



### Freiballon

54. Gordon Bennett 2010  
Wenn ein Ballon über  
dem Meer „ankert“

Seite 14



### Segelflug

75 Jahre  
Schempp-Hirth  
Traditionsunternehmen  
feiert Jubiläum

Seite 26

BWLV-Mitteilung: An alle Vereinsausbildungsleiter

## Ausbildungsberichte 2010

in Verbindung mit dem Vereinsausbildungsdatenblatt (vadb) bis spätestens zum 31. Januar 2011 in digitaler Form beim BWLV einreichen.

# Inhaltsverzeichnis

### Allgemeines

- 3 AERO 2011: Möglichkeit zur Präsentation
- 3 Neuer Dokumentarfilm: „Sichtflug“
- 3 Herzlichen Dank
- 4 Phobie Flugangst (Teil 2)
- 5 Stadt Ulm: Berblinger Jubiläumsjahr 2011
- 5 FAI nutzt Neue Medien
- 6 Sieben Punkte in Flensburg: Lizenz weg?
- 9 Verstärkung in der BWLV-Geschäftsstelle
- #9 Gastflugzeug im Dornier-Museum in Friedrichshafen
- 10 Rabatt im DAeC-Shop
- 10 Theoriekurse Garmin 1000

### Jugend

- 10 Baerenthal 2011
- 10 27. Dettinger Volleyballturnier 2011

### Umwelt

- 11 Auditoren für Vereine
- 11 BMU und BfN: Wandertag 2011

### Fallschirm

- 11 Lehrerweiterbildung im Fallschirmsport

### AK Sektoren

- 11 Infoabend 2011

### Wir nehmen Abschied...

- 12 ...von Jochen Ewald
- 13 ...von Hans Graupner
- 13 ...von Manfred Dahmen

### Freiballonsport

- 14 54. Gordon Bennett Gasballon Rennen 2010
- 15 DFSV bleibt Mitglied im DAeC
- 16 Ballönertag '10 des BWLV

### Modellflug

- 17 BWLV und LVB auf der Modellbau 2010 in Friedrichshafen
- 17 65. DAeC-Modellbauflugtagung in Speyer

### Motorflug/UL

- 18 100 Jahre Deutschlandflug
- 19 Fly-In der Skiflieger in Isny
- 19 Lande-Gutscheinheft
- 20 3. REMOS Service Center Meeting
- 20 Theorie-Kurse BWLV-Motorflugschule Hahnweide

### Bücher

- 21 Klaus Breiler: Das große Buch der Interflug
- 21 Alexander Oehme: Faszination Hangflug
- 21 Friedr. Wilhelm Hofstede: Großmodelle

### Segelflug

- 22 Bestnoten für Arbeit in den Vereinen
- 23 12. Übersberg-Segelflugwettbewerb
- 24 Grand Prix Finale auf der Wasserkuppe
- 25 Einladung JHV 2011
- 25 2. BWLV-Streckensegelflug-Seminar
- 26 75 Jahre Schempp-Hirth
- 28 Ausschreibung Deutsch-Franz. Alpenflugeinweisung
- 28 DFJW-Streckenfluglehrgang
- 29 CO<sub>2</sub>-freies Segelflugzeug Arcus E
- 30 FLARM-Einbau Wartung und Pflege
- 30 Alpenflugeinweisung für BWLV-Segelfluglehrer
- 32 Wüstenfliegen im Wilden Westen

### Flugsicherheit

- 35 Unfallprävention im Luftsport

- 35 Flugsicherheitspaket zum Saisonbeginn
- 35 Zukünftige Flugsicherheitsarbeit im BWLV

### Technik

- 36 99. Werkstattleiter-Lehrgang, Hornberg
- 36 Neue Instandhaltungsprogramme
- 37 Funkgeräte: 8,33 kHz-Frequenzabstand
- 37 105. Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg

### DAeC

- 38 Kommentar: Das Jahr 2010
- 38 Aktionsbericht 2010
- 39 AERO 2011: Vereinsticket zu gewinnen
- 39 Englische Sprachtests
- 39 DAeC-Newsletter: Schnell informiert
- 39 DOSB: GEMA-Infos
- 39 LV Thüringen: Wahlen
- 39 Verlängerung Segelflug-Wettbewerbskennzeichen

### BWLV-Mitteilungen

- 40 Großreinemachen auf der Hahnweide
- 41 BWLV-Fluglehrer-Fortbildungslehrgang 2011
- 41 Adler-Versand
- 42 Formular: Fluglehrer-Fortbildungslehrgang 2011
- 43 BWLV-Terminservice
- 44 Jahresinhalt 2010

### Zum Titelbild

Der Schnappschuss einer Bückler aus Deckenpfronn entstand über dem Schwarzwald ebenfalls aus dem Cockpit einer Bückler, die einst dem bekannten deutschen Liedermacher Reinhard Mey gehörte.  
Foto: Frank Hermle

## Impressum

der adler 

Deutschlands ältestes Magazin für Luftsport und Luftfahrt  
68. Jahrgang  
FAI-Ehrendiplom (1986)  
ISSN 001-8279

Herausgeber:  
Baden-Württembergischer  
Luftfahrtverband e.V.  
Herdweg 77, 70193 Stuttgart

Erscheint jeden Monatsanfang. Redaktionsschluss am 1. des Vormonats. Beiträge (Wort und Bild) sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt. Namentlich oder mit Buchstaben gezeichnete Artikel müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben. Kürzungen bleiben der Redaktion vorbehalten. Höhere Gewalt entbindet den Herausgeber von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Die Bezieher sind damit einverstanden, dass die Post-Anschriftenänderungen dem Herausgeber mitteilt.

Verantwortlich für den Inhalt:  
Klaus Michael Hallmayer  
Redakteur:  
Manuel Löhmann (ml)

Redaktionsanschrift:  
„der adler“  
Herdweg 77, 70193 Stuttgart

### BWLV-Geschäftsstelle

Herdweg 77, 70193 Stuttgart  
Tel. (07 11) 2 27 62-0  
Fax (07 11) 2 27 62-44  
Telefon Redaktion  
(07 11) 2 27 62-23

E-Mail: [adler@bwlv.de](mailto:adler@bwlv.de)  
[loehmann@bwlv.de](mailto:loehmann@bwlv.de)  
Internet: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

Anzeigenverwaltung:  
Druck- und Medienzentrum  
Gerlingen GmbH  
Benzstraße 8, 70839 Gerlingen  
Telefon (0 71 56) 94 43-0  
Fax (0 71 56) 94 43-45  
ISDN Leonardo (0 71 56) 94 43-46  
E-Mail: [a.geyer@dmzjg.de](mailto:a.geyer@dmzjg.de)

Gesamtherstellung:  
Druck- und Medienzentrum  
Gerlingen GmbH  
Telefon (0 71 56) 94 43-41  
Fax (0 71 56) 20 08 36  
ISDN-Eurofiletransfer:  
(0 71 56) 94 43-48  
ISDN-Dateitransfer MAC:  
(0 71 56) 94 43-46  
E-Mail: [g.henne@tebitron.de](mailto:g.henne@tebitron.de)

Bitte vormerken:

## Jahreshauptversammlung 2011

Der Förderverein für Segelkunstflug im BWLV e.V. wird am Samstag, den 5. Februar 2011 auf dem Flugplatz Sinsheim in den Nachmittagsstunden seine alljährliche Jahreshauptversammlung abhalten. Weitere Informationen hierzu finden Sie auch unter:  
<http://segelkunstflug.com>



AERO 2011

# Möglichkeit zur Präsentation – Demo-Flights

**F**riedrichshafen – Haben Sie schon einmal daran gedacht, Ihr Flugzeug nicht nur in der „Parkposition“ zu präsentieren? Auf der AERO 2011 haben Aussteller erstmals an allen Messetagen (13. bis 16. April 2011) die Gelegenheit ihre Fluggeräte in der Praxis vorzustellen und Interessenten im Flug aktiv zu überzeugen.

Im Zuge einer fachlichen Weiterentwicklung des Messekonzepts hatte sich die Messeleitung bereits nach der AERO 2010 dazu entschlossen, die klassische Flugschau von Warbirds, Oldtimern und Raritäten, künftig aus dem Programm der AERO Friedrichshafen zu nehmen und im Rahmen der KLASSIKWELT BODENSEE im Juni wieder aufzugreifen. Mit diesem Schritt kann auf der AERO mehr Zeit für Kunden- und Präsentationsflüge zur Verfügung gestellt werden. Dies bietet nicht nur den 20.000 Privatpiloten am Boden die Möglichkeit, neueste Flugzeugmodelle in der Luft zu bestaunen, sondern erlaubt kaufinteressierten Piloten auch selbst das Steuer in die Hand zu nehmen. Den Ausstellern sollen damit zusätzliche Wege zur Pro-

duktpräsentation erschlossen werden. Informationen zur Anmeldung ihres Demo-Fluges finden Sie unter [www.aero-expo.com](http://www.aero-expo.com).

Ein weiterer positiver Nebeneffekt ergibt sich daraus auch für Besucher, die mit dem eigenen Flugzeug anreisen. Diesen steht die Landebahn nun

auch in den Nachmittagsstunden für Anflüge offen. Darüber hinaus besucht jeder anfliegende Pilot die Fachmesse einen Tag lang kostenfrei.

*Text und Foto: Messe Friedrichshafen*



AERO 2011: Branchentreffen am Bodensee

Neuer Dokumentarfilm über den Flughafen Böblingen

## „Sichtflug“

Zwei bis auf den letzten Platz gefüllte Kinosäle anlässlich der Premiere am 5. Dezember 2010, das hatten die drei Filmemacher Ludwig Maier, Reinhard Winkelmann und Hans-Jörg Zürn nicht gedacht. Hunderte Böblinger waren zur Premieren-Matinee gekommen und wurden nicht enttäuscht. Aus Archivmaterial ist es ihnen gelungen, einen Film von hohem dokumentarischem Wert zu produzieren. Von 1925 bis 1938 war Böblingen Sitz des Landesflughafens für Württemberg. Zeitzeugen kommen zu Wort wie der 93-jährige Sindelfinger Segelflieger Hans Leipner, der als Jugendlicher mit seiner Familie auf dem Flugplatzgelände wohnte, weil sein Vater bei der Lufthansa beschäftigt war.

Ein Film über bedeutende Konstrukteure, berühmte Piloten und tragische Geschichten. Die Böblinger Großflugtage nach dem Kriege behandelt der Film genauso, wie die aktuelle Stadtentwicklung „Das Flugfeld“.

Die DVD ist zum Preis von 15 Euro im Bürgeramt der Stadt Böblingen erhältlich. *Text: Hansjörg Jung*

## Herzlichen Dank

für die uns zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel übermittelten zahlreichen Grüße und Glückwünsche.

Es ist uns leider nicht möglich, dafür im Einzelnen zu danken.

Wir bitten daher alle, die an uns gedacht haben, auf diesem Weg unseren herzlichen Dank entgegenzunehmen.

Präsident – Präsidium – Hanns-Kellner-Gedächtnisfond – Luftfahrttechnischer Betrieb Geschäftsstelle, Zweckbetriebe und Redaktion „der adler“

## Phobie Flugangst – Teil 2:

# Vom Flugangsthassen zum Flugschüler

**E**inst hat er gegen die Phobie angekämpft, jetzt macht Wolfgang Hertkorn seinen Pilotenschein. Wie kam es zu diesem ungewöhnlichen Sinneswandel? Der nachfolgende Erfahrungsbericht zeigt es Ihnen.

**Backnang** – „Willst du es heute packen?“, hat der Fluglehrer Günter Ziegler im Herbst 2010 seinen Schüler Wolfgang Hertkorn gefragt. Und der sagte ohne zu zögern ja. 16 Flugstunden am Himmel über dem Flugplatz von Backnang-Heiningen und über der Ostalb hatte der „Fliegerlehrling“ schon hinter sich, er fühlte sich gut gerüstet für seinen ersten Alleinflug. Also drehte er über dem Fluggelände von Heubach am Rosenstein drei blitzsaubere Runden, auch Start und Landung waren in Ordnung.

Dass Flugschüler irgendwann einmal ihren ersten Solotrip absolvieren, ist nichts Besonderes, sondern Alltag bei der fliegenden Zunft. Doch es ist höchst ungewöhnlich, wenn sich einer zu seinem ersten Soloflug in die Lüfte schwingt, der zuvor unter dem Fluch der Flugangst litt. Bammel vor dem Fliegen hatte einst auch Wolfgang Hertkorn. Dem 44-jährigen ist es erst nach einigen Anläufen gelungen, seine Flugphobie zu besiegen. Und dann setzte er noch einen drauf: Wer keinen Horror mehr vor dem Fliegen hat, dachte sich der Stuttgarter, der kann es



**Wolfgang Hertkorn: Vom Flugangsthase zum Flugschüler. Ein nicht gerade alltäglicher Sinneswandel**

auch gleich selbst probieren. So entschloss er sich kurzerhand, selbst eine Pilotenausbildung zu beginnen. Sein Weg führte ihn dabei erst vom Segelflug kommend schließlich zur Ausbildung im Motorflug.

Dass er auf seinen geglückten Erstflug ohne Lehrerbeistand stolz ist, verhehlt der Stuttgarter nicht. Jedenfalls erzählt er, dass er bei seiner Solopremiere „total entspannt und überhaupt nicht aufgeregt“ gewesen sei. Als er alleine seine Kurven drehte, trällerte er stilgerecht die Titelmelodie des Films „Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten“ vor sich hin. Sein Fluglehrer Günter Ziegler vom Flugausbildungsverein Erdmannhausen, der seine Schulmaschine bei den Heiningener Fliegerkameraden unterstellt, lobt seinen Schützling: Er nehme alles sehr genau, bereite sich gewissenhaft vor und überlasse nichts dem Zufall. Ziegler ist ein erfahrener Pilot, aber von einem Fall, dass einer mit Urangst vor dem Fliegen plötzlich die Kurve kriegt und am Ende selbst zum Wolkenstürmer werden möchte, hat er bis dato nicht gehört.

Auch Frieder Klaiber, Lufthansa-Kapitän aus der Rems-Murr-Gemeinde Erbstetten, der schon in vielen Flugangst-Seminaren den leidenden Teilnehmern gut zuredete, weiß von keinem, der eine Metamorphose wie Hertkorn durchlebte – quasi vom Angsthassen zum furchtlosen Luftfahrer. „Absolut ungewöhnlich“, urteilt der 54-jährige Verkehrspilot, der mit dem Airbus A 330 und A 340 und weit über 19.000 Gesamtflugstunden weltweit unterwegs ist.

Manch mentale Kraftanstrengung habe es Hertkorn gekostet, sich mit seiner Phobie auseinander zu setzen. Rückschläge blieben nicht aus, dabei habe ihn eigentlich schon immer alles fasziniert, was mit der Luftfahrt zu tun hat. Mit großen Verkehrsflugzeugen war Hertkorn anfangs angstfrei unterwegs. Als ein guter Freund behauptete, die Fliegerei sei eine höchst gefährliche Sache, blieb das nicht ohne Auswirkung auf seine Psyche, er konnte fortan kein Flugzeug mehr entspannt besteigen. Jeder Wackler, jedes veränderte Triebwerksgeräusch, jede Vibration weckte in ihm die schlimmsten Befürchtungen.



**Erfolgreich die Phobie bezwungen und auf dem Weg zum Hobbypiloten: Wolfgang Hertkorn (re.) zusammen mit seinem Fluglehrer Günter Ziegler**

gen. Als er einmal nach London fliegen wollte, war seine Nervosität so groß, dass er das bereits gekaufte Ticket verfallen ließ. 2003 belegte Hertkorn ein Flugangst-Seminar, doch schon kurze Zeit später kam der Rückschlag: Wieder machte er einen Rückzieher trotz bereits erstandener Flugkarte. „Alles war wie weggewischt, ich hatte Angst vor der Flugangst“.

Der Zufall wollte es, dass er als Mitwirkender bei einer TV-Reportage zum Thema Flugangst Frieder Klaiber ken-

nenlernte, und der erfuhr von Hertkorns Rückfall. „Das kann doch nicht wahr sein“, war Klaibers erste Reaktion, der als Mann vom Fach Rat wusste. Er lud Hertkorn ein, ihn als Passagier bei einem Langstreckenflug nach Caracas zu begleiten. Da geriet die von Klaiber pilotierte Maschine in Turbulenzen und sackte dabei kräftig durch. Doch den Männern im Cockpit habe dies nur ein müdes „ups“ entlockt, erinnert sich Hertkorn. Diese coole Reaktion der Besatzung habe ihn endgültig von

der Flugangst geheilt, sagt der Elektronikspezialist. Seither sind er und Klaiber gute Freunde. Letzterer ist es auch gewesen, der Hertkorn dazu ermunterte, sich nicht bloß fliegen zu lassen, sondern selbst Luftkutscher zu werden. Noch zwei Dutzend Flugstunden und eine erfolgreiche Theorieprüfung, dann hat er seine Lizenz als Privatpilot in der Tasche.

*Text: Ottmar Letzgas/ml*

*Fotos: Friedrich Klaiber*



## Die Stadt Ulm präsentiert Berblinger-Jubiläumsjahr

augliches ein- oder mehrsitziges personentragendes Flugzeug in zukunfts-trächtiger Technik und Bauweise. Das Preisgeld beträgt 100.000 Euro. Anmeldeschluss für die Vorregistrierung ist der 31. Dezember 2010.

### Ausstellung: ABHEBEN – die Vision vom Fliegen

**6. Mai bis 13. November 2011, Stadthaus Ulm**

Die Ausstellung beschäftigt sich mit den zentralen Fragen: Was treibt uns an? Und was hält uns manchmal auch am Boden? Eine Ausstellung über Visionen und Emotionen, über Pioniere und Träumer, über das Abheben und das Landen, das Abstürzen und das Weiterfliegen, über Treibstoff und über die Zukunft des Fliegens. Vor 200 Jahren folgte der Schneider Albrecht Ludwig Berblinger seiner Vision vom Gleitflug. Welche Visionen führen uns heute ins postfossile Zeitalter? Mit vielen Medien und interaktiven Elementen richtet sich die Präsentation an Familien und Einzelbesucher, Schulklassen und andere Gruppen. Der Eintritt ist frei.

### Jubiläumswochenende: 200 Jahre Friedrichsau und 200 Jahre Flugversuch Berblingers

**27. Mai bis 29. Mai 2011, Friedrichsau und Adlerbastei**

Am Jubiläumswochenende wird das 200-jährige Jubiläum des größten Ulmer Stadtparks und des Flugversuchs Berblingers gefeiert. Vereine, Akteure, Pächter und Nutzer der Friedrichsau

wollen an diesem Wochenende zum Flanieren, Verweilen und Staunen verführen. Am Freitag, 27. Mai, findet in diesem Rahmen bei Einbruch der Dunkelheit an und auf der Donau, in der Nähe der Adlerbastei, die künstlerische Intervention „Berblinger 3.0“ statt. Der archaische Traum vom Fliegen, historische Fluggeräte, das dramatische Scheitern des Albrecht Ludwig Berblinger vor 200 Jahren und Zukunftsvisionen vom Fliegen – das sind die Themen einer spannend inszenierten multimedialen Klangskulptur auf der Donau.

