedrige Frauenanteil nichts mit einer biologischen „weiblichen Natur“ oder der weiblichen Gemütsverfassung zu tun. Die Gründe dafür müssen woanders gesucht werden.

Männer wie Frauen haben bei der Ausübung ihres Sportes mit Zeitproblemen zu kämpfen. Für Frauen gilt das eher häufiger. Ausbildung, Beruf, Familiengründung, Doppelbelastung durch Familie und Beruf sind die Hürden. Wirtschaftliche Aspekte – Stichwort Gehaltsunterschiede – spielen ebenfalls eine Rolle. Das hängt natürlich auch damit zusammen, dass die Frauen in den Vereinen im Durchschnitt jünger sind als die männlichen Mitglieder. Mutterschaft ist ein



Leistungssportlerin und Vorbild für fliegende Frauen: Conny Schaich, Weltmeisterin und IGC Champion Pilot of the Year 2022, zeigt, dass Frauen im Luftsport mindestens genauso viel wie Männer erreichen können

größerer Einschnitt im Leben und in der Freizeit einer Frau als bei einem Mann die Vaterschaft.

Was sind weitere Unterschiede in der Ausübung des Sportes? Begeisterung, Abenteuer, Herausforderung scheinen beide Geschlechter gleichermaßen erleben zu wollen. Aber Frauen haben eine andere Wahrnehmung von Risiken und sie tendieren dazu, einen Sport zu wählen, den sie mit der Familie gemeinsam ausüben können. Frauen sprechen ihre Bedenken eher offen aus. Sie werden als vorsichtiger eingeschätzt, sind aber auch deshalb oft die besseren Anwender in der Ausübung des Sports.

Was also tun, um die Gleichstellung der Geschlechter und die Integration zu fördern?

Perle bietet folgende Vorschläge an:

- eine Umgebung schaffen, in der sich jeder/jede willkommen fühlt!
- für einen familienfreundlichen Verein sorgen
- die nicht fliegenden Familienangehörigen mit einbeziehen, sodass sich ein Gefühl der Zugehörigkeit entwickeln kann
- Frauen in ihren Fähigkeiten bestärken
- Strukturen und Aktivitäten des Vereins, insbesondere den Tagesablauf auf dem Flugplatz, flexibler gestalten
- Trainer, Fluglehrer – Respekt statt Vorurteile
- bei PR und Kommunikation Fokus mehr auf Frauen lenken
- Werbung in Schulen machen
- auch hier gilt das Schneeballsystem: je mehr Frauen da sind, desto mehr Frauen kommen dazu. Das gilt im Übrigen auch für Jugendliche.

In ihren Gesprächen hat Perle aber auch Frauen getroffen, die ihrem Projekt und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen eher skeptisch gegenüberstehen. Die Frauen wollen als „glider pilots“ (also neutral) und nicht als „women glider pilots“ angesehen werden.

Spannende Diskussion und Workshops

Mit ihrem Vortrag hatte Perle eine spannende Diskussion unter den Delegierten entfacht, die anschließend in drei kleinen Workshops zu den Themen „Barrieren/mögliche Lösungen/Erfolgsgeschichten“ fortgesetzt und vertieft werden konnte. Perles Fazit lautete: Dem Luftsport würden einige Änderungen in der

Einstellung und Organisation des Sports sehr guttun.

Wie sieht es bei uns aus?

Die Segelfliegerinnen im DAeC haben sich schon lange für Chancengleichheit im Luftsport engagiert. Ingrid Blecher initiierte 1975 zum ersten Mal ein Segelfliegerinnen-Treffen. Frauen, die gegen manche Vorurteile im männerdominierten Segelflugsport anzukämpfen hatten, sollten sich zusammenschließen, sich gegenseitig bestärken, motivieren. Frauen sollten ihre sportlichen Ziele definieren und sich dafür couragiert einsetzen.

Die Segelfliegerinnen hatten in der Segelflugkommission des DAeC einen Unterstützer, Fred Weinholtz. Ihm war klar: Wenn Frauen im Segelflugsport noch ein Wörtchen mitreden wollen, dann muss man etwas tun, um sie leistungsorientierter und wettbewerbsfähiger zu machen. „Der Leistungswille sollte gefördert, Selbstsicherheit und Mut durch Übung und Erfolgserlebnisse gesteigert und die Frauen in die Spitzenförderung des Bundes integriert werden.“ (Auszug aus einem Schreiben 1975).

Diese Maßnahmen führten zum Erfolg. Mehr Frauen nahmen an Wettbewerben teil, Frauen engagierten sich in der Sportpolitik. Sie übernahmen Ämter – und tun es weiterhin – als Sprecherin der Nationalmannschaft Frauen, als Athleten-Sprecherin im DSB, sie saßen im Fachausschuss Leistungssport, sind im Vorstand



Aktionen wie das Hexentreffen (hier ein Foto vom jüngsten Treffen Anfang 2023 im Diezer Grafenschloss) helfen Frauen, sich im Luftsport zu vernetzen und bessere Strukturen zu schaffen



Bei der IGC-Vollversammlung im März in Kopenhagen gab es viele Denkanstöße zur besseren Förderung von Frauen im Luftsport

und erweiterten Vorstand des DAeC und der Bundeskommission Segelflug, wurden Fluglehrerinnen und Trainerinnen, Vizepräsidentin des DAeC, sogar Generalsekretärin der FAI, erfolgreiche Sportlerinnen, IGC Champion Pilot of the Year.

Es gab auch Spannungen und Verteilungskämpfe in der Buko, darunter die Aktion „Schneller zur Spitze auch für Frauen“ oder „Extrawurst für Segelfliegerinnen“ (Fliegermagazin 1992). Insgesamt war aber der Weg der Frauen im Segelflugsport im DAeC erfolgreich, auch mit Unterstützung vieler einflussreicher, leistungsorientierter Spitzensportler, die sich als Trainer engagierten, als Coach für die Frauen bei Europa- oder Weltmeisterschaften im Segelflug.