Neben diesen drei Schwerpunkten des Jubiläumsjahres sind eine Vielzahl von weiteren Veranstaltungen in Vorbereitung. Weitere Informationen zum Flugwettbewerb, über die historische Figur Berblinger und einen Überblick über das Programm erhalten Sie unter [www.berblinger.ulm.de](http://www.berblinger.ulm.de).

**U**lm – Das Jahr 2011 steht in Ulm ganz im Zeichen des Berblinger-Jubiläumsjahrs 2011. Die Stadt präsentiert sich mit verschiedenen Veranstaltungsschwerpunkten, um den 200. Jahrestag des Flugversuchs ihres „Schneiders von Ulm“ gebührend zu feiern. Neben dem Berblinger Flugwettbewerb, der am 15. April auf der internationalen Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen stattfindet, sind weitere Höhepunkte die große Ausstellung „ABHEBEN – die Vision vom Fliegen“ vom 6. Mai bis 13. November 2011 im Stadthaus Ulm sowie das Jubiläumswochenende 200 Jahre Friedrichsau und Flugversuch Berblingers, welches vom 27. Mai bis 29. Mai 2011 stattfindet.

### Berblinger Flugwettbewerb

**15. April bis 17. April 2011, Flugplatz Friedrichshafen / Messe und Ulm**

Der internationale Flugwettbewerb zum Berblinger-Preis, der auf das Thema „Fliegen mit innovativen Technologien“ ausgerichtet ist, findet am Freitag, 15. April 2011 auf der internationalen Luftfahrtmesse AERO in Friedrichshafen statt. Die Sieger werden am Sonntag, 17. April 2011, in Ulm geehrt. Gesucht wird ein praxist-

### FAI nutzt Neue Medien

Der alterwürdige Luftsportdachverband, die FAI (Fédération Aéronautique Internationale), gegründet 1905, geht mit der Zeit und erkennt die Vorteile der Neuen Medien wie Twitter und Co. Alle interessanten



Neuigkeiten rund um den Luftsport und den Weltverband erfahren Sie nicht nur auf der Website [www.fai.org](http://www.fai.org), sondern auch unter Facebook ([www.facebook.com/airsports.fai](http://www.facebook.com/airsports.fai)) oder Twitter ([twitter.com/airsports\\_fai](http://twitter.com/airsports_fai)). red.

# Sieben Punkte in Flensburg – Lizenz weg?

## Oder ab wann ist man eigentlich unzuverlässig?

Für viele Piloten ist das Luftsicherheitsgesetz, das uns die Zuverlässigkeitsprüfung beschert hat, der Kern allen Übels. Dieses Gesetz, bei dem schon heftig umstritten ist, ob es überhaupt mit unserer Verfassung vereinbar ist, bescherte uns Piloten eine überbordende Bürokratie und teilweise absurde Entscheidungen, die für die Betroffenen schicksalhaft waren, deren Auswirkungen auf die Sicherheit aber im Marginalbereich zu liegen scheinen.

Dabei sind nicht nur Piloten betroffen, sondern jeder, der sich im Sicherheitsbereich des Flughafens bewegen will. Beispielsweise der Fall, der vor dem Amtsgericht Ansbach zur Verhandlung stand: Ein Gepäckverlader am Flughafen Nürnberg war gerade zwei Jahre am Flughafen tätig, als das Luftsicherheitsgesetz mit aller Härte zuschlug: Die Überprüfung ergab, dass dem Gepäckverlader drei Verurteilungen wegen Betruges zur Last gelegt werden, außerdem gab es noch drei Ermittlungsverfahren wegen des Betrugsverdachts bei einem Landeskriminalamt.

Der Gepäckverlader wurde als unzuverlässig eingestuft, die Entscheidung wurde vom Gericht bestätigt. Der Hintergrund der Geschichte lässt einen an diesem Ergebnis zweifeln. Der Gepäckverlader hatte sich einige Jahre vor der Zuverlässigkeitsentscheidung mit einem Handy-Shop selbstständig gemacht und ist damit kläglich gescheitert. Er konnte seine Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Lieferanten nicht begleichen, diese erstatteten standardmäßig Strafanzeige wegen Betruges. Tatsächlich lag ein Betrug wohl nicht vor, weil der Gepäckverlader bei Bestellung der Waren davon ausging, er werde die Waren auch bezahlen können. Dieses wäre mit einiger Sicherheit im Rahmen eines normalen Strafverfahrens auch so festgestellt worden, jedenfalls mit einem halbwegs fähigen Verteidiger. Den aber konnte unser Gepäckverlader erst recht nicht mehr bezahlen, die Verurteilungen hat er einfach im Strafbefehlsverfahren ohne

Gerichtsverhandlung über sich ergehen lassen. Dies wurde ihm dann bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung zum Verhängnis.

Ähnliche Beispiele gibt es auch von vielen Piloten, die eine unglückliche Verurteilung akzeptiert haben, dann zu schnell gefahren sind und in der Summe die Zuverlässigkeit aberkannt erhalten.

Insofern stellt sich die Frage **Ab wann ist man überhaupt unzuverlässig?** Hier ist zu unterscheiden zwischen der luftrechtlichen Zuverlässigkeit und der Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherheitsgesetz.

### Zuverlässigkeit nach § 4 LuftVG

Die Zuverlässigkeitsüberprüfung ist an sich gar nichts Neues. Es gibt sie nahezu wortgleich schon immer – nämlich im Luftrecht. Der § 4 III LuftVG bestimmt nämlich, *dass ein Luftfahrerschein nur erteilt werden darf, wenn keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen.*

Dies unterscheidet sich eigentlich nicht wesentlich von der Regelung des Luftsicherheitsgesetzes. Damit gibt es aber letztlich zwei Sicherheitsüberprüfungen: Die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 4 LuftVG und die Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 LuftSiG. Erstere wird mit „Safety“ gekennzeichnet, letzte mit „Security“.

Außerdem – um die Sache noch etwas komplizierter zu machen – gibt es noch eine besondere gesetzliche Regelung für die Ausbildung von Luftfahrern, nämlich § 24 LuftVZO. Ein Pilot unterliegt insoweit einer doppelten Sicherheitsüberprüfung: Die Frage ist jetzt, wie unterscheiden sich die Prüfungen?

Nach § 4 III LuftVG dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzuverlässig erscheinen lassen, ein Luftfahrzeug zu führen oder zu bedienen. In § 7 LuftSiG ist normiert, dass bei der Zuverlässigkeitsüberprüfung „keine Zweifel an der Zuverlässigkeit



des Betroffenen verbleiben dürfen“. Nach § 24 LuftVZO dürfen keine Tatsachen vorliegen, die den Bewerber als unzulässig erscheinen lassen, die beabsichtigte Tätigkeit als Luftfahrtpersonal auszuüben.

Die Regelungen scheinen damit nahezu identisch. Bei genauerer Betrachtung unterscheiden sie sich allerdings deutlich. Nach dem LuftVG und der LuftVZO ist nicht die Zuverlässigkeit in der Weise gemeint, dass der Pilot gegebenenfalls terroristische Ambitionen hegt, sondern es geht hier um die Zuverlässigkeit beim Führen oder Bedienen eines Luftfahrzeuges, zur Unterscheidung gemeinhin „Safety“ genannt.

Die Blickrichtung ist hier also die, dass die Behörde sich sicher sein soll, dass der Pilot beispielsweise nicht dazu neigt, Lufttraumverletzungen zu begehen, luftrechtliche Vorschriften zu missachten oder ähnliches. § 24 LuftVZO hat letztlich die gleiche Ausgestaltung wie § 4 III LuftVO, allerdings mit einer konkreten Ausgestaltung, wann der Bewerber unzuverlässig ist und wann nicht. Bei der Betrachtung nach § 7 LuftSiG geht es dagegen um Sicherheit im Sinne nach „Security“, also um die Frage, ob man sicher sein kann, dass der Proband in dem Sicherheitsbereich eines Verkehrsflughafens keine sicherheitsgefährdenden Handlungen begeht.

## Wann aber ist denn ein Bewerber unzuverlässig?

Die meisten Fälle, die gerichtlich entschieden worden sind, finden sich zu § 7 LuftSiG. Entscheidungen zum § 4 III LuftVG sind eher selten. Ein sehr anschauliches Beispiel ist das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg vom 10. März 2009. Ein PPL-Inhaber, der 1970 seine Lizenz erlangt hatte, beantragte im Mai 2007 die Lizenzverlängerung. Die Verwaltungsbehörde lehnt die Verlängerung der Lizenz ab.

### Was ist geschehen?

Die Verwaltungsbehörde wirft dem Piloten Folgendes vor: Er habe nicht bemerkt, dass sein Fliegerarzt irrtümlich eine falsche Gültigkeitsdauer im Tauglichkeitszeugnis aufgenommen hatte (2 Jahre und 8 Monate). Weiter sei er ohne wirksame Prüferanerkennung noch als Prüfer tätig gewesen und habe als Prüfer bei drei Piloten falsche Eintragungen in dem Luftfahrerschein vorgenommen. Zudem hatte er Einträge in der Flensburger Verkehrssünderkartei. In der Summe hat das OVG Lüneburg hier die luftrechtliche Zuverlässigkeit nach § 4 III LuftVG verneint.

Dieses Urteil zeigt sehr exemplarisch die Zielrichtung der Zuverlässigkeit im Sinne des Luftverkehrsgesetzes auf: Nämlich sicherzustellen, dass der Luftfahrer zuverlässig luftrechtliche Regeln und Vorschriften einhält und sich somit zuverlässig im Luftverkehr verhält. Mag man bei der Entscheidung des OVG Lüneburg noch Zweifel haben, ob man als Pilot tatsächlich bemerken muss, dass der Fliegerarzt einen falschen Gültigkeitszeitraum eingetragen hat, so ergibt die Gesamtschau erhebliche Zweifel an der luftrechtlichen Zuverlässigkeit. Ein Fehler kann einem Luftfahrer immer einmal passieren. Gerade die Komplexität der luftrechtlichen Vorschriften bzw. der verschiedenen Fristen zur Verlängerung der Berechtigungen und Lizenzen führt leicht zu Fehlern. Der Pilot im vorliegenden Fall wird mit Sicherheit nicht sofort nach Ausstellung des Tauglichkeitszeugnisses die Gültigkeitsdauer nachgerechnet und überprüft haben, sondern er legt wie fast jeder Pilot das Tauglichkeitszeugnis erst einmal zur Seite und schaut dann ein Jahr später nach, „Wann muss ich eigentlich wieder zum Fliegerarzt?“. Wenn er dann feststellt, dass er noch acht Monate Zeit hat, so mag dies ein vermeidbarer Fehler sein, für eine Unzuverlässigkeit gibt dies allein aber noch nichts her, hier kann einfach ein ganz normaler Fehler unterlaufen sein.

Berücksichtigt man allerdings die weiteren Tatsachen, die der Entscheidung des OVG zugrunde liegen, so ergibt die Gesamtschau jedenfalls, dass der Pilot mit seinen Aufgaben als Prüfer überfordert gewesen ist. Er hat übersehen, dass seine Prüferanerkennung ausgelaufen ist und hat trotzdem weiter Prüfungen abgenommen. Darüber hinaus hat er bei seiner Tätigkeit als Prüfer ohne Anerkennung die Lizenzen der Prüflinge falsch verlängert, so dass in jedem Fall von einer Untauglichkeit als Prüfer auszugehen ist.

Allerdings müsste man hier überlegen, ob wirklich eine Unzuverlässigkeit oder eher eine Untauglichkeit vorliegt, die die Behörde hätte veranlassen müssen, den betroffenen Prüfer einer fachlichen Überprüfung durch einen Senior Examiner zu unterziehen. Scheinbar war der betroffene Luftfahrer mit den neuen Fristen und Gültigkeitsdauern vollständig überfordert. Der Komplex bis zu diesem Punkt dürfte insofern eher eine Untauglichkeit in Form einer Unfähigkeit sein. Dies hat aber noch keinen Einfluss auf die Tätigkeit als Luftfahrer.

Die Verstöße im Straßenverkehr haben dann beim OVG wohl das Fass zum Überlaufen gebracht, zumal der Pilot prozesstaktisch sehr ungeschickt vorgegangen zu sein scheint, indem er beispielsweise sein Flugbuch trotz Aufforderung nicht vorgelegt hat. Der Pilot dieses Falles hätte bei geschickterer Verteidigung vielleicht erreichen können, dass er die luftrechtliche Zuverlässigkeit behält. Dann hätte er darlegen müssen, dass er als Pilot absolut zuverlässig tätig ist, aber mit den neuen luftrechtlichen Vorschriften im Rahmen seiner Prüfertätigkeit vollständig überfordert ist. Er hätte darlegen können, dass er auf die Rechte seiner Prüfertätigkeit verzichtet und künftig nur noch als Pilot am Luftverkehr teilnehmen möchte. Dann wäre der gesamte Komplex der Fehler aus der Prüfertätigkeit wohl nicht mehr Gegenstand der Betrachtungen gewesen und es wäre allein zu beleuchten, ob ein Pilot wirklich bemerken muss, dass der Fliegerarzt ein falsches Datum einträgt beziehungsweise wie sich Punkte in Flensburg dann auf die Entscheidung auswirken.

**Ergebnis: Unzuverlässig im Sinne von § 4 III LuftVG** ist derjenige, bei dem Zweifel bestehen, ob die Regeln des Luftverkehrs von ihm eingehalten werden. Luftfahrtverstöße sind hier ein wichtiges Indiz, aber auch Verstöße im Straßenverkehr oder Straftaten können



hier Hinweise geben. Einen klar umgrenzten Maßstab oder einen „Verstoß-Katalog“, ab dem eine Unzuverlässigkeit anzunehmen wäre, gibt es nicht. Es ist letztlich die Gesamtschau, die den Eindruck der Zuverlässigkeit oder der Unzuverlässigkeit bildet.

Sehr schön hat es das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen in einer Entscheidung aus dem Jahre 2007 auf den Punkt gebracht:

*„Nicht jedes Defizit bei der Würdigung der Persönlichkeit des Betroffenen und dem sich daraus herzuleitenden Vorliegen eventueller charakterlicher Mängel hat eine luftverkehrsrechtliche Unzuverlässigkeit zur Folge. Ein in der Vergangenheit liegendes, auch strafrechtlich relevantes Verhalten kann Zweifel an der luftverkehrsrechtlichen Zuverlässigkeit nur dann begründen, wenn es nach dem Gesamtbild der Persönlichkeit Grund zu der Annahme gibt, beim Überprüften sei aktuell oder künftig ein Verstoß gerade gegen die Anforderungen an die Sicherheit des Luftverkehrs zu befürchten.“*

## Zuverlässigkeit nach § 24 LuftVZO

§ 24 LuftVZO dagegen bietet einen solchen Katalog zumindest in Ansätzen. Diese Norm regelt nämlich konkret, wann ein Bewerber ausreichend zuverlässig ist, um zum Luftfahrer ausgebildet zu werden. Satz 2 der Verordnung legt fest, dass eine Zuverlässigkeit in der Regel nicht gegeben ist, wenn der Bewerber wegen eines Verbrechens verurteilt wurde (Mindeststrafe 1 Jahr) und seit der letzten Verurteilung noch keine 10 Jahre verstrichen sind oder wenn der Proband wegen sonstiger vorsätzlicher Straftaten zu einer Freiheitsstrafe verurteilt wurde und seit der letzten Verurteilung fünf Jahre noch nicht verstrichen sind. Darüber hinaus besteht nach § 24 LuftVZO in der Regel eine Unzuverlässigkeit,

wenn jemand wiederholt gegen verkehrsrechtliche Vorschriften verstoßen hat, sofern diese Verstöße für die Beurteilung der Zuverlässigkeit relevant sind oder wenn regelmäßig Alkohol, Rauschmittel oder Medikamente missbraucht werden.

Diese Norm bietet insofern einen sehr viel konkreteren Leitfaden, ab wann eine (luftrechtliche) Unzuverlässigkeit anzunehmen ist als § 4 III LuftVG mit seinen unbestimmten Rechtsbegriffen. Auch für § 4 III LuftVG ergibt sich aber aus § 24 LuftVZO eine Leitlinie. Wenn nämlich die dort zitierten Grenzwerte für Personen gelten, die erst einen Luftfahrerschein erwerben wollen, so stellen die dort genannten Parameter für einen Piloten, der bereits Lizenzinhaber ist, in jedem Fall die äußerste Grenze dar, ab der eine Unzuverlässigkeit angenommen werden kann.

Es spricht viel dafür, bei einem Lizenzinhaber – gerade bei Berufspiloten – einen gemäßigteren Maßstab anzulegen, wenn ein Scheinentzug ansonsten zu einer Existenzvernichtung führen würde.

Es ist aber auch für einen Privatpiloten eine sehr viel einschneidende Maßnahme, wenn ein erworbener Schein entzogen wird als wenn die Aufnahme der Ausbildung (zunächst) verweigert wird, bis definierte Fristen eingetreten sind. Insofern ist der Rahmen des § 24 LuftVZO die Obergrenze bei der Beurteilung eines Scheininhabers.

## Zuverlässigkeit im Sinne von § 7 LuftSiG

Die Zuverlässigkeit im Sinne des § 7 LuftSiG hat dagegen eine völlig andere Zielrichtung. Hier geht es darum, ob der Luftfahrzeugführer im Sicherheitsbereich eines Flughafens ein Sicherheitsrisiko darstellen würde. Nach § 7

LuftSiG werden aber nicht nur Piloten, sondern sämtliche Personen, die sich im Sicherheitsbereich eines Flughafens aufhalten können, sicherheitsüberprüft. Danach ist jemand unzuverlässig, wenn

*„bei der Überprüfung die Auskünfte Anhaltspunkte für Zweifel an der Zuverlässigkeit des Betroffenen bieten.“*

*Diese Klausel ist an Offenheit kaum zu überbieten. Zweifel an der Zuverlässigkeit eines Menschen kann man letztlich immer haben. Jeder kennt doch eine Vielzahl von unzuverlässigen Personen, oder? Dieses kann also so nicht gemeint sein.*

Gemildert wird die „Zweifelsklausel“ nur dadurch, dass sich nach dem Gesetz „Anhaltspunkte“ für die Unzuverlässigkeit ergeben müssen. Um die Norm insoweit überhaupt fassbar zu machen, muss man deshalb wohl als ungeschriebenes Tatbestandsmerkmal aufnehmen, dass sich aus den Auskünften konkrete, sicherheitsrelevante Anhaltspunkte für eine Unzuverlässigkeit ergeben müssen. Offen ist selbst nach dem neuesten Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes noch, ob § 7 LuftSiG überhaupt verfassungsgemäß ist.

Bislang ist lediglich entschieden worden, dass das Gesetz einer Zustimmung des Bundesrates nicht bedurfte. Die entscheidende Frage, ob das Gesetz nicht das Grundrecht auf die informationelle Selbstbestimmung verletzt, ist vom Bundesverfassungsgericht noch nicht und beantwortet worden.

Insgesamt sind von den überprüften Betroffenen lediglich 0,19 Prozent als unzuverlässig eingestuft worden. Ob dies allerdings tatsächlich Personen sind, die im Luftsicherheitsbereich terroristisch handeln, erscheint sehr fraglich. Schauen wir uns doch einmal an,

in welchen Fällen Gerichte eine Unzuverlässigkeit angenommen haben: Ein angehender Pilot erhält im Rahmen der Überprüfung nach § 7 LuftSiG eine Anhörung: Er sei durch Strafbefehl zu 35 Tagessätzen je 15,00 Euro verurteilt worden, weil er Berufsausbildungsbeihilfe angenommen habe, obwohl er die Ausbildung abgebrochen hatte (und dies natürlich der Bundesagentur nicht mitteilte). Sodann ist er zu einer viermonatigen Freiheitsstrafe auf Bewährung wegen „eigenmächtiger Abwesenheit“ verurteilt worden – er hatte den Zivildienst geschwänzt. Das Verwaltungsgericht Ansbach hat hier eine Unzuverlässigkeit angenommen, da die strafrechtlichen Verurteilungen „anschaulich die Gleichgültigkeit des Klägers gegenüber der Rechtsordnung und seinen staatsbürgerlichen Pflichten“ zeigen würden.

Das Verwaltungsgericht Karlsruhe hat einen Piloten für unzuverlässig gehalten, der vor vier Jahren wegen Vergewaltigung zu einem Jahr und sechs Monaten Freiheitsstrafe verurteilt worden ist. Hier stellt sich die Frage, ob eine Vergewaltigungstat – so verurteilenswert sie ist – wirklich einen Hinweis auf die Zuverlässigkeit im Sinne von § 7 LuftSiG bietet. Was ist denn die Ausrichtung des Luftsicherheitsgesetzes? Doch wohl die, zu verhindern, dass die Person sicherheitsgefährdende Verhaltensweisen im Sicherheitsbereich eines Flughafens unternimmt. Wieso das bei einem Vergewaltiger zu befürchten sein soll, erschließt sich nicht ohne Weiteres.

Einig sind sich die Verwaltungsgerichte allerdings, wenn es um die Verurteilung wegen Betrugsstraftaten geht: In einem weiteren Fall aus jüngerer Zeit hat das Verwaltungsgericht einen Piloten als unzuverlässig beurteilt, der im Rahmen einer Insolvenz zu 2 Jahren auf Bewährung wegen Betrages

## Zum Autor:

Stefan Hinners wurde 1960 in Reinbek bei Hamburg geboren. Nach dem Abitur studierte er Betriebswirtschaftslehre sowie Rechtswissenschaften. Die Juristischen Staatsexamen hat er als Prädikatsexamen absolviert. Seitdem ist er als Rechtsanwalt mit Rechtsanwalt Brüggemann in Hamburg tätig.

Hinners besitzt seit 1989 die Privatpilotenlizenz, ist seit 1992 Berufspilot mit Instrumentenflugberechtigung. Seit 1993 ist er im Besitz der Lehrberechtigung und seit 2003 auch der Lehrberechtigung für Berufspiloten. Im Jahre 1997 erwarb er die Lizenz zum Führen von Hubschraubern, 1998 von mehrmotorigen Flugzeugen und hat hierbei bereits über 3.000 Gesamtflugstunden auf verschiedensten Mustern gesammelt. Überdies ist Hinners Sachverständiger und Prüfer des Luftfahrt-Bundesamtes für die Überprüfung von Piloten und zählt damit zu den versierten Kennern der Materie.



verurteilt wurde, wegen einer weiteren Betrugstat zu 9 Monaten und der im Rahmen einer Verurteilung wegen Bankrotts eine weitere Freiheitsstrafe erhalten hat.

### Ergebnis:

Für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nach dem Luftsicherheitsgesetz gibt es keine klare Richtlinie. Die Urteile sind manchmal schwer nachvollziehbar. Es mag dies oftmals auch an unglücklicher Rechtsverteidigung liegen, aber teilweise werden Piloten auch wegen kleinerer Delikte für unzuverlässig erachtet.

Richtigerweise kann aber eine Unzuverlässigkeit nur angenommen werden, wenn die Straftat aus sich heraus auf eine Unzuverlässigkeit hinweist – dies ist beispielsweise bei Betrugsstraftaten von einigem Umfang der Fall. Wer betrügt, zeigt, dass ihm die Rechtsgüter anderer um des eigenen Vorteils willen egal sind, dass ihm egal ist, wenn andere geschädigt werden, solange nur der eigene Vorteil gewahrt bleibt. Gerade dieses könnten sich Terroristen zu nutze machen. Es besteht insoweit dann die Gefahr, dass derartige Personen gegen finanzielle Vorteile versuchen, Sicherheitsvorschriften zu umgehen.

Es werden – vielleicht zunächst – nur kleinere Handreichungen verlangt, oder die wahren Absichten werden verschleiert. Daher geht das Luftsicherheitsgesetz davon aus, dass Personen, die zu Betrugsdelikten neigen, generell nicht zuverlässig im Sinne von § 7 LuftSiG sind.

Hierbei muss es aber auch verbleiben. Eine Ausweitung auf jegliche Art von Straftat – also von der Straftat zwingend auf eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Luftsicherheitsgesetzes zu schließen – verbietet sich. Es müssen eben **konkrete, sicherheitsrelevante Anhaltspunkte** feststellbar sein, die für eine Unzuverlässigkeit sprechen, um eine Unzuverlässigkeit nach § 7 LuftSiG aussprechen zu können.

*Text: Rechtsanwalt Stefan Hinners, Hamburg · Quelle: aviation news, 4/2010, Seite 4 – 6*

75 Jahre Messerschmitt Bf (Me) 109

## Gastflugzeug im Dornier Museum

Willy Messerschmitt gehört neben Claude Dornier zu den großen Pionieren der Luftfahrt in Deutschland. Allein das Flugzeug Me 109 gilt in der deutschen Luftfahrtgeschichte seit nunmehr 75 Jahren als einer der technischen Meilensteine schlechthin.

# Verstärkung in der Geschäftsstelle des BWLV

Referat Ausbildung und Flugsicherheit erhält Unterstützung

**S**eit November 2010 arbeitet Martin Jost, vormals Flugsicherheitsinspektor beim DAeC, hauptamtlich im Referat Ausbildung und Sport in der Geschäftsstelle des BWLV. Er wird in wenigen Monaten die Nachfolge von Harald Golly antreten, der dann nach jahrzehntelanger Tätigkeit im Verband in den wohlverdienten Ruhestand tritt.

Martin Jost ist in Baden-Württemberg längst kein Unbekannter mehr. Seit Ende 2005 stand er dem BWLV, seinen Vereinen und Mitgliedern als Flugsicherheitsinspektor des Deutschen Aero Club e.V. unterstützend und beratend zur Seite, bis zur Auflösung des Büros für Flugsicherheit beim DAeC. Bereits mit 14 Jahren begann er seine Ausbildung bei der Sportfluggruppe Immelmann e.V. am südbadischen Flugplatz Bremgarten. Nach dem Erwerb der Lizenz für Segelflugzeugführer folgten rasch die Berechtigungen für Motorflug, Motorsegler und Ultraleicht. Im Laufe der Zeit erweiterte Jost seine jeweiligen Lizenzen mit der entsprechenden Lehrberechtigung und ist seither bei seinem Verein in der Pilotenausbildung stark engagiert. Darüber hinaus ist Martin Jost als Prüfer für das Regierungspräsidium Freiburg und als Beauftragter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) tätig.

Der neue Mitarbeiter in der Geschäftsstelle wird nicht nur die Aufgaben von seinem Vorgänger im Bereich der hauptamtlichen Führung des BWLV-Ausbildungsbetriebes, der Fluglehreraus- und -fortbildung übernehmen. Daneben betreut er in Zusammenarbeit mit Manuel Löhmann die Fachsparten und die Luftsportju-



gend bei der Durchführung ihrer luftsportlichen Aufgabenstellungen und im Bereich des Sportes. Ein weiterer Schwerpunkt seiner Tätigkeit wird der Aufbau eines neuen Referates „Flugsicherheit“ im BWLV sein. Ziel ist es, den Mitgliedern und Vereinen im BWLV fortan ein Leistungsangebot in Fragen der Flugsicherheit zur Verfügung zu stellen. Damit soll auf Landesverbandsebene eine eigenständige Flugsicherheitsplattform geschaffen werden, die nach der Schließung des Büros für Flugsicherheit beim DAeC dort in Wegfall geraten war.

Martin Jost wird seine Aufgaben an zwei Standorten erfüllen. An drei Tagen in der Woche ist er in der Geschäftsstelle des BWLV tätig, an zwei weiteren Tagen arbeitet er in seinem Home-Office in Freiburg bzw. im Außendienst bei Veranstaltungen und Fachvorträgen. *red.*



## Rabatt im DAeC-Shop

**D**er neue Shop der Hoffmann Group ist online! Europas führender Anbieter von hochwertigen Werkzeugen ist in Luftsportlerkreisen längst bekannt. Das Beste: Alle Inhaber einer DAeC-Kreditkarte erhalten bei Einkäufen im DAeC-Shop einen Rabatt.

Im DAeC-Shop bietet die Hoffmann Group von der Zerspanung über Schleif- und Messmittel, bis hin zu Hand- und Elektrowerkzeugen nahezu alles Werkzeug, das Sie für die Arbeit an Ihrem Flugzeug benötigen. Sie finden diesen Shop unter dem Link: [www.hoffmann-tools.com](http://www.hoffmann-tools.com).

Jeder DAeC Kunde erhält zudem einem Einkaufsgutschein. Ab einem Bestellvolumen von 100 Euro werden durch Eingabe des Codes „hoffmann2010“ im Warenkorb des Toolshops zehn Euro erlassen. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, sich direkt über die E-Mail-Adresse [luftsport@hoffmann-group.com](mailto:luftsport@hoffmann-group.com) mit dem Unternehmen in Verbindung zu setzen.

Mehr Infos über den Shop finden Sie unter [www.hoffmann-tools.com](http://www.hoffmann-tools.com) oder über [www.hoffmann-group.com](http://www.hoffmann-group.com). Infos über die DAeC-Kreditkarte unter [www.daec.de/kreditkarte.php](http://www.daec.de/kreditkarte.php).

## Theoriekurse Garmin 1000 Motorflugschule Hahnweide

<b>Grundkurs G1000</b> Sa., 19.03.2011  Di., 29.03.2011	2 Tage 09.00 – 12.00 Uhr 13.00 – 16.00 Uhr 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele
<b>Refresher G1000</b> Di., 19.04.2011	1 Tag 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele
<b>Grundkurs G1000</b> Sa., 02.07.2011  Di., 12.07.2011	2 Tage 09.00 – 12.00 Uhr 13.00 – 16.00 Uhr 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele
<b>Refresher G1000</b> Di., 26.07.2011	1 Tag 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele
<b>Grundkurs G1000</b> Sa., 03.09.2011  Di., 13.09.2011	2 Tage 09.00 – 12.00 Uhr 13.00 – 16.00 Uhr 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele
<b>Refresher G1000</b> Di., 20.09.2011	1 Tag 19.00 – 21.30 Uhr	Lehrer Gerald Graf / Gert Hägele

**Anmerkung:** Für diesen Kurs gilt eine Mindestteilnehmerzahl von 7 Personen. Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

## JUGEND

### Baerenthal 2011

**Hochinteressante Vorträge,  
ausgefallenes Programm,  
und jede Menge Spaß ...**

**Für alle Luftsportjugendlichen!**

**Wann: 18. bis 20. Februar 2011**

**Wo: Centre de Jeunesse in  
Baerenthal (Elsaß)**

**Anmeldung:**

An die Bezirksjugendleitung Nordbaden. Alle Anmeldeunterlagen findet ihr direkt auf der Homepage!

[www.bwlv.de/service/downloads/luftsportjugend.html](http://www.bwlv.de/service/downloads/luftsportjugend.html)

Wir freuen uns, wie im vergangenen Jahr, sehr auf eure rege Teilnahme.

*Gez. Bezirksjugendleitung Nordbaden*

Christoph Etspüler  
Bezirksjugendleiter Nordbaden  
[etspueler@bwlv.de](mailto:etspueler@bwlv.de)

Philip Schmidt  
Stv. Bezirksjugendleiterin Nordbaden  
[schmidt@bwlv.de](mailto:schmidt@bwlv.de)

## 27. Dettinger Volleyballturnier 2011

Das Wetter ist mal wieder schlecht und Ihr wisst nicht was tun? Dann haben wir genau das Richtige für Euch, denn es ist wieder Volleyballturnier in Dettingen. Eingeladen sind alle Flieger die genug Kondition für das Volleyballspielen haben.

**Tatort: Sporthalle Dettingen/Teck**

**Termin: Samstag, 5. Februar 2011**

**Neuerung:** Um das Turnier fairer zu machen und den Volleyball spielenden Flieger Nachwuchs zu fördern, würden wir es begrüßen, wenn in euren Mannschaften mindestens drei Teilnehmer unter 25 Jahren mitspielen! Diese Mannschaften werden bevorzugt behandelt. Das bedeutet: Mannschaften mit weniger als drei Teilnehmer unter 25 Jahren werden von uns intern auf eine Warteliste gesetzt.

**Anmeldung:** ab sofort auf unserer Homepage [www.flg-dettingen.de](http://www.flg-dettingen.de)

Die Teilnahmegebühr beträgt 30 EUR und sollte gleichzeitig mit der Anmeldung auf folgendes Konto überwiesen werden:

Kontoinhaber: (Fliegergruppe Dettingen) Jugendkasse

Kontonummer: 100188059

Bankleitzahl: 61150020

Bank: Kreissparkasse Esslingen

Kennwort: „Gruppenname“ Volleyballturnier '11

Bitte auf der Überweisung auch den Gruppennamen angeben.

Über die Teilnahme entscheidet wie immer die Reihenfolge der Überweisung.

Anschließend sind alle zum Volleyballfest mit Siegerehrung auf dem Flugplatz Grabenstetten eingeladen. Zur Stärkung und Erholung nach den Turnier-Strapazen bieten die Grabis Leberkäse mit Kartoffelsalat an. Gegen 21 Uhr findet in Grabenstetten die Siegerehrung des Turniers statt. Anschließend gibt es ein gemütliches Fliegerfest mit Bar, Cocktails und Musik.

*Eure Dettinger Luftsportjugend*

Sport-Audit Luftsport

## Auditoren für Vereine

Das Sport-Audit Luftsport wird bundesweit umgesetzt. Das bedeutet auch, dass neue Auditoren ausgebildet werden müssen, die den Vereinen helfen und sie betreuen. Am 13. und 14. November 2011 haben rund 30 Vertreter des DAeC und des Deutschen Modellflieger-Verbandes (DMFV) mit dem ersten, theoretischen Teil eine wichtige Hürde auf dem Weg zum Auditor genommen. Das Sport-Audit Luftsport ist ein Gemeinschaftsprojekt der beiden Luftsportverbände, es wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert.

„Der Auditor muss die Vereine informieren, motivieren und vor allem auf Verbesserungsmöglichkeiten sowie Schwachstellen aufmerksam machen – Kritik erwünscht, aber bitte konstruktiv, also aufzeigen, wo und wie verbessert werden kann.“ Umweltauditorin Dr. Christiane Salzbrenner weiß, was einen guten Auditor auszeichnet. Sie hat das Sport-Audit Luftsport zusammen mit den Partnern aus den Verbänden entwickelt. Aus ihrer langjährigen Erfahrung in der Umwelt- und Qualitätsberatung kennt sie die Knackpunkte. „Die Vereine müssen den Vorteil des Engagements erkennen. Sie brauchen Vertrauen zum Auditor und die Bereitschaft, Dinge zu ändern. Manchmal gehört es auch dazu, von lang geübten Routinen Abschied zu nehmen.“

Auch Fritz Frenzel, Vorsitzender des DAeC-Ausschusses Umwelt und Natur, hat die Schulbank gedrückt. Ehrensache, dass er sich auch als Auditor ausbilden lässt. Er begrüßt das Projekt und das kontinuierliche Engagement des DAeC in Sachen Umwelt und Natur. „Das Sport-Audit Luftsport ist die konsequente Fortsetzung des DAeC-Angebotes von Umweltschutzmaßnahmen für Luftsportler und ihre Vereine. Angefangen mit dem Verhaltenskodex, versorgen wir mit den Ausbildungsunterlagen Luftfahrt-Naturschutz, dem Projekt „Luftige Begegnungen“, der Ausweisung der luftfahrtrelevanten Vogelvorkommen auf den ICAO-Karten und jetzt der bundesweiten Umsetzung des Sport-Audits Luftsport die Piloten mit hilfreichen, praxisnahen Unterlagen zu allen wichtigen Umweltthemen. Die Förderung der Projekte mit öffentlichen Mitteln zeigt zudem, dass unsere Arbeit auch auf der Ebene der

Ministerien und Behörden weiterhin anerkannt und hoch geschätzt wird.“

Weitere Informationen sind unter [www.daec.de/uw/projekte/Sport-Audit\\_Luftsport.php](http://www.daec.de/uw/projekte/Sport-Audit_Luftsport.php) veröffentlicht.

BMU und BfN

## Wandertag 2011

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesamt für Naturschutz (BfN) rufen für das Jahr 2011 erneut zu Wanderaktionen auf. Der bundesweite Wandertag wird dezentral in Deutschland mit einem Schwerpunkt am Wochenende des Internationalen Tages der Biologischen Vielfalt (21. und 22. Mai 2011) durchgeführt.

Der gesamte Aktionszeitraum, in dem wieder themenbezogene, geführte Wanderungen angeboten werden können, erstreckt sich vom 14. Mai bis zum 26. Juni 2011. Das Thema des kommenden Wandertages wurde aus Anlass des Internationalen Jahres der Wälder 2011 gewählt. Der Slogan lautet: „Gemeinsam wandern – Vielfalt in Wäldern erleben!“

Die Veranstalter möchten Sportvereine gerne als Partner, Multiplikator oder Organisator für die Wanderkampagne gewinnen. Das BfN lädt alle Interessierte zu einer zentralen Informationsveranstaltung am 25. Januar 2011, im Bundesamt für Naturschutz in Bonn ein.

Informationen unter [www.wandertag.biologischeVielfalt.de](http://www.wandertag.biologischeVielfalt.de).

Anmeldungen bis zum 10. Januar 2011 per Mail an [wandertag@bfn.de](mailto:wandertag@bfn.de).

LSV Thüringen informiert:

## Einladung Lehrerweiterbildung im Fallschirmsport

**Veranstalter:** SFG Fallschirmsport Thüringen

**Referent:** Franz Scheuermann und Guido Wüst

**Termin:** 15. Januar 2011

**Zeit:** 10:00 bis 18:00 Uhr

**Ort:** Flugplatz Gera – Leumnitz Vereinsheim OFC Gera e.V.

**Teilnehmer:** Fallschirmsprunglehrer und Interessierte des Fallschirmsports

**Themen:**

- Aufgaben und Pflichten des Lehrers
- Allgemeine und direkte Sicherheit
- Lizenzerhaltung
- Befähigungen und Weiterbildung
- Sicherheit bei der Schirmfahrt im Schulbetrieb
- Einsatz von Fallschirmtechnik im Schulbetrieb

Referenten und Themen können sich bis zum Lehrgang noch ändern.

**Ziel:** Diese Weiterbildungsmaßnahme kann von Lehrern auch als Weiterbildungslehrgang gemäß § 96 Abs. 4 Satz 2 der Verordnung über LuftPersV zur Verlängerung der Lehrberechtigung genutzt werden. (Genehmigung vom LSGB Braunschweig liegt vor) Am Ende des Lehrganges erhält jeder teilnehmende Lehrer eine Teilnahmebestätigung.