Viele positive Ergebnisse also – und doch, der Anteil der Frauen im Segelflugsport ist kaum gestiegen. In Deutschland ist der Anteil bei ca. zehn Prozent, in Frankreich etwas höher. Könnten die Vorschläge von Perle Møhl zu Änderungen der Strukturen in den Segelflug-

vereinen und Dachorganisationen des Luftsports etwas bewirken?

Vereinigungen von Pilotinnen

In Deutschland und anderen Ländern wurden von Pilotinnen Vereinigungen gegründet. Um nur einige zu nennen: The Women Soaring Association (USA) seit 1986, Fly Pink, Italy's Women Glider Pilot Association, Women's Pilot Association (UK), ebenso die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) oder der Dr. Angelika Machinek-Förderverein für Frauensegelflug (AMF).

In Großbritannien hat Liz Sparrow, Segelfliegerin, erfolgreiche Wettbewerbspilotin, Championship-Direktorin der Frauen Segelflug Weltmeisterschaft 2022, gezeigt, was man tun kann, um den Segelflug in der Bevölkerung bekannter zu machen und mehr Frauen für unseren Sport zu begeistern. Liz organisierte während des Wettbewerbs einen Tag der offenen Tür. Sie lud die Bevölkerung der Umgebung ein, Familien, Kinder, Schüler, Studenten.

Stände wurden aufgebaut, Essen und Trinken angeboten. An einem Stand warb die Women's Pilots Association für eine stärkere Beteiligung von Frauen in allen Bereichen der Luftfahrt. Außerdem bot eine Ausstellung über Frauen in der Luftfahrt dem Publikum die Möglichkeit, sich über berühmte Frauen in der Geschichte zu informieren und einige aktuelle Luftfahrtpionierinnen zu treffen. Am Wochenende hielten Pilotinnen wie die Flugkapitänin von British Airways, Suzanne Morgan, und die Tornado GR4-Pilotin der RAF, Mandy Hickson, inspirierende Reden und erzählten Geschichten aus ihrer Luftfahrtskarriere.

Fazit

Der Vortrag von Perle Møhl hat den Delegierten der IGC-Vollversammlung viele Denkanstöße geliefert. Man ist sich einig, dass dem vorhandenen Mitgliederschwund etwas entgegengesetzt werden muss. Wir müssen mehr tun, um Jugendliche und Frauen für unseren Sport zu gewinnen und unseren Sport so aufstellen, dass die Regeln der Olympischen Charta befolgt werden. Das Ziel der IGC ist es ja, den Segelflug weltweit bekannter zu machen, ihn auf allen Kontinenten, in allen Ländern zu verbreiten und wachsen zu sehen. Mit den Frauen ist dieses Ziel erfolgversprechender.



Der Text wurde aus Platzgründen leicht gekürzt – die vollständige Variante gibt es online unter <https://www.daec.de/news/news-detail/entwicklung-frauen-im-luftsport-und-segelflug/>.

Text: Gisela Weinreich/red.
Fotos: Gisela Weinreich, BWLV-Archiv

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

SFC SCHWETZINGEN: FLUGSICHERHEITS- WOCHELENDE IN HOCKENHEIM

Seit Jahren kooperieren der SFC Schwetzingen und der benachbarte SFC Hockenheim bei der Ausbildung neuer Piloten – nun haben sie auch gemeinsam ein Flugsicherheitswochenende bestritten.

Um Synergieeffekte beim Flugzeugpark zu nutzen, besteht für die Mitglieder beider Vereine seit einiger Zeit die Möglichkeit zu einer Mitgliedschaft im anderen Verein mit reduziertem Vereinsbeitrag ohne Baustundenpflicht.

Hierdurch ist es möglich, in beiden Vereinen bei Bedarf ein Flugzeug zu chartern und somit Lücken im eigenen Flugzeugpark schließen zu können, sowie gleichzeitig die Auslastung beider Vereine zu verbessern.

Die Hockenheimer Fluglehrergilde an der ASK 13



Gute gemeinsame Zeit

Beim Grillen am Samstagabend konnte man dann das Erlebte noch einmal Revue passieren lassen, bevor am Folgetag das ganze Programm wegen der anderen Windrichtung dann in umgekehrter Richtung weiter geübt werden konnte.

So stand am Ende ein positives Fazit mit dem Ergebnis, dass die dankenswerte Hockenheimer Initiative einerseits der Flugsicherheit und andererseits auch dem Zusammenhalt beider Vereine dienlich war.

Text und Fotos: Dr. Ludger Ciré

Zu dieser Kooperation passte auch die Einladung, die der Hockenheimer Ausbildungsleiter Thomas Eisinger an die Schwetzingen Fliegerkamerad(inn)en aussprach. Das lange Wochenende vor dem 1. Mai sollte genutzt werden, um sicherheitsrelevante Aspekte beim Fliegen intensiv trainieren zu können.

Hierfür stand eine stattliche Zahl der Hockenheimer Fluglehrer zur Verfügung, auch konnte der Flugzeugpark der Vereine wechselseitig genutzt werden. So trafen die Schwetzingen mit ihrem Twin II und der Husky samstags am Flugplatz Auchtweid ein.

Windenstarts und anspruchsvolle Seilrissübungen

Nach dem Briefing ging es gleich zum praktischen Teil mit dem Schwerpunkt Windenstart. Dies war eine willkommene Gelegenheit für viele Schwetzingen Mitglieder, überhaupt einmal an der Winde Starts zu machen oder nach jahrelanger Pause wieder einmal die Fähigkeit hierzu aufzufrischen, da es am Herrenteich keine Möglichkeit hierfür gibt.

Unter dem Aspekt Flugsicherheit standen dann vor allem intensive Seilrissübungen auf dem Programm. Nach der Devise von Thomas Eisinger „Seilriss in Höhen mit nachfolgender Geradeauslandung oder verkürzter Platzrunde sind zu einfach“, lagen die Ausklinkhöhen durchweg nicht ohne Absicht so, dass bei heftigem Nordwestwind eine Gegenlandung mit ent-

sprechend starkem Rückenwind durchzuführen war. Hierbei in niedriger Höhe trotz der starken Versetzung eine passende Landeeinteilung zu wählen und insbesondere beim Einkurven auf die Landebahn mit Rückenwind sauber zu fliegen, war nicht nur für die Herrenreicher eine Herausforderung, bei der einem der Fluglehrer auf dem hinteren Sitz eine Beruhigung sein konnte.