**Anmeldung:** Auf Grund der Planung wäre es nicht schlecht, wenn sich die Teilnehmer bis zum 9. Januar 2011 unter: E-Mail: [uwe.raschke@gmx.de](mailto:uwe.raschke@gmx.de) Tel: 0172/8659172, Fax: 0365/5525673.

*Uwe Raschke, Landesreferent Fallschirmsport im LSV Thüringen e.V.*

## AK SEKTOREN

### Infoabend des Arbeitskreis Sektoren 2011

Infoabend mit der DFS und dem AK-Sektoren zur Luftraumnutzung und Luftraumentwicklung im Raum Stuttgart sowie an den Verkehrslandplätzen im süddeutschen Raum.

**Freitag, 4. März 2011, 19.30 Uhr, Alte Turnhalle in Herrenberg**

Weitere Informationen sowie das Programm zur Veranstaltung folgen in einer der kommenden adler Ausgaben sowie unter [www.bwl.v.de/service/segelflug-sektoren-stuttgart.html](http://www.bwl.v.de/service/segelflug-sektoren-stuttgart.html)

**Hinweis:** Im Dezember-adler wurde auf Seite 45 versehentlich ein falsches Datum abgedruckt. Wir bitten dies zu entschuldigen.

# WIR NEHMEN ABSCHIED . . .

## Jochen „Cassius“ Ewald

20. März 1955 Rheinhausen – 17. November 2010 Würselen

Sehr gut erinnere ich mich an das Fest der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen (FVA) zum 60-jährigen Jubiläum am 14. und 15. Juni 1980 und unsere ersten gemeinsamen Luftaufnahmen, er flog die von ihm auch zum Erstflug gesteuerte FVA 20, das nagelneue Standardklassen-Segelflugzeug der Aachener Akaflieg. Gekannt hatten wir uns schon ein paar Jahre, vor allem in unserer gemeinsamen Leidenschaft, die Geschichte des Segelflugs und der Segelflugzeug-Entwicklung bis zu den neuesten Super-Orchideen zu erforschen und aufzuzeichnen und später darüber zu berichten – inzwischen mehr als die Hälfte seines Lebens, des Lebens von Jochen Ewald, genannt und eher bekannt als „Cassius“, seinem Akaflieg-Nicknamen.

Völlig unerwartet und ohne sichtbaren Anlass ließ der 55-jährige seine Lebensgefährtin, Familie, Freunde und Bewunderer allein. Am 17. November 2010 flog Jochen Ewald seinem irdischen Leben davon.

Ergebnislos besuchte Jochen die Volksschule Moers Kapellen, danach bis zum Abitur 1973 das Mathematisch-Naturwissenschaftliche Gymnasium in Rheinhausen. Seinen Wehrdienst leistete er gleich danach beim Jagdgeschwader 71 in Wittmund ab, in dessen Instandhaltungsstaffel er auch noch zwei Monate Praktikum fürs Studium absolvieren konnte. 1975 begann er an der RWTH Aachen Flugzeugbau zu studieren und engagierte sich in der FVA, mit Darmstadt die älteste deutsche Akaflieg.

Jochens fliegerische Laufbahn begann bereits 1967, da war er gerade zwölf Jahre alt, mit dem Eintritt in die Luftsportgemeinschaft Rheinhausen, deren Nachkriegszeit wesentlich von seinem Vater Bruno Ewald als Mitgründer und nimmermüder Fluglehrer geprägt ist. So wuchs Jochen auf dem Segelflugplatz auf. Im Laufe der Jahre gehörte er neben der LSG Rheinhausen und der FVA auch dem internationalen Vintage Glider Club und den Segelfluggruppen der RAF Germany Two Rivers in Laarbruch und Phoenix in Brüggen und dem dortigen Army Gilding Center Condor an, bis diese nach der Wende mit dem Abzug der Briti-

schen Truppen Deutschland verließen. Oft war er in Lasham, Großbritannien zum Segelfliegen und pflegte den Gedankenaustausch mit berühmten englischen Segelfliegern, wie Christopher Wills (VGC Präsident) und Derek Piggott, dem unbestrittenen Master aller Segelfluglehrer weltweit.

Schon in seiner frühen Akafliegezeit zeigte sich seine bemerkenswerte Fähigkeit zum ingenieurmäßigen Fliegen, so dass ihm zum Beispiel die Flugprobung der FVA 20 übertragen wurde. Ebenso flog er die ersten Flugversuche mit der Rückströmungsklappe am Twin Astir der FVA. Sein Streben immer neue Flugzeugtypen sich selbst zu erfliegen, war bald überall bekannt, man konnte sie ihm auch bedenkenlos anvertrauen. Ja, sogar die Konstrukteure neuer Segelflugzeuge überließen ihm ihre Superorchideen in der berechtigten Erwartung ein vertrauliches objektives Urteil über die Flugeigenschaften zu bekommen. Jochen konnte sehr wohl unterscheiden, welches Wissen für seine weltweit veröffentlichten fundierten, korrekten, leicht verständlichen und höchst geschätzten Flugberichte taugt, oder welche Feststellung noch weiteres Feintuning durch den Erbauer auslöst, alles würdig eines Testpiloten mit Zertifikat. Mehr als 200 verschiedene Typen von Segelflugzeugen, und Motorseglern, motorisierten ULs und -Ultraleichtgleitflugzeugen stehen in seinen Flugbüchern.

Schon bald ließ sich Jochens Rückstand im Studium nicht mehr verbergen, das Fliegen war ihm unendlich wichtiger geworden und geblieben. Mit dem unerwarteten Tod des Vaters 1989 kippte Jochen seine akademische Ausbildung endgültig. Sein Leben galt nunmehr ganz der freien fliegerischen und journalistischen Tätigkeit, was nur einem Menschen mit sehr bescheidenen Ansprüchen fürs eigene Leben gelingen kann. Jochen war so ein Lebenskünstler, der im Zelt neben den Flugzeugen schlief, wenn andere ins Hotel gingen.

Über all dem Suchen nach neuen fliegerischen Erfahrungen kam der Dienst an der Gemeinschaft, die Pflege der sprichwörtlichen Fliegerkameradschaft nie zu kurz. Wo immer er war und es etwas anzupacken galt, Jochen



war da, ohne erst gebeten werden zu müssen, sei es am eigenen Flugplatz oder irgendwo in Deutschland und bei den VGC-Rallies in ganz Europa. Seine Spezialmütze, das zusammengeknotete Taschentuch machte es auch leicht, ihn zu finden. Dieses „zuerst Anderen beizustehen“ ist sicher eine Hauptursache für den Abbruch seines Studiums. Die Treffen mit alten Segelflugzeugen und Gleitern im VGC und den immer zahlreicher werdenden Oldtimergruppen in den örtlichen Vereinen, wie die Idaflieg Fluglager in Aalen-Elchingen mit den neuesten Schöpfungen heimischer und manchmal auch ausländischer Segelflugzeug-Konstrukteure waren ohne ihn eigentlich undenkbar. Und immer hatte er auch seine Kameras dabei. Stets gelangen ihm eindrucksvolle Bilder seiner geliebten Segler am Boden und in der Luft, selbst drin sitzend oder von außen fotografierend, ob nun ganz ohne oder auch mit Motor und mal ganz groß bis zu kleiner Streckung der Tragflügel. Er fand die anmutenden und anmutigen Blickwinkel und zeigte die wichtigen konstruktiven Details.

Über sein stets überall wahrgenommenen technisch orientiertes Fliegen hinaus, wusste Jochen sehr wohl um die Schönheit und Faszination des Segelfliegens und dessen sportliche Herausforderungen: Jochen Ewald war Inhaber der Gold C mit zwei Diamanten!

Auch wenn wir seine zahlreichen Zeitschriften-Artikel und Buchbeiträge weiterhin zur Hand nehmen können, ist die internationale Segelfliegerwelt mit Jochens Endanflug in ein virtuelles Landefeld ärmer geworden.

*Text und Foto: Peter F. Selinger*

## Hans Graupner, großzügiger Mäzen

„Der kleine UHU“ ist legendär. Für Generationen von Jungen war der „kleine UHU“ der Einstieg in die faszinierende Welt des Modellflugs. Mit dem UHU wurde auch Graupner Modellbau im Luftsport bekannt. Hans Graupner war der langjährige Chef des traditionsbewussten und erfolgreichen württembergischen Familienunternehmens aus Kirchheim unter Teck.

Er war ein hochherziger Mäzen. Freigiebig förderte Hans Graupner den Modellflug im BWLV sowie dem DAeC und unterstützte vor allem die jungen Sportler. Die Luftsportjugend bedachte er mit großzügigen Spenden. So half er vor zwei Jahren gerne, die jüngste Maßnahme, das Basisprojekt

Nachwuchsgewinnung, zu realisieren. Die Luftsportjugend hatte zusammen mit dem Haus der Luftsportjugend und Graupner Modellbau das Konzept entwickelt. Mehr als 3.000 junge Menschen haben so ihre ersten Erfahrungen mit dem Sport gemacht.

Neben Innovation und Zukunftssicherung waren Hans Graupner auch das Bewahren und die Tradition wichtig. Als Berthold Petersen einen Partner für seine umfangreiche Sammlung suchte, war er deshalb gerne bereit, die Mittel für die Aufarbeitung des Archivs zur Verfügung zu stellen.

Hans Graupner (81) starb am 11. November 2010.

*Text: Pressestelle DAeC*



## Trauer um Manfred Dahmen

Segelfliegen – das lautlose Gleiten über Landschaften, das Spiel mit den Elementen der Natur – war seine große Leidenschaft.

Der Flugsportverein Rottenburg/Horb e.V. trauert mit seiner Frau Angela und seinen Angehörigen um Manfred Dahmen, der am 2. November 2010 im Alter von 71 Jahren starb. Manfred trat am 1. Oktober 1973 in unseren Verein ein und war von Anfang an ein guter und treuer Fliegerkamerad. Wir verlieren einen langjährigen Kameraden, mit dem uns viele schöne und erlebnisreiche Tage und Fluglager im In- und Ausland, beispielsweise La Motte in Frankreich, oder Micheldorf in Österreich, verbinden. Etliche Jahre

gehörte er als Ausschussmitglied der Vereinsführung an und sorgte als Fallschirmpacker dafür, dass die Sicherheit im Verein nicht zu kurz kam.

Manfred Dahmen nahm an vielen Wettbewerben teil und belegte dabei mehrere vordere Platzierungen. Er war ein großer Förderer der Jugend, wobei ihm die Ausbildung ganz besonders am Herzen lag. Als seine schwere Krankheit ausbrach, waren wir gerade mit dem Bau unserer neuen Werkstatt auf dem Segelflugplatz in Eutingen beschäftigt. Trotzdem hat er uns hier noch tatkräftig unterstützt. Er hatte die Hoffnung, bald wieder fliegen zu können, nie aufgegeben. So freuten sich alle, als er im letzten Jahr mit seinem

Flugzeug wieder die ersten Flüge unternahm. Leider kam seine Krankheit jedoch überraschend schnell wieder zurück. Die Begeisterung am Segelfliegen konnte er nicht nur auf seine Söhne Per und Jan übertragen, sondern auch Lars und Thilo, zwei seiner Enkel sind vom Fliegervirus infiziert.

Lieber Manfred, wir werden dich stets in bleibender Erinnerung halten.

*Deine Kameraden vom Flugsportverein Rottenburg/Horb e.V.*

– Anzeige –





**BOSE A20**

Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche. Mit Bluetooth. Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

**ab € 1095,--**

*Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog an.*

**FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF**  
City Airport ✈ 68163 Mannheim  
Tel. 0621 - 412408 ✈ Fax 0621 - 416759  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) ✈ [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)



54. Gordon Bennett Gasballon Rennen 2010:

# Wenn ein Ballon über dem Meer „ankert“

Das Gordon Bennett Ballon Rennen ist das härteste Gasballonrennen der Welt. Es wird seit 1906 ausgetragen. Am 24. September 2010 wurde das 54. Rennen im englischen Bristol mit 20 Teams aus elf Nationen gestartet. Vizeweltmeister Wilhelm Eimers (60) aus Gladbeck berichtete am Baden-Württembergischen Ballonfahrertag in der Herrenberger Alten Turnhalle von seiner Ballonfahrt über 2.312 Kilometer in 83 Stunden. Dieser Pilot hat viel zu erzählen von seinen 870 Ballonfahrten und zwanzig Gordon Bennett Ballonrennen.

Herrenberg – Schon der Start um 23:00 Uhr in die stockdunkle Nacht hinein lässt erahnen, dass viel Vorbereitung und Know-How notwendig sind, um sich dieser Herausforderung zu stellen. Entlang der Biskaya Küstenlinie fuhr Eimers zunächst nach Südfrankreich wo vierzehn der 20 gestarteten Ballone landeten. Sie riskierten kein Weiterfahren aufs offene Mittelmeer hinaus. Nicht so Wilhelm Eimers. Aufgrund seiner Wetterinformationen rechnete er mit einer mehr auf West drehenden Windströmung und vertraute darauf, dass es gelingen müsste Italien etwa in der Höhe von Rom zu überqueren.



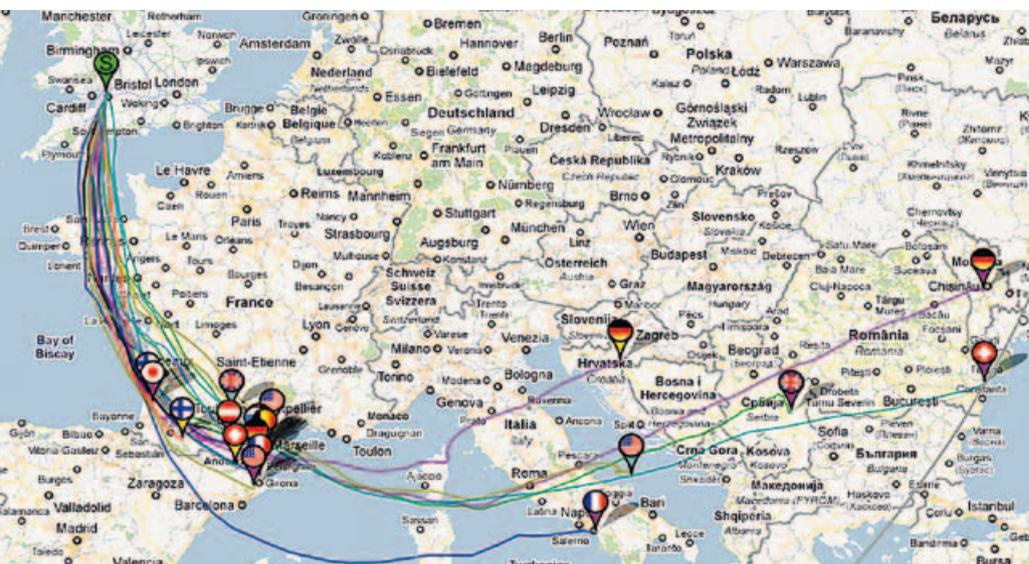
Ruhe vor dem Sturm: Die morgendliche Startaufstellung der 54. Neuauflage des härtesten Ballonrennens der Welt

## Ballon „ankert“ über dem Mittelmeer

Normalerweise freut sich jeder Gordon Bennett Pilot über eine ordentliche Geschwindigkeit von 60 Stundenkilometern. Nicht so Wilhelm Eimers, als er südlich von Korsika ostwärts driftete. Denn Italien inklusive Sardinien hatte aber unverständlicherweise als einziges „Überflugsland“ ein Nachtflugverbot für die Ballone verhängt, sodass Eimers Gefahr lief in der Nacht in römischen Luftraum einzudringen, was die Disqualifikation nach sich ziehen würde. Was tun? Wie macht man

einen Gasballon über dem Mittelmeer langsamer, wenn in allen Luftschichten der Wind pfeift? Auch hier hat Wilhelm Eimers eine pfiffige Lösung für das Problem parat: Man sinkt vorsichtig ab auf Meereshöhe und nimmt einen Zehn-Liter-Kanister an einem 50 Meter langen Seil und schleppt diesen übers Meer, was eine Fahrtreduktion von 10 Stundenkilometern bewirkt. „Wasserkuh“ nennt er liebevoll dieses Gerät, mit dem er Laien und Fachleute gleichermaßen verblüffte. Ein Schleppanker der besonderen Art, der aber nur in unteren und mittleren Geschwindigkeiten funktioniert, denn bei hoher Geschwindigkeit „hüpft“ der Kanister über die Wasserfläche ähnlich einem flachen Stein, den man ins Wasser wirft.

So konnte morgens um 9:00 Uhr in 3.700 Meter Höhe über Rom in Ruhe gefrühstückt und den startenden Flugzeugen vom Flughafen Rom zugeguckt werden. Über die Adria und Serbien führte der Kurs schließlich über Rumänien nach Moldawien. 66 der 68 Sack Sandballast wurden verbraucht, die Höchstgeschwindigkeit auf dieser Fahrt betrug 90 Stundenkilometer. Eine Weiterfahrt in die Ukraine schied aus, da dieses Land nicht zum Wettbewerbsgebiet gehörte und eine Landung dort zur Disqualifikation geführt hätte. Die vierte Nacht, so Eimers, hat ihn und seinen Co-Piloten nochmals stark gefordert, er hatte bis-



Endstand des 54. Gordon Bennett 2010: Das Live Tracking System ermöglichte es den Sportfans weltweit das Renngeschehen live am heimischen PC mitzuverfolgen

lang bei allen Rennen erst einmal eine vierte Nacht im Ballon verbracht.

Das diesjährige Rennen wurde vom Schweizer Team Frieden/Witprächtiger mit 2.434 Kilometer (58 Stunden) gewonnen. Leider liegt ein dunkler Schatten über dem Rennen 2010. Die Besatzung Richard Abruzzo und Carol Rymer Davis aus USA sind seit dem 29. September über der Adria verschollen. Zu dieser Zeit herrschte dort ein Gewitter, sodass ein wetterbedingter Unfall vermutet wird. Der letzte schwere Unfall beim Gordon Bennett Rennen liegt 14 Jahre zurück, als in Weißrussland ein Ballon von den dortigen Militärs abgeschossen wurde.

### 2011 Start in Südfrankreich

Wir werden in Zukunft bei den Gordon Bennett Rennen noch einiges von Wilhelm Eimers hören, eine Ausnahmeerscheinung am deutschen Ballonhimmel. 2011 startet das Rennen im südfranzösischen Gap. Ein Startplatz, der wegen seiner Mistral-Wetterlage unter Segelfliegern wohlbekannt ist. Pfeift der Mistral durch das Rhonetal, schlägt er den Bewohnern die Dach-



Vizeweltmeister  
Wilhelm Eimers  
über dem südfranzösischen  
Perpignan

pfannen vom Haus, was wieder eine schnelle Fahrt auf das Mittelmeer hinaus bedeuten würde. Eine Neuauflage des Rennens von 2010? Die Gordon Bennett Freunde werden gespannt sein und das LIVE-Tracking im Internet zu verfolgen.

Weitere Informationen zum 54. Gordon Bennett sowie die Endresultate finden Sie unter: [www.gordonbennett2010.com](http://www.gordonbennett2010.com)

*Text: Hansjörg Jung*

*Fotos: [www.gordonbennett2010.com](http://www.gordonbennett2010.com)*

## Entwarnung:

# Freiballonverband DFSV bleibt Mitglied im DAeC

Im Jahresbericht der Sparte Freiballon hatte Christian Schulz erwähnt, dass der Deutschen Freiballonsport-Verbandes e.V. (DFSV) aus finanziellen Gründen über einen Austritt aus dem Luftsport-Dachverband DAeC nachdenkt. Dies wird gottlob nicht geschehen. In einem vor kurzem stattgefundenen Gespräch mit der Präsidentin des DFSV hat sie Schulz versichert, dass der DFSV zum DAeC steht und über einen Austritt aus dem DAeC nicht nachgedacht wird.

Dies ist eine gute Nachricht, denn nur im Zusammenschluss der Interessenvertretungen können wir Ballonfahrer – die ja zahlenmäßig mit die kleinste Gruppe der

Luftsportler darstellen – dafür sorgen, dass wir an den entsprechenden Stellen Gehör finden. Dazu gehört auch, dass wir hinsichtlich Lizenzierung und Lufträumen weiterhin „vollwertige Teilnehmer am Luftverkehr“ bleiben.

Als Nächstes werden die Freiballonreferenten der Landesverbände und der DFSV als „nationaler Monoluftsportverband“ daran gehen, die gemäß der DAeC-Satzung vorgesehene Freiballonkommission zu etablieren. Vorbilder für den Aufbau der Kommissionen gibt es ja bereits, und der Ballonbereich kann so sicherlich von bereits gemachten Erfahrungen profitieren.

*Text: Christian Schulz  
(Referent für Freiballonsport im BWLV)*



– Anzeigen –

## IHR TRAUMBERUF LINIENPILOT

[www.flyffh.com](http://www.flyffh.com)

### FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

Nachprüfungen und Reservepackungen  
für Rettungs- und Sprungfallschirme  
Beratung, Verkauf und Modelleinweisung  
Lehrgänge zum Fallschirmwart

[www.fallschirmservice-nathrath.de](http://www.fallschirmservice-nathrath.de)  
75365 Calw – Phone 07051/40886 oder Mobil 0160/8444086

# Ballönertag 2010 des BWLV in Herrenberg erneut erfolgreich

**D**er diesjährige Ballönertag des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes am 28. November 2010 in der alten Turnhalle in Herrenberg, bestach erneut durch gute Themen- und Referentenwahl. Highlight dabei war ein Filmvortrag über das diesjährige Gordon Bennett Rennen von und mit dem Zweitplatzierten Wilhelm Eimers.

**Herrenberg** – Das tagesfüllende Programm begann am Morgen durch die Begrüßung des Fachreferenten für Freiballonsport im BWLV, Christian Schulz, der anschließend gleich noch einen kurzen Überblick über die Neuigkeiten aus der Ballönerszene und den Luftfahrtbehörden vortrug. Mit Dr. Evelyn Möller und Ralph Eger folgten zwei weitere Fachausschussmitglieder mit den Themen Sport-Audit des DAeC und Ballonversetzen nach der Landung. Evelyn, derzeit in Ausbildung zur Auditorin, berichtete kurz über Inhalt und vor allem aber über Vorteile im Bereich der Imageaufbesserung für Vereine gegenüber den Behörden und Verwaltungsorganen durch das Sport-Audit. Wenn man Berichten von bereits zertifizierten Luftsportvereinen Glauben schenken mag, so haben diese seit der Einführung und Zertifizierung deutlich weniger Probleme beim Umgang mit den Behörden.

Im Anschluss beschrieb Ralph den Einsatz eines Landeseils beim Versetzen nach einer Landung. Nach einer kurzen Pause wurden einige versicherungsrechtliche Fragen erörtert.



Highlight der Veranstaltung: Der Zweitplatzierte des diesjährigen Gordon Bennett Rennen Wilhelm Eimers

Das Highlight folgte nach der Mittagspause. Wilhelm Eimers erklärte in kurzen Worten und einem komprimierten Filmvortrag den Verlauf und die Besonderheiten des Rennens. Imposant sind vor allem die Eckdaten seiner Ballonfahrt. Start im britischen Bristol, Landung in Codru / Moldawien, 82:46 Stunden im Ballonkorb und eine zurückgelegte Entfernung im Ballon 3.473 Kilometer, Luftlinie von Startplatz und Landung 2.313 Kilometer. Alles wahnsinnige und bewundernswerte Zahlen.

Weitere Informationen zum Gordon-Bennett-Race findet man im Internet unter [www.gordonbennett2010.com](http://www.gordonbennett2010.com) oder unter [www.ballon.org](http://www.ballon.org). Christian Schulz machte an einem selber gemachten Erlebnis klar, dass Unachtsamkeit unter Umständen sehr schnell zu einem Unglück führen kann. In seinem Fall, so sagt er selber, habe er nur Glück gehabt, dass er aus der vorgetragenen Situation „lediglich“ mit dem Schrecken davon gekommen ist. Zu guter Letzt referierte Klaus Hartmann über den derzeitigen Stand und Neuigkeiten im Lizenzierungswesen bei der EASA.

Der Fachausschuss Freiballon bedankt sich bei allen Referenten, aktiven Helfern und Besuchern des Ballönertages 2010. Aktuell laufen beim Fachausschuss die Vorbereitungen für einen Piloten-Refresher im Frühjahr 2011. Hierbei soll es vor allem um Neuigkeiten wie beispielsweise in der Luftraumstruktur gehen. Wer interessante oder nennenswerte Themenvorschläge hat, darf diese gerne dem Fachausschuss unter [freiballon@bwlv.de](mailto:freiballon@bwlv.de) melden. Wir freuen uns auf eure aktive Beteiligung.

*Text und Fotos: Ralph Eger  
(Fachausschuss Freiballonsport)*



Der Ballönertag 2010 in Herrenberg war gut besucht

Aufklärungsarbeit im Modellbau vorantreiben

# BWLV und LVB auf der Faszination Modellbau 2010 in Friedrichshafen



Faszination Modellbau 2010  
bot Modellbau in Perfektion



BWLV-Modellflugreferent Walter Spannagel (Bildmitte) im Gespräch mit interessierten Messebesuchern

**D**ie Messe Friedrichshafen fand Ende Oktober 2010 statt. Ein Tag mehr als in den vergangenen Jahren hatten die Besucher Zeit, sich über Neuheiten, Weiterentwicklungen und Trends zu informieren.

**Friedrichshafen** – Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband e.V. und der Luftsportverband Bayern e. V. waren zusammen an einem Stand vertreten. Der Aufbau am Tag vor Messebeginn war rechtzeitig und rasch, dank guter Vorarbeit von Günter Müssig, erledigt. Unter denen am Stand gezeigten Modellen war auch das WM-Siegermodell des Fesselflug-Weltmeisters 2010

Richard Kornmeier (BWLV). Auch immer wieder ein Blickfang war der von Fritz Martin (BWLV-Mitglied) selbstgebaute 4-Zylinder Boxer-Motor. In zahlreichen Gesprächen wurden unter anderem Themen wie Platzzulassung, Aufstiegserlaubnis, Großmodellzulassungen angeregt diskutiert.

Am Ende der Messe war die Standbesetzung der Meinung dass viel Fragen beantwortet werden konnten, jedoch im gesamten Bereich der Modellfliegerei noch sehr viel Aufklärungsarbeit nötig ist. Das ist mitunter der wichtigsten Punkt die Faszination Modellbau Friedrichshafen im Jahre 2011 wieder zu besuchen. *Text/Fotos: Erwin Metz*



Bayerisch-baden-württembergischer Gemeinschaftsstand der Modeller

## 65. DAeC-Modellflugtagung in Speyer

**S**peyer – In vergangenen Jahr fand die Modellflugtagung vom 25. bis zum 28. November 2010 in Speyer statt. Im Mittelpunkt der Beratungen der Delegierten der Verbände stand die Diskussion und Verabschiedung der Geschäftsordnung der neu gebildeten Bundeskommission (BuKo) des Modellflugs im Deutschen Aero Club. Die BuKo wird künftig alle fachlichen Belange des Modellflugsports verantworten, die Weiterentwicklung des Sports betreiben und den Breiten- und Leistungssport organisieren.

Darüber hinaus ist die Bundeskommission die offizielle Vertretung des deutschen Modellflugsports auf nationaler und internationaler Ebene.

*Text und Foto: red.*

Traditionell wurden während der Tagung drei „Sportler des Jahres“ geehrt. Stephanie Uhlig (Bildmitte; Klasse S6A), Richard Kornmeier (links; F2B) und Max Merckenschlager (F4C) wurden Weltmeister 2010 in ihren Disziplinen



# 100 Jahre Deutschlandflug

## Ein Traditionswettbewerb im Wandel der Zeit

Erstmals ausgeschrieben als „Deutscher Rundflug um den B.Z.-Preis der Lüfte 1911“ war der Urahn des Deutschlandfluges eine harte Prüfung für Mensch und Material. In Tagesetappen von maximal 200 Kilometer Länge galt es, eine Gesamtstrecke von 1.900 Streckenkilometer zurückzulegen. „Größenwahn“ nannten es die einen, viele andere aber nahmen das Vorhaben begeistert auf, was sich in einem Preisgeld von über 400.000 Mark manifestierte. Schnell wurde klar, dass hier eine Entwicklung begann, die in der Zukunft von größter Bedeutung sein würde.

Trotz des großen Erfolges fand der nächste Deutsche Rundflug erst 14 Jahre später statt und führte über eine Strecke von beachtlichen 5.000 Kilometer und 34 Städte. Bis 1931 standen neben der sportlichen Leistung, technische Zuverlässigkeit und Handhabung von Sport-, Schul- und Reiseflugzeugen im Vordergrund.

Der Deutschlandflug 1933 war der erste Wettbewerb, bei dem ausschließlich die fliegerische Leistung der Piloten bewertet wurde. In der Folgezeit wurde in Verbänden von drei bis neun Flugzeugen geflogen, die gegeneinander antraten. Bis heute gilt der



Teilnehmerplakette des ersten Deutschlandflugs 1956 nach Wiederzulassung des Motorfluges in Deutschland

Deutschlandflug 1938 mit 403 teilnehmenden Flugzeugen als weltweit größte Veranstaltung dieser Art.

Nach Rückgabe der deutschen Luft-  
hoheit im Jahre 1955 fand bereits ein Jahr später wieder ein Deutschlandflug statt. Senator Dr. Franz Burda, ein engagierter Förderer der Deutschlandflugidee, übernahm die Schirmherrschaft und stiftete den „Burda Preis der Lüfte“, ein Sportflugzeug vom Typ Piper L4. Bis 1977 durften die Sieger von Burda gestiftete Flugzeuge beziehungsweise Geldpreise für ihren Verein mit nach Hause nehmen.

Vieles hat sich in der hundertjährigen Geschichte des Deutschlandfluges

verändert. Eines jedoch ist bis heute geblieben: Der Deutschlandflug will eine Motorflugveranstaltung sein, bei der Zuverlässigkeit, fliegerisches Können und diszipliniertes Fliegen, aber auch gesellschaftliches Beisammensein im Vordergrund stehen.

Der Jubiläumsflug „100 Jahre Deutschlandflug“ findet vom 6. bis 9. Juli 2011 statt und führt von Hannover nach Schleißheim bei München. Umfangreiche sowie aktuelle aber auch historische Informationen zum Deutschlandflug finden Sie unter [www.deutschlandflug.daec.de](http://www.deutschlandflug.daec.de).

Text: Renate Heege

Fotos: Renate Heege und Beate Porep



Start zum Deutschlandflug 1991 in Bielefeld



Ein Traditionsflugzeug bei der Ziellandung: Die D-ELOK, eine Piper PA 18, aus den Beständen der legendären Burda-Staffel, die 1973 aufgelöst wurde

# Fly-In der Skiflieger in Isny

## vom 18. – 20. Februar 2011

**B**ereits zum vierten Mal können bei ausreichender Schneedecke im Isnyer Rotmoos Motor- und Ultraleichtflugzeuge sowie Motorsegler im Rahmen eines Internationalen Skifliegertreffens drei Tage lang starten und landen. Das besondere daran ist, dass bei allen Luftfahrzeugen zusätzlich zum üblichen Fahrwerk Skier „darunter geschnallt“ oder die Räder einfach gegen „Brettln“ ausgetauscht werden.

Isny – In Kooperation mit der Luftsportgruppe Isny hat der Motor- und Segelflieger Kurt Althaus aus Isny diese Veranstaltung auf die Beine gestellt, die Piloten aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Frankreich und Italien ins verschneite Allgäu locken soll. Etliche Anmeldungen sind bei bereits bei Althaus eingetroffen. Weil bei dieser Veranstaltung kein Flugtag, sondern ein „Fly-In“ auf dem Programm steht, wird man zwar keine Akrobatik am Himmel sehen, aber allein schon die Starts und Landungen auf Skiern sind mit Sicherheit eine Attraktion für Isnyer und Besucher des Allgäustädtchens. Interessant dürften auch die ungewohnten Manöver am Boden für die Zuschauer sein. Geplant sind von Freitag bis Sonntag Flüge von Isny aus mit Landungen in Kempten und Wildberg, auch Mitflüge sind möglich. Um ein richtig gemütliches Winter-Ambiente zu schaffen, organisiert die Luftsportgruppe, deren Mitglied Kurt Althaus ist, Würstchen, Glühwein, Kaffee und Kuchen und baut eine Schneebar auf; beides wird natürlich auch von den Besuchern des Flugplatzes „angesteuert“. Bei Bedarf werden die Besatzungen in Isny untergebracht. Sicherlich sind auch einige Flugzeuge mit konventionellem Fahrwerk unterwegs um diese Ecke des Allgäus anzufliegen. Eine Landung im tiefen Schnee ist mit diesen „Rädern“ allerdings ausgeschlossen; die Piloten werden dann nach Leutkirch-Unterzeil, wo die Piste regelmäßig geräumt wird, „umgeleitet“ und dort auf dem Landwege abgeholt. Bitte die Betriebszeiten in EDNL beachten. Isny hat die Betriebspisten 07/25, Frequenz 123,50, die Nord-Platzrunde ist einzuhalten. Bei Schlechtwetter wird das Skifliegertreffen um eine Woche verschoben.

Anmeldungen und Informationen bei Kurt Althaus unter 0151/27022345 oder teamalthaus@googlemail.com.

Text und Foto: Heinz Mauch



Isny wird auch 2011 wieder zum Eldorado der Skiflieger

### Online-Shop

## Lande-Gutscheinheft

**Lande-Gutscheinhefte für 2011 von Air Shampoo können online bestellt werden. In diesem Jahr nehmen 80 Flugplätze an der Aktion teil. Die Hefte, wie 2010 als Nord- und Südvariante erhältlich, sind vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 gültig. Sie erlauben je drei kostenlose Landungen für nicht-gewerbliche Flüge mit Flugzeugen unter zwei Tonnen MTOW und Luftsportgeräte auf den beteiligten Plätzen. Per Online-Bestellung kosten die Hefte ab 39,90 Euro.**

Das Verfahren ist einfach. Der Besitzer des Lande-Gutscheinheftes kennzeichnet sein Heft mit dem eigenen Namen. Gültig werden die Gutscheine, wenn sie auf einem Flugplatz in Gegenwart des Flugleiters vom Inhaber unterschrieben werden. Der Flugleiter entwertet den Gutschein durch Unterschrift oder Stempel. Die Lande-Gutscheinhefte sind gültig in Verbindung mit einer gültigen Pilotenlizenz und nicht übertragbar. DAeC-Mitglieder erhalten wie 2010 einen Rabatt von fünf Euro. Bestellungen und weitere Informationen: [www.airshampoo.de/lgh](http://www.airshampoo.de/lgh)

Text: DAeC-Pressestelle

– Anzeige –

**NEUDEL**  
Karton  
Wellpappe  
Papier  
Styropor  
**Verpackungen**  
Verpackungskonzepte nachhaltig umgesetzt

Faltschachteln  
Buchscher  
Styroporformteile

[www.neudel.de](http://www.neudel.de)

# 3. REMOS Service Center Meeting

## Technik-Update für Service-Partner aus ganz Deutschland

**P**asewalk – Ein ebenso interessantes wie anspruchsvolles Programm rund um die jüngsten technischen Neuerungen der REMOS GX bot REMOS Aircraft jetzt wieder REMOS-Service-Partnern aus ganz Deutschland. Bereits zum dritten Mal hatte Kundendienstleiter Wolfgang Labudde zu dem im Jahresrhythmus veranstalteten REMOS Service Center Meeting, das technisches Training und Erfahrungsaustausch kombiniert, ins REMOS-Werk eingeladen.

Im Mittelpunkt des Lehrgangs standen diesmal Arbeiten an der Elektronik und Glascockpit-Avionik der REMOS GX und GFK-/CFK-Reparaturen. An einem eigens gebauten Elektronik-Testrack trainierten die Teilnehmer Methoden der Fehlersuche und -behebung. An Faserverbund-Werkstücken führten sie gemeinsam Reparaturarbeiten unter Berücksichtigung der Belegepläne der REMOS GX durch. Weitere Themen waren das erst kürzlich in die Serie übernommene verbesserte Heizungs- und Lüftungssystem der REMOS GX, im theoretischen Teil die Betreuung der mit einem EASA Permit to Fly in der E-Klasse fliegenden REMOS GX.