Flugschüler Karl Eberius mit Fluglehrer Thomas Eisinger



Carmen Ciré und Fluglehrer Axel Spieler



TAG DER OFFENEN TÜR AM FLUGPLATZ WINZELN



Am **Samstag und Sonntag, 22. und 23. Juli 2023**, öffnet der Luftsportverein Schwarzwald seine Hallentore zum Tag der offenen Tür. Vorgesehen sind etliche Attraktionen: ein Programm mit zahlreichen (Kunst-/Modell-)Flugvorführungen, historische und neue Flugzeuge am Boden, eine Ausstellung von alten Feuerwehrfahrzeugen und vieles mehr. Der Eintritt ist kostenlos, und für Besucher, die per Flugzeug

anreisen, entfallen an diesem Wochenende auch die Landegeühren. Aktuelle Informationen zum Anflug und zur Veranstaltung werden vorab auf der Website des Vereins unter www.lsv-schwarzwald.de veröffentlicht. Infos gibt es auch per E-Mail unter airmail@lsv-schwarzwald.de.

Text und Foto: Volker Herbst/LSV Schwarzwald

Beim Tag der offenen Tür des LSV Schwarzwald gibt es jede Menge Flugvorführungen, auch mit Modellen

NEUER VORSTAND UND EHRUNG BEI DER LSG SÜDWEST



Der neue Vorstand der LSG Südwest (v.l.): Oliver Meury, Eckhard Just, Martin Oldenburg, Rainer Sabelfeld, Willi Tittel, Günter Lang, Michael Pietrowski, Peter Poppen

Bei ihrer **Jahreshauptversammlung am 21. April 2023** haben die Mitglieder der LSG Südwest einen neuen Vorstand gewählt.

Dieser setzt sich wie folgt zusammen: Oliver Meury (Referent Motorsegler), Eckhard Just (Technischer Leiter), Martin Oldenburg (Flugbetriebsleiter), Rainer Sabelfeld (Referent Motorflug), Willi Tittel (Schatzmeister), Günter Lang (Präsident/Ausbildungs-

leiter), Michael Pietrowski (Schriftführer), Peter Poppen (Referent Ultraleicht).

Bei der Versammlung gab es auch eine besondere Ehrung für 60-jährige Vereinszugehörigkeit: Werner Brombacher ist seit 1963 Mitglied der Luftsportgruppe Südwest und somit ein Urgestein des Vereins. Er hatte seine Segelflugausbildung in Rheinfeld-Herten begonnen, in Grenchen (Schweiz) beendet und kann auf eine

lange Fliegerkarriere mit vielen Höhepunkten zurückblicken, während der er zusammen mit seiner Frau Gertraude und dem Scheibe Falken ans Nordkap, nach Marokko und sogar bis in die Osttürkei flog – dies noch ohne GPS und Radionavigation.

Er ist mehrfach mit dem L-Spatz bis auf fast 8.000 Meter gestiegen und somit ein würdiger Träger des FAI-Leistungsabzeichens „Höhen-Diamant“. Dieses war ihm bereits am 7. Juni 1982 zusammen mit dem FAI-Leistungsabzeichen „Zielstrecken-Diamant“ verliehen worden. Werner Brombacher wurde vom scheidenden Vorstand Simon Liebold und Eberhard Kölzer mit dem goldenen Abzeichen und einem Präsentkorb geehrt.

Text: Michael Pietrowski/red.
Fotos: LSG Südwest

Werner Brombacher wurde für seine 60-jährige Vereinszugehörigkeit ausgezeichnet



VERDIENTER LUFTSPORTLER

DIETER BECK ZUM 80. GEBURTSTAG



So kennt man ihn auf dem Degerfeld: Dieter Beck auf dem Lehrersitz

Was macht ein Luftsportler an seinem runden Geburtstag? Er geht in die Luft. Dieter Beck, Mitglied des Präsidiums des BWLV und Ehrenmitglied des LSV Degerfeld, ist 80 Jahre alt geworden.

An seinem Ehrentag kletterte er ins Cockpit der Morane und hob nach eigenen Angaben erst mal zu einem „zünftigen Geburtstagsflug“ ab. Danach feierte er „kräftig“. Mit 80 ist Dieter Beck alles andere als ruhig – noch immer als Präsidialrat für Südwestfalen-Hohenzollern im Auftrag des BWLV auf Achse, Fluglehrer auf dem Degerfeld und auch in seinem Betrieb noch tätig.

Auf seinem Degerfeld ist Beck das, was man gemeinhin „graue Eminenz“ nennt: Aufgrund seiner Erfahrung, Gelassenheit und klaren Meinung geschätzter Gesprächspartner und Ratgeber. Flugschüler mögen seine ruhige und unprätentiöse Art. Für seinen Einsatz im Verein, in der Piloten-Ausbildung und den Verband hat er so ziemlich alles an Auszeichnungen erhalten, was man bekommen kann: alle drei Ehrennadeln bis hin zur Goldenen des BWLV, die Ehrenmitgliedschaft seines Heimatvereins und zuletzt im März dieses Jahres die Goldene Ehrennadel für 50-jährige Tätigkeit als Segelflug-Lehrer.

Schon früh von der Fliegerei fasziniert

Dieter Beck kam am 12. Juni 1943 in Ebingen zur Welt. Im Alter von 15 Jahren trat er der damaligen Segelfliegergruppe Ebingen bei, die später mit zwei weiteren Vereinen zum heutigen LSV Degerfeld fusionierte. Zwei Jahre später hatte er die Segelflug-Lizenz in der Tasche, 1965 absolvierte er als jüngster Teilnehmer des Segelfluglehrer-Lehrgangs auf dem Hornberg die Lehrberechtigung. Er schulte auf dem Degerfeld und in den Semesterferien an der Flugschule Oerlinghausen. Beck absolvierte alle Leistungsabzeichen und erwarb auch die Lehrberechtigung für Motorsegler. Seit 1971 hat er außerdem den PPL(A).

Im Verein hatte er mehrere Ämter inne, war Ausbildungsleiter und von 1977 bis 1979 Vorsitzender des LSV Degerfeld. Als Fluglehrer gibt er bis heute sein Wissen und seine Erfahrung weiter. 1997 wurde Dieter Beck ins Präsidium des BWLV gewählt, dem er bis heute ohne Unterbrechung angehört. Als Präsidialrat für Südwestfalen-Hohenzollern investierte er ungezählte Stunden und spulte zigtausende Kilometer ab, um mit dem Verband die Weichen zu stellen und die engen Verbindungen zwischen den Vereinen und dem BWLV zu halten.

Beruflich ist er ebenfalls noch aktiv. Nach dem technischen Abitur und dem Studium der Feinwerktechnik arbeitete er in mehreren Betrieben in verantwortlichen Positionen. 1985 gründete er in Bitz, einen Steinwurf vom Degerfeld entfernt, seine eigene Firma für Entwicklung und Produktion von medizinischen Messgeräten. Dieter Beck ist verheiratet und hat zwei Kinder.

Die Flugleidenschaft perfekt vermittelt

Übrigens: Dass er ein guter Botschafter für den Luftsport ist, hatte er bereits im Studium bewiesen: Er überzeugte seinen damaligen Professor und Ingenieursvater Hansjörg Metzger von dem Projekt, ein elektronisches Variometer mit Sollfahrtgeber entwickeln zu dürfen. Bei der Praxisdemonstration gefiel Hansjörg Metzger der Thermikflug so gut, dass er selbst Segelflieger wurde und bis kurz vor seinem Tod vor vier Jahren aktiver Pilot auf dem Degerfeld blieb.

Text und Foto: Volker Rath

– Anzeige –

BOSE A20
AVIATION HEADSET

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

VERBESSERUNG DER FLUGSICHERHEIT:

WIE MAN DIE MODERNE LAWINENKUNDE AUF DEN LUFTSPORT ÜBERTRAGEN KANN

Durch eine sorgfältige Planung im Vorfeld, eine angepasste Vorgehensweise am Flugtag und fundierte Entscheidungen vor Ort können Piloten die Flugsicherheit erhöhen und Risiken minimieren

Der Flugsport ist eine faszinierende Aktivität, die jedoch auch eine Vielzahl von Herausforderungen und Risiken mit sich bringt. Um die Flugsicherheit zu gewährleisten, ist es unerlässlich, bewährte Methoden und Kenntnisse aus anderen Bereichen der Sicherheit zu übernehmen – so auch zum Beispiel aus der Lawinenkunde.

Die moderne Lawinenkunde hat in den vergangenen Jahrzehnten enorme Fortschritte gemacht und kann wertvolle Lehren für den Flugsport, insbesondere für den privaten Flugsport, wie PPL, Ultraleicht- und Segelfliegen, bieten. In diesem Artikel wird untersucht, welche Methoden sich in der Lawinensicherheit etabliert haben und wie sie auf die Flugsicherheit übertragen werden können, insbesondere in den Bereichen Planung im Vorfeld, am Tag und Entscheidungen vor Ort.

1. Planung im Vorfeld:

Die pflichtbewusste Planung vor dem Flug ist von entscheidender Bedeutung, um Risiken zu minimieren und die Sicherheit zu gewährleisten. Viele Pilotinnen und Piloten werden mit zuneh-

mender Flugerfahrung schlampiger in der Planung – ob dies der Wettercheck ist, das Abrufen der NOTAMS oder die Analyse der aktuellen AIP. Ähnlich wie bei der Lawinensicherheit kann die Analyse von Wetterbedingungen und Geländeinformationen eine wichtige Rolle spielen. Flugsportler können von den folgenden Methoden der Lawinensicherheit profitieren:

Geländebeurteilung: Flugrouten sollten sorgfältig geplant werden, wobei potenzielle Gefahren wie hohe Gebirgsketten, Kontrollzonen oder starke Winde berücksichtigt werden. Die Lawinensicherheit bietet bewährte Techniken zur Beurteilung des Geländes, wie zum Beispiel die Identifizierung von potenziell instabilen Hängen. Hierzu wurden unzählige Lawinenabgänge analysiert und die meisten Lawinenabgänge passieren bei Hangneigungen über 30 Grad. Diese Methode kann auf den Flugsport übertragen werden, um gefährliche Flugrouten zu vermeiden. Welche Skitour in welchem Gelände passt auch zu meinem konditionellen und skifahrerischen Können? Welche Erfahrungsberichte gibt es von anderen Tourengängern zu dieser Skitour? Ein Blick in die Webcams und Landkarten (analog wie digital) ist Pflicht.

Wetterbeobachtung und Lawinenlage-

bericht: Die Überwachung der aktuellen Wetterbedingungen und die Prognose sind für Piloten von großer Bedeutung. Die Lawinensicherheit hat fortschrittliche Technologien und Analysemethoden entwickelt, um Wetteränderungen zu erkennen und daraus Schlüsse auf die Lawinengefahr zu ziehen. Sicherheitsbewusste Skitourengänger analysieren nicht nur am Tag vor einer Skitour den Lawinenlagebericht, sondern sie haben die Wetterentwicklung, den Schneedeckenaufbau und den Lawinenlagebericht die gesamte Saison im Blick. Flieger sollten daher auch nicht nur am Tag des geplanten (oder gar spontanen) Fluges das lokale und überregionale Wetter analysieren, sondern stets die Wetterlage im Blick haben, um korrekte Entscheidungen treffen zu können. Piloten können ähnliche Ansätze nutzen, um ihre Flugpläne entsprechend anzupassen und Risiken zu minimieren.

2. Planung am Tag:

Sobald der Flugtag angebrochen ist, können Lawinensicherheitsmethoden auch auf die Flugsicherheit angewendet werden, um eine sichere Durchführung des Fluges zu gewährleisten.