„Als qualitätsorientiertes Unternehmen ist es uns wichtig, dass unsere Kunden flächendeckend einen Topservice für ihre REMOS GX erhalten. Mit den REMOS Service Center Meetings stellen wir sicher, dass unsere Service-Partner immer auf dem neuesten technologischen Stand sind“, erklärt Wolfgang Labudde. „Von Rendsburg im Norden bis nach Landshut im Süden

bieten allein in Deutschland insgesamt zehn Partnerfirmen als von REMOS Aircraft autorisierte Service-Center den REMOS-Piloten speziell auf die REMOS GX und die Vorgängerin G-3 abgestimmte Instandhaltungs- und Wartungsarbeiten an. So findet jeder unserer Kunden einen Spezialisten für seine REMOS ganz in seiner Nähe.“

*Text und Foto: REMOS Aircraft*



**REMOS-Partner aus ganz Deutschland ließen sich beim REMOS Service Center Meeting von Kundendienstleiter Wolfgang Labudde (2. v. l.) und Entwicklungsleiter Christian Majunke (r.) auf den neuesten technischen Stand bringen**

## Übersicht Theorie-Kurse BWLV-Motorflugschule 2011

	PPL (A) JAR FCL Vollzeitkurse (3 Kurse)	PPL(A)JAR FCL Abendkurse (2 Kurse)	CVFR Kontrollierter Sichtflug (1 Kurs)	BZF II Sprechfunk VFR Deutsch (3 Kurse)	BZF I-Zusatz Sprechfunk VFR Englisch (3 Kurse)	AZF Sprechfunk IFR Englisch (1 Kurs)
<b>Termine</b>	05.03.bis 17.03.11 30.07. bis 10.08.11 19.11. bis 30.11.11	21.03. bis 20.06.11 12.09. bis 05.12.11	16./17.07.11 und 23./24.07.11	26./27.02.11 18./19.06.11 22./23.10.11	05.03.11 25.06.11 29.10.11	21./22.05.11
<b>Uhrzeit</b>	Täglich 8:30 bis 16:15	Mo. und Do. 18:30 bis 21:45	Zwei Wochenenden 8:30 bis 16:15	Ein Wochenende 8:30 bis 16:15 + 3 Sprechtermine	Ein Samstag 8:30 bis 16:15 + 3 Sprechtermine	Ein Wochenende 8:30 bis 16:15 + 4 Sprechtermine
<b>Kursgebühr in Euro</b>	715,00	715,00	220,00	210,00	150,00	250,00

Weitere Kursangebote finden Sie unter [www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info) oder rufen Sie uns an  
Tel. 07021-54051 von Mo.-Fr. 9-12 und 13-16 Uhr

**Anmerkungen:** Sprechfunk-Kurse sind reine Theorieblöcke. Die Sprechübungen werden in Gruppen (max. 7 Teilnehmer) i .d. R. abends von 19.00 bis 22.00 Uhr durchgeführt. Sprechübungsabende werden zum Theorietermin vereinbart (im Preis inklusive). Vollzeit- und Abendkurse sind reine Theorieblöcke. Die Reihenfolge der Fächer: Aerodynamik/Technik; Luftrecht; Meteorologie; Navigation/Funknavigation; Menschliches Leistungsvermögen/Verhalten in besonderen Fällen. Praktische Flugstunden werden individuell mit der Flugschule vereinbart und gesondert berechnet. Flugprüfungen Theorie werden im Regierungspräsidium alle zwei Wochen abgenommen. Sprechfunkprüfungen werden in der Bundesnetzagentur Reutlingen nach entsprechender Nachfrage anberaumt. Für alle Kurse gilt eine Mindestteilnehmerzahl von 5 Personen. Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

Klaus Breiler

## Das große Buch der Interflug

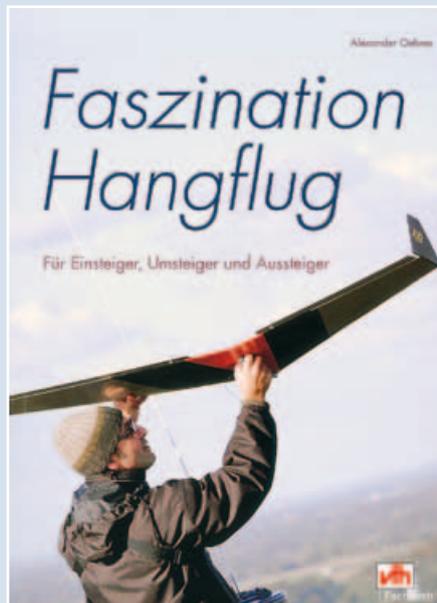


Klaus Breiler leistet mit dem vorliegenden Buch einen längst überfälligen Beitrag in der Geschichtsschreibung zur DDR und der deutschen Luftfahrt. Unzählige Bände befassen sich in sehr unterschiedlicher Qualität mit beiden Aspekten. Wer ein Buch über den angeblich maroden Zustand der DDR-Ökonomie erwerben, Weisheiten über den vermeintlich niedrigen Qualitäts- und Sicherheitsstandard der staatlichen DDR-Fluggesellschaft wiederfinden oder rein technische und marktwirtschaftlich analysierende Zahlen bestätigt wissen will, findet gewiss Befriedigung in anderen Werken. Das Ziel von Breiler ist es unterdessen, dem Lebenswerk der bei der Lufthansa (Ost) und der Interflug Beschäftigten einen Teil der verdienten Würdigung zukommen zu lassen. Dass dabei eben auch die eklatanten Ungereimt- und Ungerechtigkeiten bei und nach der Herstellung der sogenannten „deutschen Einheit“ zur Sprache kommen, ist nur logisch und wird von künftigen Generationen gewiss dankbar zur Kenntnis genommen werden. Trotz einiger orthographischer Fehler kann für dieses Werk eine Kaufempfehlung gegeben werden, in dem der MENSCH im Mittelpunkt steht.

**Klaus Breiler**  
Das große Buch der Interflug  
Geschichte – Personen – Technik  
255 Seiten, Format 22 x 17 cm  
Preis: 19,90 Euro  
ISBN: 978-3-36001-904-2  
Das neue Berlin

Alexander Oehme

## Faszination Hangflug



Der besondere Reiz des Hangflugs besteht in der Vielfalt und Besonderheit der Landschaften, in denen man fliegt. Der Anspruch an das fliegerische Können des Piloten ist beim Hangflug hoch. Das richtige Einschätzen der Gegebenheiten durch Routine und Erfahrung ist der Schlüssel zu genussreichen Flügen und sicheren Landungen. In sieben Lektionen können die nötigen Kenntnisse Schritt für Schritt erlernt werden. So trägt dieses Buch dazu bei, dass der Beginn der Hangfliegerkarriere ohne böse Überraschungen bleibt. Für alle Modellpiloten gilt: Flug Erfahrungen am Hang sind eine Erweiterung des fliegerischen Horizontes. Und die im Hangflug gesammelten Erfahrungen ermöglichen einen problemlosen Umstieg in andere Modellflugdisziplinen. Hangfliegen kann kostengünstig gestaltet werden. Ein einfaches, unmotorisiertes Seglermodell reicht für den Beginn aus. Später gibt es hinsichtlich der technischen Perfektionierung und der Modellvielfalt kaum Grenzen. Einsteiger, Umsteiger, aber auch Profis finden in diesem Werk alles Wissenswerte rund um den Hangflug.

**Alexander Oehme**  
Faszination Hangflug  
Für Einsteiger, Umsteiger und  
Aussteiger  
72 Seiten, Format 16,5 x 23 cm  
Preis 16,80 Euro  
ISBN: 978-3-88180-797-5  
VTH-Verlag

Friedrich Wilhelm Hofstede

## Großmodelle

Grundlagen · Bau · Flugpraxis



Größe ist nicht Alles. Doch bei Flugmodellen haben große Modelle einfach einen ganz besonderen Reiz. Nicht nur, dass hier bei den meist als Scale-Modelle ausgeführten Nachbauten originaler Flugzeuge viel mehr Details verwirklicht werden können als bei kleinen Modellen. Auch das Flugverhalten von Großmodellen ist meist sanfter und nicht so hektisch wie das kleiner Modelle. In diesem Buch wird Ihnen gezeigt, was bei der Planung und Konzeption, beim Bau und beim Fliegen großer Modelle bedacht sein will. Friedrich Wilhelm Hofstede ist ein Großmodellflieger der ersten Stunde und zeigt Ihnen, was die Besonderheiten beim Großmodellbau und beim Betrieb solcher Modelle sind. Bis hin zu den rechtlichen Besonderheiten von Modellen über 25 Kilogramm, die einer Zulassung bedürfen und deren Pilot eine spezielle Lizenz benötigt, werden Ihnen hier Grundlagen aufgezeigt – damit Sie Ihren Traum vom großen Flugmodell sicher verwirklichen können. Das Werk behandelt nicht nur den Bau, sondern auch den regulären Flugbetrieb von Großmodellen. Fazit: Lesenswert.

**Friedrich Wilhelm Hofstede**  
Großmodelle  
Grundlagen – Bau – Flugpraxis  
88 Seiten, Format 16,5 x 23 cm  
Preis 17,80 Euro  
ISBN: 978-3-88180-798-2  
VTH-Verlag

Empfang der erfolgreichsten Segelflieger im BWLV 2010:

## Bestnoten für Arbeit in den Vereinen

**B**WLV-Segelflugreferent Walter Eisele lud zum Empfang der Besten ein, die zahlreich der Einladung folgten. BWLV-Präsident Gerd Weinelt ging im Rahmen der Veranstaltung würdigend auf die Erfolge der BWLV-Spitzensegelflieger ein. Interessante und thematisch tiefgehende Vorträge über Kunstflug, Hangflug und den Segelflug Grand Prix in Chile rundeten das gelungene Jahrestreffen ab.

**Stuttgart** – Trotz Glätte, Eis und Schnee fanden sich zahlreiche erfolgreiche Segelflieger zum Empfang der Besten im Haus der Landsmannschaft Borussia Ende November 2010 in Stuttgart ein. Als Chef des Hauses begrüßte BWLV-

Vizepräsident Hans-Joachim Pross seine Gäste. In einem kleinen Rückblick gab es etwas Geschichtliches zur Studentenverbindung der Pross ebenfalls angehört. Bei einer Führung durchs Haus konnte man von der Terrasse aus einen atemberaubenden Blick über das Stuttgarter Lichtermeer genießen. Eingeladen hatte Landessegelflugreferent Walter Eisele, der damit die hervorragenden Leistungen der baden-württembergischen Spitzensegelflieger würdigte. Einige Teilnehmer konnten terminlich bedingt nicht teilnehmen. So hatte Katrin Wötzel beispielsweise Pech, deren Auto bei der Anfahrt zum Empfang schlussendlich streikte, während Mario Kießling Grüße aus dem fernen Neuseeland von seiner Urlaubsreise weiterleitete.

„So sehen Weltmeister aus, die nicht geradeaus fliegen können“, begrüßte Eisele scherzhaft die Mannschafts-Segelflugkunstflieger der Advanced Klasse. Walter Eisele freute sich über die gute Leistungen der Kunstflieger und deren engagiertes Wirken bei der Kunstflug-Segelflug-WM im finnischen Jämijärvi. Ebenso hob der Referent Spitzenplatzierungen der Frauen und Männer bei diversen Segelflug-WM, dem Segelflug Grand Prix in Chile, Deutschen Junioren-Meisterschaften und Erfolge bei den dezentralen Deutschen Streckenflug-Meisterschaften hervor. Dabei überreichte er an die bei der Hauptversammlung des BWLV verhinderten Teilnehmer noch die Goldene Leistungsplakette des BWLV.

### Präsident Weinelt hatte allen Grund stolz zu sein

Gerne war BWLV Präsident Gerd Weinelt gekommen, um den erfolgreichen Piloten nochmals seinen Dank für die erbrachten Leistungen zum Ausdruck zu bringen. Hierbei betonte Weinelt, dass die Luftsportler aus dem Ländle stets für sichere Spitzenplätze gut seien. Der Präsident schätzte die gute Basisarbeit in den Vereinen. Sein Dank ging an die Trainer, die mit ihrer Arbeit ebenso für einen erfolgreichen sportlichen Abschluss der Wettbewerbe sorgten. Hierbei hob Weinelt vor allem die gute Arbeit von Walter Eisele bei den Damen hervor. „Euch allen vielen Dank, es war eine tolle Saison“, resümierte Weinelt.



**Martin Hofmann aus Aalen hielt einen packenden Vortrag über die Segelflug-Kunstflug WM in der Advanced Klasse**

Hervorgehoben wurde der erfolgreiche Deutsche Segelfliegertag in Ulm. Mit nahezu 2.000 Besuchern war das Treffen der bundesdeutschen Segelflieger ein Besuchermagnet, der in den Medien und selbst im Fernsehen dargestellt wurde. Für die gute Vorbereitung und den gelungenen Ablauf dankte Eisele neben den Vertretern des SFC Ulm vor allem Stefanie Gester, Harald Golly und Manuel Löhmann für ihre geleistete Arbeit aufs Herzlichste. Als Lohn erhielten alle drei ein Weinpräsent.

Die Goldene Leistungsplakette des BWLV überreichte Eisele folgenden Luftsportlern, die bei der Hauptversammlung des BWLV verhindert waren. Susanne Schödel; FG Neckartal-Köngen (Deutsche Segelflugmeisterin 15-Meter Klasse), Ramona Riesterer; LSG Hotzenwald (2. Platz DM-Frauen Standardklasse), Dr. Stefanie Mühl; Einzelmitglied im BWLV (2. Platz DM-Frauen 15-Meter Klasse). Karl-Eugen Bauder; FLG Blaubeuren (Deutscher Meister im Streckensegelflug in der 15-Meter Klasse) sowie Tobias Schmohl FG Gingen/Fils (Deutscher Meister im Streckensegelflug in der Standard-Klasse).



**Knutschhocker in Aktion: „Ich will einmal so groß wie Stefanie sein“, so ein gut gelaunter Walter Eisele gegenüber den Gästen**

## Vorträge gaben tiefe Einblicke

Für Martin Hofmann war es ein riesiges Glücksgefühl, an der Kunstflug-Segelflug-WM im finnischen Jämijärvi in der Advanced-Klasse teilnehmen zu dürfen. Mit seinem spannenden Bildvortrag nahm Hofmann alle Anwesenden im Geiste auf die Reise in den hohen Norden. Acht Deutsche Teilnehmer, darunter fünf aus Baden-Württemberg, pflegten trotz hartem Wettbewerb eine gute Kameradschaft. Hofmann ging auf die Trainingsvorbereitungen ein und berichtete, dass er erst vor drei Jahren mit dem Kunstflugtraining begonnen habe. Nichtsdestotrotz zählt der 52-Jährige als Senkrechstarter im Segelflugkunstflug. Mit einem halbstündigen Filmbeitrag, den das SWR Fernsehen im vergangenen Sommer ausgestrahlt hatte, wurde die umfassende Schönheit des Turnens am Himmel authentisch wiedergegeben. „Das Fernsehteam ließ uns keine Sekunde allein – doch es hat sich gelohnt“, so Hofmann. Gefühle, Eindrücke und Stimmung bei der Kunstflug-WM wurden im Titel: „Kopfüber zum Sieg“ treffend widergespiegelt. Zu erfahren war, das Finnland einen sehr heißen Sommer erlebte. Problem dabei, dass an drei Tagen durch den starken Wind keine Wertung möglich war, da die Luftsportler förmlich aus der Box geblasen wurden. Schlussendlich sprang erfreulicherweise für die deutschen Teilnehmer der Titel des Mannschaftsweltmeisters heraus. Mit ausdrucksstarken Bildern, die Hofmann präsentierte, wurde der Ablauf gut präsentiert. Dass die Mittsommernacht Flüge bis spät in den Abend zuließ, war dazu ein erfreulicher Aspekt.

Helmut Bauer entführte seine Gäste in die Welt der US-amerikanischen Appalachen. Äußerst detailliert und ausladend ging er auf die Hangflugbe-



Der Weinheimer Helmut Bauer erklärt den Teilnehmern an der Karte das Fluggebiet in den Appalachen, in dem er seinen 1.855,01 Kilometerflug erfolgreich absolvierte

dingungen von Ridge Soaring im US-Bundesstaat Pennsylvania ein. Das gesamte bewaldete Gebirge erstreckt sich dabei auf einer Länge von 2.400 Kilometer von der kanadischen Provinz Quebec bis hin nach Alabama. Auf einzelnen Abschnitten sind exzellente Hangflüge möglich, wie es die dortigen Hangflugpioniere Karl Striedeck und Tom Knauf mit zahlreichen Rekordflügen belegten. Bauer legte nun nach und schaffte mit über 1.855,01 Flug-Kilometern das begehrte 1.750er FAI-Diplom. Seit April war der Weinheimer wieder für ein halbes Jahr in die USA gereist. Erklärtes Ziel: 2010 das 1750er FAI-Diplom zu schaffen. Mit dem Ventus 2cxM in der 15-Meter Variante hatte er am 9. Mai bei niedriger Basis und Regenschauern um 7:27 Uhr den Abflugpunkt Milesburg erreicht. Das Wetter wurde immer besser und in der Gegend der New Creek Mountains liftete eine Welle im Schnellgang auf über 3.000 Meter, wo es mit bis zu 240 Stundenkilometern anständig voranging. Nach 12:16,34 Stunden waren 1.855 Kilometer geschafft. Bauer schätzte die guten Bedingungen, die

besten die er bislang in den USA erlebt hatte. Mit Videos, Bildern und einer Flug-Simulation brachte der 61-jährige Rekordpilot seine Eindrücke zum Ausdruck. Seine Botschaft war klar. Segelflug in den USA ist eine faszinierende Angelegenheit.

Zum Ausklang wurde die große Faszination des Grand Prix Finale in Chile gezeigt. Patrick Puskeiler durfte sich dabei als einer der Akteure nochmals selbst bei seinem Flugabenteurer in Chile erleben. Mein Respekt vor allen Piloten, die sich in den wilden Anden auf Geschwindigkeitsjagd begaben. Einzigartige Bilder belegten dabei, dass der Segelflug bei einem Grand Prix gut darzustellen ist. Hoffen wir, dass Ende Juli 2011 auf der Wasserkuppe beim Grand Prix die Sonne Überstunden macht. Dann kann man zum 100-jährigen Jubiläum den Segelflug auch in Deutschland attraktiv darstellen. Bei Gesprächen im Anschluss tauschten sich die Gäste aus. Während bei einem munden Essen bereits Pläne für die kommende Saison sowie bevorstehende Events geschmiedet wurden.

Text und Fotos: Lothar Schwark

## 12. Übersberg-Segelflugwettbewerb vom 11. bis 18. Juni 2011

Der alle zwei Jahre stattfindende Übersberg-Segelflugwettbewerb ist ein Freundschaftswettbewerb, der auch über die Grenzen Baden-Württembergs bekannt ist und von mal zu mal mehr Teilnehmer/innen auf unseren Flugplatz lockt. Durch den bewährten Windenschlepp werden die Kosten niedrig gehalten. Unser Hallenanbau bietet sehr gute sanitären Anlagen und viel Raum und Komfort. Freut Euch auf tolle Flüge über der Schwäbischen Alb und dem Schwarzwald, sowie auf eine entspannte und freundschaftliche Atmosphäre auf dem Übersberg.

### Anmeldung, Kontakt und Information:

Jens Deininger, Lüftestraße 6, 72762 Reutlingen  
Mobil: 0173 / 7462643, E-Mail: jens.deininger@web.de

### Wettbewerbsleitung:

Sportleitung:  
Internet:



Jens Deininger  
Holger Schubert  
www.uebersberg.de

Auf der  
Wasser-  
kuppe:

# Grand Prix Finale



**Tradition die verbindet: Das Grand Prix Finale 2011 auf der Wasserkuppe wird zum Treffpunkt von Luftsportlern aus der ganzen Welt**

**G**rand Prix Finale: Pünktlich zum 100-jährigen Jubiläum des Segelfluges auf der Wasserkuppe wird vom 23. bis 30. Juli 2011 ein sportlicher Leckerbissen auf der Wasserkuppe in der hohen Rhön stattfinden.

**Wasserkuppe** – „Segelflug pur“ wird zahlreichen Luftsportfreunden im Jahr 2011 in der hohen Rhön geboten. Zum Jubiläum „Hundert Jahre Segelflug auf der Wasserkuppe“ findet erstmals in Deutschland ein Grand Prix Finale mit packenden Luftrennen statt. Für die „Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe“ (GFS) ist dies eine hohe Auszeichnung, dass sie von der Internationalen Segelflug Kommission (IGC) mit der Austragung des publikumswirksamen Segelflug-Events beauftragt wurde. Ebenso ist dies gleichzeitig eine hohe Auszeichnung für den DAeC sowie die Bundeskommission Segelflug.

## Wasserkuppe: Berg mit Tradition

Überschaubar und mit verständlicher Wertungsformel wird vom 23. bis 30. Juli 2011 das bereits vierte Grand Prix Finale Mitbürgern und Segelfluffans aufschlussreiche Einblicke – bei spannenden Luftrennen im Herzen Europas präsentieren. Als Wiege des Segelflugsports steht der Traditionsberg Wasserkuppe vor einer weiteren Herausforderung in seiner Geschichte.