Risikomanagement: Die Lawinensicherheit hat bewährte Methoden entwickelt, um das Risiko einer Lawinenauslösung zu bewerten und zu minimieren, diese werden jeden Tag neu bewertet. Wie hat sich das Flugwetter verändert im Vergleich zur Vorhersage? Piloten können ähnliche Konzepte des Risikomanagements anwenden, um potenzielle Gefahren während des Fluges zu identifizieren und zu minimieren, sei es in Bezug auf Wetterbedingungen, Flugzeugzustand, zu erwartender Luftverkehr oder individuelle Fähigkeiten.

Kommunikation: In der Lawinensicherheit ist eine effektive Kommunikation zwischen den Mitgliedern einer Gruppe von größter Bedeutung. Dieser Aspekt kann auch auf den Luftsport übertragen werden. Beispielsweise können sich Piloten vor dem Start mit anderen Piloten, Flugleitern oder Flugvereinen austauschen, um wichtige Informationen über aktuelle Bedingungen, mögliche Gefahren oder empfohlene Flugrouten zu erhalten. Eine offene und ehrliche Kommunikation trägt dazu bei, das Risiko von unvorhergesehenen Ereignissen während des Fluges zu minimieren.

Ausrüstung und Notfallplanung: Die Lawinensicherheit legt großen Wert auf die richtige Ausrüstung und die Notfallplanung. Flieger können von dieser Herangehensweise profitieren, indem sie sicherstellen, dass sie über die erforderliche Flugausrüstung verfügen, die zuverlässig und gut gewartet ist. Zudem sollten sie einen Notfallplan erstellen, der Maßnahmen für verschiedene Szenarien, wie etwa eine unvorhergesehene Wetterverschlechterung oder technische Probleme, umfasst. Ein technisch einwandfreies und gechecktes Fluggerät sollte Standard sein – ist es aber leider in der Praxis oft nicht wirklich. Nahezu jeder Pilot kennt Geschichten, in denen zum Beispiel Piloten mit nicht funktionierenden Instrumenten geflogen sind. Eine gründliche Vorbereitung und das Mitführen geeigneter Notfallausrüstung können im Ernstfall Leben retten. Oder auch das Mitführen von redundanten Materialien wie der analogen Karte neben dem Tablet oder das zweite Funkgerät.

Die Erkenntnisse aus der Lawinenkunde lassen sich durchaus auch im Luftsport anwenden



3. Entscheidungen vor Ort:

Während des Fluges können Piloten von den Methoden der Lawinensicherheit profitieren, um fundierte Entscheidungen vor Ort zu treffen.

Beobachtung und Einschätzung: In der Lawinensicherheit werden das Beobachten von Gelände und Schnee sowie die Einschätzung der aktuellen Bedingungen geschult. Während einer Skitour wird jeder einzelne Hang nochmals vor Ort analysiert und bewertet – und gegebenenfalls wird die Route situativ umgeplant. Piloten können diese Fähigkeiten nutzen, um während des Fluges die Umgebung und mögliche Gefahren zu beobachten und einzuschätzen. Hierbei sollten sie auf unvorhergesehene Wetteränderungen, plötzliche Windstöße oder andere Anzeichen für potenzielle Risiken achten. Eine proaktive und aufmerksame Haltung ermöglicht es den Piloten, rechtzeitig angemessene Entscheidungen zu treffen.

Anpassungsfähigkeit und Flexibilität: Die Lawinensicherheit lehrt die Bedeutung von Anpassungsfähigkeit und Flexibilität an die jeweiligen Bedingungen. Piloten sollten bereit sein, ihre Flugpläne anzupassen oder im Zweifelsfall auf einen Flug zu verzichten, wenn die Sicherheit gefährdet ist. Diese Fähigkeit zur flexiblen Entscheidungsfindung ist essenziell, um Risiken zu minimieren und die Flugsicherheit zu gewährleisten. „Urlaub ist kein Grund, sich umzubringen“, ist ein Spruch aus

der Gleitschirmszene, der besagt, dass leider immer wieder Piloten starten, nur weil sie an dem Tag Urlaub und Zeit haben – das Wetter aber eigentlich keinen Flug zulässt. In Vereinen werden oft Flugzeuge reserviert – was der eine oder andere dann als Zugzwang empfindet. Hier braucht es die Größe, auch mal Nein zu sagen. Beim Gleitschirmfliegen ist es dann die Talfahrt mit der Gondel – auch wenn unter Umständen andere Piloten in der Luft sind.

Fazit:

Die moderne Lawinenkunde hat zahlreiche bewährte Methoden und Kenntnisse entwickelt, um die Sicherheit im Bergsport zu verbessern. Viele dieser Methoden können auch auf den Luftsport übertragen werden, insbesondere auf den privaten Flugsport. Durch eine sorgfältige Planung im Vorfeld, eine angepasste Vorgehensweise am Flugtag und fundierte Entscheidungen vor Ort können Piloten die Flugsicherheit erhöhen und Risiken minimieren. Die Übernahme von bewährten Praktiken aus anderen sicherheitsrelevanten Bereichen ist ein Schritt in Richtung eines sicheren und verantwortungsvollen Flugsports.

Text und Fotos: Rainer Krumm

Rainer Krumm ist Managementtrainer und fliegt im SSC Bad Waldsee-Reute. Er ist begeisterter Skitourengehender und Pilot sowie Autor des Buches „Mentales Training für Piloten“.

DAEC-BUNDESGESCHÄFTSSTELLE IN BRAUNSCHWEIG

JUGENDREFERENT/IN (M/W/D)

GESUCHT



Der Deutsche Aero Club (DAeC) sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt in Vollzeit eine/n Jugendreferenten/Jugendreferentin für sein Jugendsekretariat in der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig. Zum Aufgabengebiet gehören unter anderem die Leitung der Luftsportjugend im Hauptamt, die Planung und Durchführung aller sportlichen und jugendpflegerischen Aktivitäten im Kinder- und Jugendbereich, die Entwicklung und Umsetzung von Konzepten zur Förderung des Luftsports für junge Menschen und die Erstellung von Arbeitshilfen für die Jugendarbeit im Luftsport. Auch die

Vorbereitung und Umsetzung von Beschlüssen der Gremien der Luftsportjugend, die Planung von nationalen und internationalen Sportbegegnungen, Jugendlagern, Lehrgängen und Modellsportmaßnahmen sowie die Haushaltsplanung des Jugendetats gehören zu den Zuständigkeiten.