Ausziehen, laufen, los hieß es beim Rhönwettbewerb 1937, der später als erste Segelflug-WM anerkannt wurde. Der Deutsche Heini Dittmar wurde somit erster Segelflugweltmeister in der

Geschichte des Segelflugs. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg waren Rhönwettbewerbe international beachtete Ereignisse, die mit Streckenflügen von über 500 Kilometer in gerader Strecke damals große Reputation zur Folge hatten. Mittlerweile hat sich auf der 950 Meter hoch gelegenen Wasserkuppe viel getan. Auf dem höchsten Berg Hessens erhielten nach der Wiedervereinigung im Jahr 1990 die Flieger wieder ein großes Stück Freiheit am Himmel zurück. Die bremsende ADIZ wurde von den Flugkarten gefegt, Streckenflüge in östliche Regionen waren endlich wieder möglich.

## Grand Prix Finale: Vorbereitungen laufen auf Hochtouren

Damit das Grand Prix Finale vom Erfolg gekrönt wird, laufen die Vorbereitungen momentan auf Hochtouren. Derzeit gehören zum Kern-Organisationsteam folgende Personen: Allgemeine Organisation (General Manager) Bernd Burkhart. Für Abläufe (Flugbetrieb/Bodenorganisation) ist Harald Jörges (Leiter der Flugschule auf der Wasserkuppe) verantwortlich. Von der GFS, dem Dachverband der Segelflugsporttreibenden Vereine, vertritt Dr. Manfred Neidert die Wasserkuppe. Von der Bundeskommission Segelflug ist Mike Köster dabei. Als erfahrener WM-Pilot und Wettbewerbsleiter mehrerer Deutschen Meisterschaften wird Hanno Obermayer als Competition Direktor dabei sein. Von der IGC wird noch ein Steward und ein Referee dazu kommen. Voraussichtlich sind dies der Brite Brian Spreckley sowie Roland Stuck aus Frankreich.

Die Chancen, den Segelflug auf der Wasserkuppe gut darzustellen, stehen dabei gut. Denn im Umfeld von Frankfurt und Fulda ist der 950 Meter hohe Berg ein echter Besuchermagnet. Das Biosphären-Reservat Rhön ist zugleich ein Paradies für Wanderer, die bei gutem Wetter einen brillanten Blick weit ins Land genießen können.

Drei Grand Prix Finale im französischen St. Auban 2005, in Omarama (Neuseeland) 2007 und in Santiago de Chile im vergangenen Jahr fanden nahezu ausschließlich im Hochgebirge statt. In der Rhön müssen sich die Luftsportler aufs abgerundete Mittelgebirge umstellen, welches vor Urzeit durch Vulkantätigkeit entstand. Wenn die gefürchtete „Knope“, die sogenannte Nebellage auf der Kuppe, ausbleibt, sind starke Aufwinde über der Rhön zu erwarten. Bei passendem Wind sind überdies gute Hangflugmöglichkeiten garantiert. Also der richtige Mix, damit die 20 besten Thermikjäger der Welt zu Luftrennen über Hessen, Bayern und Thüringen abheben können.

## Segelflug will sich publikumswirksam präsentieren

Publikumswirksam soll das ganze sein, um Betrachter die mit dem Segelflug nicht bewandert sind einfache und klare Regeln anzubieten. Nach dem Regattastart ist üblicherweise der erste Pilot der durchs Ziel schwebt sogleich der Tagessieger. Mit Flugwegeverfolgungssystemen kann das Wettrennen am Himmel klar verfolgt werden. Bordkameras präsentieren Piloten in Echtzeit, um ihre Gesichtszüge bei Sekundenentscheidungen wiederzugeben. Damit wird für den Zuschauer ein Spannungsbogen aufgebaut. Als Moderatoren haben die Organisatoren Frauenweltmeisterin Susanne Schödel (15-Meter-Klasse) und Karl Senne gewonnen. Senne hat als ehemaliger Moderator des ZDF-Sportstudios schon die Segelflug-WM Paderborn 1981 den Fernsehzuschauern live nahegebracht. Vor Ort wird er mit seiner segelfliegerischen Erfahrung das ganze rund und spannend kommentieren. Schödel ist in Fliegerkreisen ebenso für klare und aussagekräftige Kommentare bekannt. Mit dem Grand Prix Finale will man das Interesse der Medien gewinnen, um in Funk und Fernsehen eine exzellente Berichterstattung zu erhalten. Mit zeitnahen Präsentationen wird der laufende Grand Prix spannend im Internet zu verfolgen sein.

Nach den Grand Prix Finalen in Frankreich, Neuseeland und Chile bli-

cken die Segelfluggenerationen nun interessiert in Richtung Rhön und die Mitte Europas. Kulturell hat die Umgebung der Rhön mit geschichtsträchtigen Gebäuden in Eisenach (Burg), dem Würzburger Schloss oder der Hochschul-, Barock- und Bischofsstadt Fulda manches Schmankerl, auch für Nichtflieger, zu bieten.

## Medienpräsenz: Der Segelflug kann noch viel dazu lernen

Im Mai 2011 finden weitere fünf Ausscheidungsrennen in St. Auban (Frankreich), Ghimbav-Brasov (Rumänien), La Cerdanya (Spanien), Nummela (Finnland) und Calcinat del Pesce (Italien) statt. Wer auf der Wasserkuppe am Start sein wird, ist so erst nach dem 5. Juni 2011 klar. Als dreimaliger Grand Prix Gewinner wird Überflieger Sebastian Kawa als großer Favorit eingestuft. Mit der SZD 56 Diana dominierte er stets klar das Starterfeld. Auf eine Revanche wird Hahnweidepilot Mario Kießling brennen, der sich beim Grand Prix in Samedan bereits für die Rhön qualifizierte. Mit Uli Schwenk ist ein weiterer baden-württembergischer Spitzenpilot bereits gesetzt. Auch Schwenk musste sich beim Finale 2007 in Omarama dem Polen Kawa knapp

geschlagen geben. Im Mutterland des Segelflugs will er versuchen, die Tabellenspitze zu erobern. Seine menschliche Ausstrahlung macht Schwenk für die Medien interessant.

In diesem Zusammenhang kann der Segelflug sicherlich noch von Sportübertragungen im Fernsehen lernen. „Wie war der Sprung“, beantwortet etwa Skispringer Martin Schmidt bei Live Reportagen mit viel Geduld, wenn es auch nicht gut lief. Hier sind jetzt die Spitzenpiloten gefragt, sofort nach der Landung auf der Wasserkuppe der Presse Rede und Antwort zu stehen. Neben dem Sport steht der Mensch mit seinen Stärken und Schwächen im Fokus, die dem interessierten Publikum nahegebracht werden sollen.

## Facettenreiches Rahmenprogramm rund um den Segelflug

Ansonsten haben sich die Organisatoren vom 22. bis 31. Juli 2011 ein tolles Rahmenprogramm einfallen lassen. Über 25 Oldtimer vom Vintage Glider Club wird die Geschichte des Segelfluges am geschichtsträchtigen ORT stilecht in Szene setzen. Dazu sind die Oldtimer auf der Wasserkuppe für Besucher ein echter Blickfang. Natürlich bietet auch das angrenzende Deutsche



Segelflugmuseum die perfekte Kulisse, um den interessierten Zuschauern einen umfassenden Einblick in den lautlosen Sport zu ermöglichen. Mit dem Tag der Hersteller werden Deutsche Segelflugfirmen ihre Produkte vorstellen. Es lohnt sich also auf der Wasserkuppe vorbeizuschauen, um damit dem Grand Prix Finale zu einen respektablen Verlauf zu verhelfen. So sollte man schon einmal etwas Urlaub für diese Zeit einplanen.

Über den Verlauf der Grand Prix Vorbereitungen wird regelmäßig berichtet. Weiteres unter [www.gfs-wasserkuppe.de](http://www.gfs-wasserkuppe.de), [www.daec.de](http://www.daec.de) oder [www.fai.org/gliding/sgp](http://www.fai.org/gliding/sgp)

*Text: Lothar Schwark*

*Foto: Segelflugschule auf der Wasserkuppe*

## Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs- segelfluges in Baden-Württemberg



## Einladung zur Jahreshaupt- versammlung 2011

**Wann:** Donnerstag, 24. Februar 2011, Beginn 19:30 Uhr  
**Wo:** Flugplatzgaststätte auf der Hahnweide

### Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden Dr. Albert Kießling
2. Rechenschaftsberichte
3. Bericht der Kassenprüfer
4. Entlastung
5. Neuwahlen: 1. Vorsitzender und Schatzmeister
6. Aussprache und Verschiedenes

### NOCH WENIGE TERMINE FREI!

Für die drei Förderflugzeuge sind noch wenige Termine frei. Belegungsplan auf der Internetseite [www.streckensegelflug.de](http://www.streckensegelflug.de) beachten.

### Terminwünsche an:

Walter Eisele, [we-walter.eisele@gmx.de](mailto:we-walter.eisele@gmx.de)  
Tel. 0172 / 269 45 45, Fax: 07024 / 98 99 39

## Einladung zum 2. BWLV- Streckensegelflug-Seminar

Nach dem Erfolg des ersten Seminars bietet der Baden-Württembergische Luftfahrtverband e.V. auch 2011 wieder jungen und ambitionierten SegelfliegerInnen die Möglichkeit, sich vor Beginn der Flugsaison intensiv und konzentriert mit den Grundlagen des Streckensegelfluges zu beschäftigen. Angeleitet von den erfahrenen Wettbewerbspiloten Sebastian und Charlie Bauder geht es vom 25. Februar 2011 ab 16 Uhr bis 27. Februar 2011 in der Flugschule auf dem Hornberg um die Themen:

- Außenlandung
- Thermik (-fliegen)
- Vorflug
- Streckenplanung
- Meteorologische Navigation
- Ausrüstung
- Systematisches Training

Der Unkostenbeitrag für den Lehrgang liegt bei € 75,- pro Person, zuzüglich Kosten für Unterkunft und Verpflegung. Anmeldung mit Formular (<http://segelflug.bwlv.de>) bis spätestens 21. Januar 2011 an [charlie.bauder@t-online.de](mailto:charlie.bauder@t-online.de)

# Eine 75-jährige schwäbische Erfolgsgeschichte



**Schwäbische Tradition aus dem Hause Schempp-Hirth am Fuße der Teck: Der nagelneue Arcus E sowie die legendäre Minimoa**

2010 war für den Segelflugzeughersteller Schempp-Hirth ein besonderes Jahr: Das Traditionsunternehmen aus dem schwäbischen Kirchheim/Teck kann auf eine erfolgreiche 75-jährige Firmengeschichte zurückblicken. In einem dreiviertel Jahrhundert Entwicklung und Fertigung von Segelflugzeugen haben sich die Produkte des Familienunternehmens in den Segelflugweltrekordlisten äußerst erfolgreich eingereiht. Zahlreiche Wettbewerbspiloten auf der ganzen Welt haben seither mit Flugzeugmustern aus Kirchheim häufig bei Weltmeisterschaften fliegerisch dominiert und werden dies sicherlich auch in Zukunft tun. Die Segelflugzeuge von Schempp-Hirth haben die Entwicklung des Segelflugs in den letzten Jahrzehnten entscheidend mitbestimmt. Mitte November 2010 hatte der Betrieb allen Grund zum Feiern. Dabei wurde die Endmontagehalle in der Kребenstraße zum Festsaal umfunktioniert und rund 250 Gäste erlebten eine Jubiläumsfeier der Spitzenklasse.

**Kirchheim/Teck** – Ein großes Fest für alle sollte es geben. Aus diesem Grund begrüßte Geschäftsführer Tilo Holighaus nicht nur Geschäftspartner, Segelflugsportler und Ehrengäste, sondern betonte zugleich: „Das Fest ist in

**Die Macher des Erfolges: Martin Schempp (links) und Wolf Hirth**



erster Linie für unsere Mitarbeiter gedacht, auch für die Ehemaligen. Sie führen die Firma seit 75 Jahren zum Erfolg“, so der Firmenchef.

Kirchheims Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker erinnerte in ihrem Grußwort an die Firmengründer, die sie als Idealisten bezeichnete – „aber mit Weitblick und Verantwortung für die Mitarbeiter“. In dieser Tradition sieht sie auch die heutige Geschäftsleitung, Tilo und Brigitte Holighaus. Ihnen und dem gesamten Unternehmen gratulierte sie zum Jubiläum, aber auch zu den jüngsten Innovationen: Arcus M und Arcus E. Sie freute sich immer, wenn sie Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen und Flugzeuganhängern aus der

Kребenstraße kommen sehe, bekannte die Oberbürgermeisterin: „Dann weiß ich, dass wieder ein berühmtes Produkt aus Kirchheim hinaus in die Welt geht.“

In seiner Festrede ging Siegmund Maier, der langjährige erste Vorsitzende der Fliegergruppe Wolf Hirth sowie ehemalige Vize-Präsident des BWLV, auf die drei herausragenden Persönlichkeiten der Firma ein: Martin Schempp, Wolf Hirth und Klaus Holighaus. Maier betonte, dass das Unternehmen nicht einfach nur zu den Premiumherstellern zählt, sondern vielmehr der Premiumhersteller für Segelflugzeuge sei: „Die Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH ist in der Segelfliegerwelt der Inbegriff für Qualität, für Hochleistungssport, für Innova-



tion und für partnerschaftliches Miteinander mit Luftsportvereinen und Privatkunden rund um den Globus.“ Schempp-Hirth-Kunden seien nicht nur Käufer, sondern „Freunde des Hauses, Fliegerfreunde“, betonte Maier.

### Drei bedeutende Persönlichkeiten prägten die Unternehmensgeschichte

Martin Schempp, Jahrgang 1905, lernte die Fliegerei in den USA kennen – durch keinen Geringeren als Atlantik-Flieger Charles Lindbergh, der ihn bei einem Vortrag „mit dem Fliegervirus infizierte“. In den USA gründete Martin Schempp 1930 sein erstes Flugzeugbau-Unternehmen. Nachdem das aber „nicht so richtig klappte“, wie Maier ausführte, habe Wolf Hirth seinen Fliegerfreund Martin Schempp wieder ins Schwäbische geholt, zunächst als Fluglehrer. Im Januar 1935 schließlich wurde das Unternehmen „Sportflugzeugbau Martin Schempp Göppingen“ gegründet. Wie die Arbeitsteilung funktionierte, das beschrieb der Festredner folgendermaßen: „Wolf Hirth brachte sich mit seinen Konstruktionen Gö1 ‚Wolf‘ und Gö3 ‚Minimoa‘ ein, während Martin Schempp sich als umsichtiger und hochmotivierter Fertigungsleiter betätigte“. 1938 zog das Unternehmen von Göppingen in die Kirchheimer Krenenstraße um, und Wolf Hirth wurde offiziell Teilhaber. Seither trägt das Unternehmen den Namen Schempp-Hirth Flugzeugbau, so Maier.



Martin Schempp, der 1945 zum kommissarischen Bürgermeister Kirchheims ernannt worden war, baute in den Folgejahren die Kirchheimer Fliegergruppe auf. Ab Anfang der 60er-Jahre stieg er wieder in die Produktion von Segelflugzeugen ein, nachdem er den Auftrag zur Lizenzfertigung der österreichischen Konstruktion „Standard Austria“ erhalten hatte. Wolf Hirth, fünf Jahre älter als Martin Schempp, war zu diesem Zeitpunkt bereits nicht mehr am Leben. „Am 25. Juli 1959 stürzte dieser im Landeanflug auf den Dettinger Flugplatz ab“, sagte Maier und fügte hinzu: „Unser Luftsport verlor mit ihm einen ganz Großen.“ Dafür kam wenige Jahre später ein anderer „Großer“ nach Kirchheim: „Martin Schempp suchte und fand 1964 in der Akademischen Fliegergruppe Darmstadt einen jungen hessischen Ingenieur, der die „Standard Austria“ technisch verbessern sollte – Klaus Holighaus.“ Dieser trat im November 1965 in die Firma ein. Seine erste komplette Neukonstruktion hatte ihren Erstflug im Januar 1967. Zugleich war der „Cirrus“ auch das erste Glasfaser-Kunststoff-Flugzeug von Schempp-Hirth. 1972 übernahm Klaus Holighaus die Geschäftsführung, fünf Jahre später das gesamte Unternehmen. Am 9. Juli 1984 starb Martin Schempp. Nur zehn Jahre später, am 9. August 1994, kam Klaus Holighaus im Alter von 54 Jahren bei einem Trainingsflug in

**Wie alles begann:  
Das Schempp-  
Hirth-Werk  
im Jahre 1938**

**Drei bedeutende  
Persönlichkeiten  
prägten die Unter-  
nehmensgeschichte:  
Einer von ihnen  
war der legendäre  
Flugzeugkonstruk-  
teur Klaus Holighaus,  
der jedoch  
1994 bei einem  
Trainingsflug in den  
Schweizer Alpen  
tragischerweise  
ums Leben kam**

**75-jährige Jubi-  
läumsfeier der  
Spitzenklasse in  
stilvollem Ambiente**





Kirchheims Oberbürgermeisterin Angelika Matt-Heidecker überbrachte die Glückwünsche der Stadt, was Firmenchef Tilo Holighaus sichtlich freute

den Schweizer Alpen ums Leben. Damit begann „eine neue Zeitrechnung bei Schempp-Hirth und in der Familie Holighaus“, wie Siegmund Maier berichtete. Brigitte Holighaus und ihr Sohn Tilo übernahmen die Geschäftsführung, unterstützt vom Sohn beziehungsweise Bruder Ralf Holighaus, der bereits in Berlin ein eigenes Software-Unternehmen aufgebaut hatte. Siegmund Maiers Fazit fiel folgendermaßen aus: „Inzwischen sind 16 Jahre vergangen. Schempp-Hirth hat seine

Premium-Position stetig ausgebaut. Das Unternehmen ist gekennzeichnet durch allerneueste Technologien sowie Neuentwicklungen, die wichtige Meilensteine für die Zukunft im Segelflugzeugbau darstellen.“

Unvergessen bleibt das einzigartige Vorbild, das Segelflugenthusiasten wie Wolf Hirth und Klaus Holighaus dem Luftsport in Deutschland gegeben haben. Beide haben in ihrer Person Idealismus, Begeisterung, höchste Ingenieurkunst, größtes fliegerisches Können

und unternehmerische Schaffenskraft in einer Weise vereint, die einzigartig ist und wohl auch bleibt.

Der Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e.V. arbeitet ebenfalls seit vielen Jahrzehnten eng mit dem Unternehmen zusammen. Hierfür gilt es allen Beteiligten des Kirchheimer Unternehmens danke zu sagen, für viele Jahre gute Zusammenarbeit und die vielfältige Unterstützung, die der Verband immer wieder seitens Schempp-Hirth Flugzeugbau und der Familie Holighaus erfahren durfte. Der Segelflug kann und wird nur eine gute Zukunft haben, wenn er auch innovative Herstellungsbetriebe neben sich hat, die – wie seit einem dreiviertel Jahrhundert Schempp-Hirth Flugzeugbau – den Sport „beflügeln“! Für diesen wichtigen und nicht immer leichten Weg wünschen die Luftsportler in Baden-Württemberg und weit darüber hinaus dem Kirchheimer Traditionsunternehmen alles Gute für die Zukunft und viele weitere erfolgreiche Jahre.