Bewerber bringen idealerweise einen fachbezogenen Berufsabschluss mit oder können eine abgeschlossene Berufsausbildung nachweisen, verbunden mit einer mehrjährigen praktischen Erfahrung in der Vereins- oder Verbandsjugendarbeit. Auch eine Affinität zum

Luftsport und entsprechende Kenntnisse sind von Vorteil, ebenso Erfahrungen in der Beantragung von Fördermitteln, gute Englisch-Kenntnisse und sicherer Umgang mit MS-Office-Programmen.

Die gesamte Stellenausschreibung gibt es beim DAeC online unter https://www.daec.de/media/files/2023/Verband/Stellenanzeige_Jugendreferent_in_DAeC_2.pdf – oder direkt über den QR-Code.

Text: red./DAeC

NEUER ONLINESHOP DES DAEC

IM FLUGMODUS

Der DAeC hat ein neues Angebot für alle Luftsportbegeisterten, die ihre Leidenschaft für das schönste Hobby der Welt mit allen anderen teilen wollen: Unter www.daec.de/shop gibt es Polo-shirts, Kapuzenpullover, Baseballcaps, Tassen und viele andere Artikel für den Flugplatz oder zu Hause. Aktuell stehen Motive wie der „Flugmodus“ oder die „Isobaren“ zur Auswahl. Für Schnäppchenjäger lohnt es sich, öfter mal im Shop vorbeizuschauen und von Rabattaktionen zu profitieren!

Text und Fotos: DAeC



Alles fürs schicke Flieger-Outfit gibt's im neuen DAeC-Onlineshop

BWL-V-TERMINSERVICE 2023

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
30.06.23	02.07.23	MF	40. Pipertreffen PA 18/J3 – Info: www.pipertreffen2023.de	Flugplatz Celle-Arloh (EDVC)
01.07.23		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR, 9–12 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	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)
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-foerdereverein.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	20.08.23	A	Fliegerfest Pleidelsheim – Info: www.segelflug-pleidelsheim.de	Fluggelände Pleidelsheim
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
27.08.23		A	Flugplatzfest Erbach mit Fly-In – Info: www.lsv-erbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
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 F(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	Electrifly-In Switzerland – Info: www.electrifly-in.ch	Bern Airport (Schweiz)
09.09.23	10.09.23	A	Flugtag Sinsheim – Info: https://flugtag-sinsheim.de/flugtag-sinsheim	Flugplatz Sinsheim
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
18.09.23	22.09.23	SF	BWL-V-Segelkunstflug-Lehrgang Blumberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Blumberg
23.09.23	24.09.23	SF	Walters DoSi-Wettbewerb – Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
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	BWL-V-Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen – Info: www.bwlv.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) BWL-V-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) BWL-V-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) BWL-V-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.11.23		SF	80. Deutscher Segelfliegertag Freudenstadt – Info: http://segelfliegertag-2023.de	Freudenstadt, Kurhaus
11.11.23		MF	BZF I Zusatz Sprechfunk Deutsch VFR, 9–11 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
13.11.23	18.11.23	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
16.11.23		MD	Saallflugmeisterschaft Schorndorf – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
27.11.23	02.12.23	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
01.12.23	03.12.23	LJ	Gipfeltreffen der BWL-V-Luftsportjugend – Info: www.bwlv.de	N.N.
02.12.23		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR, 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
02.12.23	16.12.23	SF	Segelflug-WM (Standard-, Club-, u. 15m-Klasse) – Info: www.daec.de	Narromine/Australien

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

(B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN OKTOBER 2023 (ONLINE)



Die nächsten Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte bietet der BWLV am 13./14. Oktober an. Diese finden wieder im Online-Format statt

Der BWLV bietet Fluglehrern die Möglichkeit, im Rahmen einer Videokonferenz online die gesetzlich vorgeschriebene Fortbildungsveranstaltung zu absolvieren.

**Termin: Freitag/Samstag,
13./14. Oktober 2023, ca. 9 bis 17 Uhr**

Ablauf der Teilnahme:

Wie gewohnt erhalten Sie nach Ihrer Anmeldung einen Zugangslink übermittelt.

Anmeldung:

Das Angebot dieser Auffrischungsschulung gibt dem Teilnehmer die Möglichkeit, die für ihn und seine Lehrberechtigung passende(n) Veranstaltung(en) zu finden und zu wählen. Daher ist es notwendig, die Informationen dazu, wie sie auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de) → Aus- und Weiterbildung → Fluglehrer-aus- und Weiterbildung → Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte zu

finden sind, vor der Anmeldung genau zu lesen.

Anmeldung über „Vereinsflieger.de“:

Alle Teilnehmer, die Zugang zum Online-Vereinsverwaltungssystem „Vereinsflieger.de“ haben, werden dringend gebeten, ihre Anmeldung schnell und einfach im Vereinsflieger.de zu tätigen. Ein zusätzliches Anmeldeformular ist hier nicht erforderlich. Eine ausführliche Erklärung mit Hinweisen zur Anmeldung im Vereinsflieger.de finden Sie online unter www.bwlv.de.

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

Teilnehmer ohne Zugang zu Vereinsflieger.de informieren sich bitte online unter www.bwlv.de über die Anmeldemodalitäten. Auch ein Anmeldeformular steht dort zum Download zur Verfügung. Das vollständig ausgefüllte und unterschrie-

bene Formular senden Sie bitte per E-Mail an heuberger@bwlv.de.

(B) Die hier beschriebenen Auffrischungsschulungen fallen unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten! Alle Infos hierzu gibt es unter www.bwlv.de (→ Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“).

Folgender weiterer Termin ist in Planung (kann derzeit noch nicht gebucht werden): 8./9. März 2024: Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte

Text und Foto: Bernd Heuberger, Leiter Referat Aus- und Weiterbildung, Flugsicherheit, Sport/Wettbewerbe

SERIE RESTAURIERUNG EINER KLEMM KL 107 C (5)

ERFOLGREICHE PREMIERE: KLEMM-OLDTIMER AUF DER AERO UND DER KLASSIKWELT BODENSEE



Auch die mitgebrachte Klemm 25, Baujahr 1934 hat auf der AERO sowie der Klassikwelt Bodensee 2023 viele Besucher angezogen



Seit vergangenem Sommer arbeitet ein 25-köpfiges Team der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm (LSG) Böblingen an der Restaurierung einer Klemm KL 107 C. Der Adler begleitet das Projekt und berichtet in einer Serie über den jeweils aktuellen Stand. Nun folgte das, worauf die Beteiligten so lange hingearbeitet hatten: Die Ausstellung des frisch bespannten Flugzeugs auf der AERO.

Die diesjährige AERO-Messe sowie die Klassikwelt Bodensee, die im Anschluss stattfand, waren ein großer Erfolg für die LSG Hanns Klemm (LSG) und den Förderverein Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen. Die beiden Vereine präsentierten stolz gleich zwei fliegende Oldtimer: eine Klemm 25 von 1934 und

besagte Klemm 107 von 1959, die seit einem Jahr liebevoll restauriert wurde.

Die zahlreichen Besucher zeigten großes Interesse an den historischen Flugzeugen und den Aktivitäten der Vereine. Edgar Müller von der LSG freute sich über die Begeisterung der Besucher: „Wir haben sogar einen Flugzeugliebhaber aus Finnland getroffen, dessen Verein eine Klemm 25 besitzt. Der Name Klemm ist in ganz Europa bekannt.“

Prominentes neues Fördermitglied

Der Förderverein Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen konnte ebenfalls große Erfolge verbuchen. Paul-Matthias Schlecht, Vorsitzender des Vereins, be-

richtete stolz von neuen Fördermitgliedern, darunter die renommierte Zeppelin GmbH. Andreas Brand, Aufsichtsratsvorsitzender der Zeppelin GmbH und Oberbürgermeister von Friedrichshafen, unterzeichnete persönlich den Aufnahmeantrag. Schlecht zeigte sich erfreut über die Unterstützung: „Nachdem bereits die Städte Böblingen und Sindelfingen Fördermitglieder sind, freuen wir uns sehr, die Zeppelin GmbH als neues Mitglied willkommen zu heißen.“

Auch die Restaurierung der Klemm 107 erhielt auf der Messe wertvolle Unterstützung. Oliver Braitmaier, Zweiter Vorsitzender des Fördervereins, konnte Marc Förderer von der Garrecht Avionik GmbH als Sponsor für die Restaurierung gewinnen. Dank solcher Partnerschaften können die Vereine die historischen Flugzeuge erhalten und für die Nachwelt bewahren.

Um die Gemeinschaft der Klemm-Freunde weiter zu stärken, wurde in den sozialen

Glücksbringer: Das Bärchen darf im Cockpit nicht fehlen



Friedrichshafens OB Andreas Brand (3. v.l.) startete symbolisch die neue Mitgliedschaft der Zeppelin GmbH beim Förderverein Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen



Medien eine Erweiterung geschaffen: Eine WhatsApp-Gruppe und ein Instagram-Kanal bieten nun ein Netzwerk für Klemm-Enthusiasten, Fördermitglieder und Klemm-Piloten.

Welche Stadt hat schon ein eigenes Flugzeug?

Ein besonderes Juwel ist die Klemm 25, die als fliegender Botschafter der Stadt Böblingen gilt. Das Flugzeug gehört der Stadt, während die Luftsportgemeinschaft und der Förderverein sich um den Erhalt und den Flugbetrieb kümmern. Weitere Fördermitglieder sind herzlich

willkommen, um die Zukunft dieser historischen Flugzeuge zu sichern.

Die Präsenz der Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm und des Fördervereins Historische Flugzeuge im Kreis Böblingen auf der AERO und der Klassikwelt Bodensee 2023 war ein großer Erfolg. Mit ihren fliegenden Oldtimern haben sie das Publikum begeistert und neue Kontakte geknüpft. Die gemeinsamen Bemühungen, die Klemm-Flugzeuge zu erhalten und zu restaurieren, werden durch die gewonnenen Fördermitglieder und Sponsoren weiter gestärkt. Die Zukunft der Klemm-Oldtimer sieht vielversprechend aus, und die Klemm-Com-

munity wächst auch dank der neuen Präsenz in den sozialen Medien stetig.



Weitere Informationen gibt es hier: <https://lsghannsklemm.de/foerdereverein>
Instagram-Kanal: @klemm_leichtflugzeuge, @lsg.hannsklemm
WhatsApp-Gruppe Hanns Klemm Friends: <https://chat.whatsapp.com/HDiBkeeb8D-L9a2Sx4aENjr>

Text: Claudius Banani
Fotos: Lucas Boeckler, Claudius Banani,

MOTORENWARD-LEHRGANG M1 AM KLIPPENECK IN VIER TAGEN ZUM MOTOR-EXPERTEN



Die Teilnehmer des Motorenward-Lehrgangs M1 auf dem Klippeneck

Vom 12. bis 15. April fand der Motorenward-Lehrgang M1 für Ultraleicht- und Motorsegler-Flugzeugmotoren auf dem Klippeneck statt. 16 Teilnehmer fanden sich zusammen, um die Technische Lizenz für Motorenwarte nach den Richtlinien des DAeC zu erlangen. Frank Ludwig war dabei und berichtet von seinen Erfahrungen.

Die Infrastruktur auf dem Klippeneck stellte ideale Bedingungen für die theoretischen und praktischen Einheiten, mit komfortablen Unterrichtsräumen und einer modernen Technischen Lehrwerkstatt.

Schon vorab waren den Teilnehmern die Kursunterlagen zur Verfügung gestellt

worden, und so konnten sie sich mit den inhaltlichen Themen vertraut machen.

Am 12. April startete Leiter Hans-Erwin Hörber pünktlich um 9.30 Uhr den Lehrgang. Der erste Tag vermittelte überwiegend theoretische Grundlagen: Er begann mit einer Einführung in Werkstatteinrichtungen sowie entsprechenden Sicherheitsunterweisungen. Auch Grundlagen von Arbeits- und Gesundheitsschutz wurden erläutert. Anschließend standen die gesetzlichen Vorschriften und Regeln für Wartungen an Flugzeugen mit Kolbenantrieben auf dem Lehrplan. Man bekam einen guten Einblick, wie man sich als zukünftiger Motorenward zu verhalten hat, um alle

Regelungen und Vorschriften einzuhalten.

Grundlagen der Motorentechnik

Das gemeinsame Mittagessen wurde im neu eröffneten Restaurant Hütte Klippeneck eingenommen – eine willkommene Pause, um einige Themen vom Vormittag in der Gruppe zu reflektieren und sich für die nächsten Stunden intensiver Wissensvermittlung zu stärken. Am Nachmittag folgte der Einstieg in die Grundlagen der Motorentechnik. Unterstützt von Armin Krayer vom Luftsportverband Rheinland-Pfalz, wurden Themengebiete wie Kolbenantriebe, Vergaser, Kraft- und Schmierstoffe, Zündkerzen, etc. abgehan-

FRÜHJAHRSTREFFEN IN FULDA



Der Vorsitzende des Bundesausschusses Technik im DAeC Harald Görres erläuterte die Themen der Tagung

Zahlreiche wichtige Themen erwarteten die Teilnehmer der Tagung des DAeC-Bundesausschusses Technik, die am 1. April im Hotel Wiesenmühle in Fulda stattfand. In Vertretung des BWLV war Matthias Birkhold, der Leiter der BWLV-Technischen Betriebe vor Ort.

Vizepräsident Dr. Ralf Hubo informierte als Gast über die aktuelle Situation im Deutschen Aero Club. Außerdem durfte der Bundesausschuss Tobias Mörsel von der Firma Alexander Schleicher begrüßen. In seinem Beisein wurde ein Vorschlag zur Beantragung einer ergänzenden Musterzulassung (STC) zur Technischen Mitteilung (TM) der Firma Alexander Schleicher bezüglich der Schleicher-

Höhenruder diskutiert. An der STC werden der Bundesausschuss Technik und der Bundesausschuss Historie und Technik gemeinsam arbeiten.

Weitere Themen waren unter anderem die Aktualisierung der Richtlinie „Technische Ausbildung“ und die Erarbeitung eines Programms für die „Prüfung älterer Luftfahrzeuge“.



Weitere Infos unter www.daec.de/news/news-detail/bundesausschuss-technik-tagt-in-fulda

Text und Foto: Karsten Schröder, Referent für Technik und Umwelt im DAeC/red.

ABSCHIED



Fleißiger „Schaffer“ und begeisterter Flieger: Gerhard Braitmaier

FSV HERRENBERG NIMMT ABSCHIED VON GERHARD BRAITMAIER

Gerhard Braitmaier trat im Gründungsjahr 1954 gemeinsam mit seinem Bruder Hans in den Flugsportverein Herrenberg ein. In den folgenden 69 Jahren war Gerhard einer der großen Baumeister unserer Vereinsgeschichte.

Mit Bagger, Raupe, LKW, Werkzeug und Baumaterialien der Firma Braitmaier half Gerhard nicht nur beim Hallenbau auf dem Wächtersberg, wo der Herrenberger Flugbetrieb anfangs stattfand, sondern er war ab 1959 auch federführend am Bau des Flugplatzes Poltringen beteiligt.

Gerhard legte maßgeblich den Grundstein für unser heutiges Fluggelände. Bereits ein Jahr später folgten die erste Halle, das Casino und die Zuwegungen zum Fluggelände. Viele weitere Bauprojekte wie die Tankstelle, Versorgungsleitungen und in den 1990er-Jahren eine weitere Halle entstanden mit tatkräftiger Unterstützung durch Gerhard.

Gerhards Pilotenkarriere begann auf einem SG 38-Schulgleiter. Nach unzähligen Flug-

stunden im Segel- und Motorflug entwickelte er seine Leidenschaft für den Kunstflug. Bis ins hohe Alter konnten wir Gerhards Kunststücke auf seinem „Salto“ am Himmel über Poltringen beobachten.

Abseits des Flugbetriebs war Gerhard ein „Schaffer“. Er sah stets, wo es zuzupacken galt, um dann ohne viel Aufhebens loszulegen. Er kümmerte sich jahrzehntelang um die Altpapiersammlung vor der Herrenberger Werkstatt und bescherte dem Verein so über Jahre verlässliche Einnahmen. Bis ins hohe Alter pflegte Gerhard die Wege, Büsche und Grünflächen auf dem Flugplatz. Oft war er hierzu bereits in den frühen Morgenstunden auf dem Flugplatz.

Wir sind dankbar für Gerhards lebenslangen Einsatz für den Flugsportverein Herrenberg. Gerhard wird uns unvergessen bleiben.

Text und Foto: FSV Herrenberg

Im März 2023 ist Gerhard Braitmaier im Alter von 87 Jahren verstorben. Der Flugsportverein Herrenberg nimmt Abschied von einem Kameraden, der sich in besonderem Maße für den Verein eingesetzt hat. Nach einer erfolgreichen Pilotenkarriere im Segel- und Motorflug war der leidenschaftliche Kunstflieger Gerhard bis kurz vor seinem Tod unermüdlich im Einsatz, um „seinen“ Flugplatz in Poltringen in Schuss zu halten.

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

Ready.
luftfahrt@allianz.com



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLTV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM JULI 2023

Frauen WSPA-Seminar

03.–07.07.23 Flugplatz Übersberg
Info: www.womensoaring.org

Freundschafts- und Schaufliegen Schorndorf

15./16.07.23 Schorndorf
Info: www.modellflug-schorndorf.de

BWLTV-Jugend-Fly-In Wächtersberg

22./23.07.23 Flugplatz Wächtersberg (EDSV)
Info: www.bwlv.de

Tag der offenen Tür Winzeln

22./23.07.23 Flugplatz Winzeln-Schramberg (EDTW)
Info: www.lsv-schwarzwald.de

54. Klippeneck-Segelflugwettbewerb

28.07.–05.08.23 Segelfluggelände Klippeneck
Info: klippeneck-wb.de