Text: Andreas Volz/ml

Fotos: Bernd Weber, Christian Walker,  
Archiv Firma Schempp-Hirth und  
Rainer Rauch

## Ausschreibung: **Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren 2011**

**Ort:** Segelfluggesellschaft CNVV,  
St. Auban (Frankreich)

**Termin:** 31. Juli (Anreise) bis  
13. August 2011 (Abreise)

- Streckenflugerfahrung
- Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM & Farbwarnmarkierung (Pflicht)

Die Durchführung des Multiplikatoren-Lehrganges wurde zwischen der Fédération Française de Vol à Voile (FFVV) sowie der Luftsportjugend und der Bundeskommission Segelflug des DAeC vereinbart. Der Lehrgang bietet eine fundierte Einweisung in den Alpensegelflug und wird durch die FFVV und Bundeskommission Segelflug gefördert.

Zielgruppe bei dieser Maßnahme sind im Alpensegelflug unerfahrene Fluglehrer, die im deutsch-französischen Jugendaustausch aktiv sind bzw. werden wollen und die französischen Seealpen als Ort für eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Fluglehrerberechtigung
- Engagement für die deutsch-französische Jugendarbeit

Der Lehrgang wird bei der zuständigen Landesbehörde als Fortbildungslehrgang für Fluglehrer nach §96 Abs. 4 LuftPersV und 1.355 JAR-FCL beantragt.

Interessierte Teilnehmer, die in der Luftsportjugend aktiv sind und in der kommenden oder nächsten Saison eine Maßnahme in den Seealpen planen, werden bei sonst gleichen Voraussetzungen bevorzugt. Weitere Informationen bezüglich Teilnehmerbeitrag, Unterkunft und Verpflegung erfolgen nach der Anmeldung.

Den Anmeldebogen bitte – mit der erforderlichen Stellungnahme des zuständigen Landesjugendleiters – bis spätestens 15. März 2011 bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend in Braunschweig einreichen.

Peter Weber  
Luftsportjugend des DAeC

Terminhinweis:

### **DFJW-Streckenfluglehrgang für Junioren 2011**

Auf der letzten Kooperationstagung der Luftsportjugend und der Bundeskommission Segelflug des DAeC sowie dem französischen Partner, der Fédération Française de Vol à Voile (FFVV), Ende November 2010 in Colmar wurden überdies der Termin und die Rahmenbedingungen für die deutsch-französischen Streckenfluglehrgang für Junioren 2011 festgelegt.

Der DFJW-Streckenfluglehrgang für Junioren wird vom **8. – 19. August 2011 im Rheinland-Pfälzischen Bad Sobernheim** mit jeweils zehn deutschen und zehn französischen Teilnehmern durchgeführt. Die Ausschreibung zu diesem Lehrgang wird Anfang 2011 folgen.

# CO<sub>2</sub>-freies Segelflugzeug Arcus E:

## Prominenter Fluggast an Bord

**F**lugabenteurer Bertrand Piccard und der schwäbische Unternehmer Willi Balz fliegen mit dem ersten doppelsitzigen CO<sub>2</sub>-freien Segelflugzeug mit Elektroantrieb – und landen auf dem Stuttgarter Flughafen.

Kirchheim/Teck – Ende Oktober 2010 hatte der passionierte Segelflieger und Unternehmer Willi Balz einen ganz besonderen Gast auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide bei Kirchheim unter Teck: Dr. Bertrand Piccard, Schweizer Wissenschaftler und Abenteurer, der zusammen mit Brian Jones als erster Mensch die Erde in einem Ballon umrundete. Schon alleine durch den Pioniergeist fühlten sich beide Windspezialisten auf Anhieb verbunden. Erst vor wenigen Wochen hat Willi Balz die Vision von dem ersten vollkommen autarken Flug wahr gemacht und konnte damit erstmals die komplette Prozesskette der E-Mobilität in der Luft abbilden. Die Batterien des Elektromotors des ersten völlig CO<sub>2</sub>-frei betriebenen doppelsitzigen Segelflugzeugs werden dabei mit sauberer Energie über ein Windrad geladen, welches auf dem Dach der Flughalle montiert ist. Dies ist bislang einmalig auf der Welt.

Dieses Projekt machte Bertrand Piccard neugierig und er nahm beim Geschäftskunden Forum der Deutschen Bank in Esslingen spontan die Einladung von Willi Balz an, mit dem Windreich Arcus E zu fliegen – mit



Unternehmer Willi Balz (vorderer Sitz) zusammen mit dem weltbekannten Abenteurer und Flugpionier Bertrand Piccard im CO<sub>2</sub>-freien Segelflugzeug Arcus E bei einem Gastflug auf der Hahnweide

einer weiteren Besonderheit. Die beiden Pioniere landeten nicht auf der Hahnweide sondern auf dem Stuttgarter Flughafen Echterdingen, um dem Abenteurer den schnellen Weiterflug zu ermöglichen.

Der 52-jährige Piccard stammt aus einer berühmten Familie. Sein Großvater Auguste (1884 bis 1962) fuhr am 18. August 1932 mit dem Ballon bis auf

16.940 Meter Höhe in die Stratosphäre. Sein Vater Jacques (1922 bis 2008) brach den Weltrekord im Tiefseetauchen im Mariengraben mit 10.916 Metern unter dem Meeresspiegel. Darüber hinaus baute er das erste Touristen-U-Boot der Welt. Kein Wunder also, dass Bertrand Piccard bereits mit 16 Jahren zu den europäischen Pionieren im Deltafliegen und Fliegen von Ultraleichtflugzeugen gehörte. Er ist Europameister im Kunstflug, Inhaber eines Höhenweltrekords und kann auch mehrere „Weltpremierer“ vorweisen.

Balz und Piccard verbindet die Vision in naher Zukunft sich emissionsfrei in die Lüfte zu erheben. Piccard plant bei seinem aktuellen Projekt mit einem speziell dafür gebauten Solarflugzeug nonstop die Erde zu umrunden. Die Zukunftsvorstellung des sogenannten „Solar Impulse“-Projekts ist es, ein Bewusstsein für aktuelle Herausforderungen der Menschheit zu schärfen: der Umstellung unserer Wirtschaft zu mehr Energieeffizienz und erneuerbaren Energien, um unabhängig von den begrenzten fossilen Ressourcen zu werden. Das Erreichen eines Weltrekords ist hierbei ausdrücklich nicht das Ziel, so der Abenteurer.

Text und Fotos: Windreich AG/ml



Arcus E verbindet Innovation und Eleganz gleichermaßen

# FLARM-Einbau

## Wartung und Pflege

### Was gilt es zu beachten?



**Anti-Kollisions-Warnsystem FLARM: Was gilt es beim Einbau, der Wartung und der Pflege zu beachten? Auf all diese Fragen gibt der vorliegende Text Antworten**

**D**as FLARM gehört in den verschiedenen Bauformen im Segelflugzeug als auch im Motorsegler mittlerweile zur Standard-Ausstattung. Fast jedes dieser Flugzeuge im deutschsprachigen Europa und sehr viele Flugzeuge in unseren Nachbarländern sind damit ausgestattet. Ende des Jahres 2010 wurde ein neues Major-Firmware-Update veröffentlicht, das verpflichtend für alle FLARM-Geräte ist. Wird es nicht installiert, warnt das Gerät ab März 2011 nicht mehr.

Aufgrund der Erfahrungen in den vergangenen Jahren bei Unterstützungen bezüglich Einbaus – insbesondere der Funk-Antenne – und auch bei der Wartung des Gerätes wurde der Wunsch an uns herangetragen, die wichtigsten Punkte einmal zu veröffentlichen. Dem kommen wir gerne nach. Wir beginnen von vorne, nämlich mit den Grundlagen von Funktion und Einbau.

Die Reichweite eines Original-FLARM-Gerätes beträgt gewöhnlich rund drei bis vier Kilometer, was im Ernstfall bei einer angenommenen Differenzgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern und Gegenkurs des Kontrahenten für eine Kollisionswarnung knapp 20 Sekunden vor dem Zusammenstoß ausreicht. Maßgebend für die Reichweite ist die Position und Güte der RF-Antenne und die Antennen-Einbausituation.

### Wie funktioniert ein FLARM-Gerät?

Um dies besser beurteilen zu können, ist hier ein kleiner Ausflug in die Funktechnik notwendig. Keine Angst, es bleibt sehr praxisnah und anschaulich. Zu Beachten ist, dass Metalle und leitfähige Kunststoffe, also auch Kohlefaser, die Funkwellen dämpfen bzw. auch vollständig abschatten. Gedämpft werden Funkwellen auch durch wassergefüllte Gefäße, somit auch der menschliche Körper. Auch Antennenkabel haben stets einen Verlust, den man ebenfalls Dämpfung nennt. Technisch korrekt wird dieser Verlust in dB angegeben, für unser Verständnis genügt es jedoch, wenn wir den Verlust in Prozenten kennen. Außerdem müssen FLARM-Antennen wegen der Polarisation der Funkwellen immer senkrecht stehen, wobei eine geringe Abweichung von der Senkrechten kein Problem darstellt. Sind diese wenigen Aspekte dem Verwender bekannt und werden diese beim Einbau berücksichtigt, funktioniert das FLARM-Gerät zuverlässig und sicher. Auch wird dabei klar, dass es im Cockpit eines Segelflugzeuges eigentlich keinen Einbauort für die FLARM-Antenne gibt, der in alle Richtungen eine gleich gute Funk-Empfangscharakteristik ergibt. Irgendwo ist immer ein Teil des Flugzeuges oder der Pilot selbst im Weg und behindert die ungehinderte Ausbreitung der Funkwellen.

### Der richtige Einbau der Antenne

Die größte Reichweite benötigt man in die Richtung, aus der die potentielle Kollisionsgefahr sich mit der größten Annäherungsgeschwindigkeit nähert, nämlich von vorne. Das bedeutet umgekehrt, dass die Antenne nach vorne die besten Empfangseigenschaften braucht und möglichst nichts im Weg sein sollte. Dies bedeutet jedoch auch, dass die Antenne keinesfalls hinten im Kofferraum zu montieren ist.

Betrachten wir zunächst die Einbausituation des Original-FLARM-Gerätes: Bei Geräten, die klassisch oben auf dem Instrumentenpilz angeordnet sind, ist dieses Thema recht unkritisch, da diese in der Regel mit der direkt eingeschraubten Original-Funkantenne arbeiten. Hier sollte man lediglich beachten, dass die Antenne nicht an die Haube anstößt, sondern etwas darunter bleibt. Das gleiche gilt für Geräte, die von unten an die Instrumentenabdeckung angebaut werden. Dass ein Kompass (der ja oft ein Aluminiumgehäuse hat) nicht direkt vor der Funkantenne angeordnet sein darf, ist selbstverständlich.

Diffiziler wird es bei Geräten, die im Inneren des Instrumentenpilzes oder an einem anderen Ort im Flugzeug eingebaut werden und eine separate Anzeige bekommen. Hier ist der Einbauort des Gerätes oft ganz offensichtlich keine gute Wahl für die Antenne, es wird in diesen Fällen fast immer eine kabelgeführte Antenne angeschlossen. Diese Antenne gibt es in zwei Ausführungen: die sogenannte Mono-Pol-Antenne benötigt eine Massefläche (die sogenannte Ground Plane), die zweite Antennensorte „Dipol-Antenne“ nicht. Zur ersten Ausführung gehört die Original-Zahnstocher-Antenne, zur zweiten Sorte die T-förmige P01-Antenne und die Dipol-Antenne „Axial“. Letztere Ausführung ist etwas einfacher einzubauen, benötigt aber oft auch etwas mehr Platz in der Länge. Die Verluste des meist verwendeten Antennenkabels vom Typ RG 174 liegen bei rund 50 Prozent pro 3 Meter Kabellänge. Das bedeutet, dass es wenig Sinn macht, ein Antennenkabel von mehr als 2-3 Meter Länge zu verwenden, da dann das Empfangsergebnis deutlich darunter leiden wird. Eine Kabellänge von 1 Meter schadet in der Regel dem Ergebnis fast nicht und ermöglicht bei einem FLARM-Geräteeinbau im Instrumentenpilz eine Antennenposition auf der Panelabdeckung. Bei Verwendung der Original-Zahnstocher-Antenne kann die benötigte Massefläche dann

direkt unter der Panelabdeckung montiert werden. Wird ein verlustärmeres Kabel verwendet, darf die Antennenleitung natürlich länger sein.

Für die Glasfaserrümpfe der älteren Flugzeuge ist die Rumpfnase eine recht gute Antennenposition. Durch die Rumpfschale dringen die Funkwellen beinahe ungehindert hindurch. Manche Flugzeuge, insbesondere die neueren mit Rümpfen aus kohlefaserverstärktem Kunststoff, haben jedoch ihre Tücken, wenn es um den Antenneneinbau im Rumpfinnenen geht. Bei einem Kohlerumpf sollte der Einbau der Antenne unbedingt so vorgenommen werden, dass diese im Wortsinne „herausschauen“ kann. Die Antenne wird dort einen toten Winkel haben, wo die Rumpfschale zwischen den beiden Antennen ist, da sie im Gegensatz zum Glasfasergewebe für die Funkwellen undurchsichtig ist.

Eine gute Antennenposition ist dagegen bei nahezu allen Flugzeugen das Seitenleitwerk, da dieses normalerweise auch bei Kohlefaserflugzeugen aus Glasfaser hergestellt ist. Bei den neueren Schempp-Hirth-Fliegern ist oft ein Kunststoffrohr vom Cockpit bis ins Seitenleitwerk verlegt, in dem das Antennenkabel ohne großen Aufwand nach hinten geschoben werden kann. Durch die große Länge (beim Einsitzer werden rund 8 Meter Antennenkabel benötigt) wird natürlich ein verlustarmes Kabel benötigt, die höheren Kosten werden aber durch die gleichmäßige gute Reichweite in alle Richtungen kompensiert. Speziell in Verbindung mit einem grafischen Butterfly-Display, das den FLARM-Verkehr anzeigt, macht eine solche Installation Sinn.

## Korrekte Montage mit der Reichweitenanalyse prüfen

Der Einbau der GPS-Antenne sollte keine Probleme bereiten, hier ist lediglich der Abstand der GPS-Antenne nicht zu nah an anderen GPS-Antennen zu wählen. Ob der Einbau der GPS-Antenne gelungen ist, lässt sich leicht nach dem ersten Einschalten sagen. Wenn kein GPS-Empfang vorhanden ist, ist die Position nicht optimal! Die einzige Möglichkeit, den Gesamteinbau insbesondere in Bezug auf die Funk-Antenne zu überprüfen, stellt die sogenannte Reichweitenanalyse dar. Hier muss man wissen: Das Original-FLARM-Gerät speichert in der IGC-Datei die Erst- und Letzt-Kontaktaten jedes anderen FLARM-Gerätes, das sich im Flug in seiner Reichweite befindet. Das bedeutet, wenn sich ein Flugzeug

aus größerer Entfernung nähert, wird der Punkt, der den ersten Kontakt darstellt, in die IGC-Datei geschrieben. Ebenso der Punkt, wo das FLARM den Empfangsbereich verlässt und sich das Signal verliert. Wurde nun ein längerer Flug am Wochenende durchgeführt, sind normalerweise genügend solcher Einträge rundherum vorhanden. Die eigentliche Überprüfung ist jetzt einfach: Den Flug aus dem FLARM auslesen und am PC mit Internetverbindung auf der FLARM-Webseite ([www.FLARM.com/support/analyze](http://www.FLARM.com/support/analyze)) hochladen. Nach kurzer Zeit erscheint auf dem Bildschirm die leicht verständliche grafische Analyse. Leider ist diese Analyse nicht bei FLARM-Geräten möglich, die als Kombigeräte in Segelflugrechnern eingebaut sind, so beispielsweise im LX7007pro IGC FLARM oder im LX8000. Hier werden nur „gewöhnliche“ IGC-Dateien erzeugt, die diese Einträge nicht haben.

## Updates sind für korrekten Betrieb unerlässlich

Ein FLARM-Gerät benötigt bei korrektem Einbau nicht viel Beachtung. In unregelmäßigen Abständen gibt es sogenannte Minor-Firmware-Updates, die Verbesserungen im Warn-Algorithmus enthalten oder kleinere Korrekturen enthalten. Ebenso unregelmäßig werden neue, erweiterte Hindernisdatenbanken erstellt. Diese enthalten vornehmlich Hindernisse (beispielsweise Seilbahnen, Sendemasten) aus dem Alpenraum.

In regelmäßigen Abständen werden sogenannte Major-Firmware-Updates veröffentlicht, die ebenso kostenlos, aber verpflichtend sind. Hier werden gewöhnlich wesentliche Dinge im Gerät geändert. Wird das Update nicht durchgeführt, funktioniert das Gerät einige Monate später nicht mehr. **Das nächste Major-Firmware-Update ist seit Ende 2010 verfügbar und muss bis Anfang März auf dem Gerät installiert sein. Ansonsten warnt das Gerät nicht mehr!**

Bei allen Original FLARM-Geräten besteht wie bisher die Möglichkeit, einen Grundservice zur Überprüfung und Wartung des Gerätes durchführen zu lassen. Der Grundservice umfasst eine Überprüfung der seriellen Schnittstelle, des micro-SD-Kartenlesers (wenn vorhanden) und der Sende- und Empfangsleistung und Frequenz des Funkteils. Es wird ein aktuelles Software-Update Version 5 der Firmware und der Hindernis-Datenbank installiert. Die Funknummer des Gerätes wird

ermittelt (für den Eintrag ins FLARM-Net hilfreich) und auf dem Gerät angebracht. Kosten (inkl. 19 Prozent MwSt): Grundservice inkl. Updateservice (Pflichtupdate auf Version 5) und Funknummernermittlung: Euro 29,- zzgl. 10,- Euro Bearbeitungspauschale pro Paketsendung. Laden Sie einfach das Service-Auftragsformular von der Webseite herunter und senden das Gerät mit dem ausgefüllten Formular an die unten stehende Adresse. Die Preise für Serviceleistungen und FLARM-Grundgeräte bleiben bis zum 28. Februar 2011 stabil.

*Text und Foto: Sylvia Böhnisch,  
FLARM Support und Vertrieb  
Deutschland, Ülis Segelflugbedarf  
GmbH aus dem hessischen Gedern*

## Alpenflug- einweisung für BWLV-Segelflug- lehrer

**BWLV-Multiplikatoren-Lehrgang  
vom 14. bis 27. August 2011 in St.  
Auban/ Frankreich**

Wie in den vergangenen Jahren bietet der BWLV wieder einen zweiwöchigen intensiven Fortbildungslehrgang für Segelfluglehrer an (als Multiplikatorenlehrgang und amtlich anerkannte Fortbildung). Eine fundierte Einweisung in das Alpensegelfliegen ist Voraussetzung für eine sichere Durchführung von eigenen Aktivitäten im Bereich der französischen Seealpen. Bewährt hat sich hier die Zusammenarbeit mit dem Centre National Voile a Voile (CNVV) in Saint Auban. Informationen dazu sind unter [www.cnvv.net](http://www.cnvv.net) zu finden.

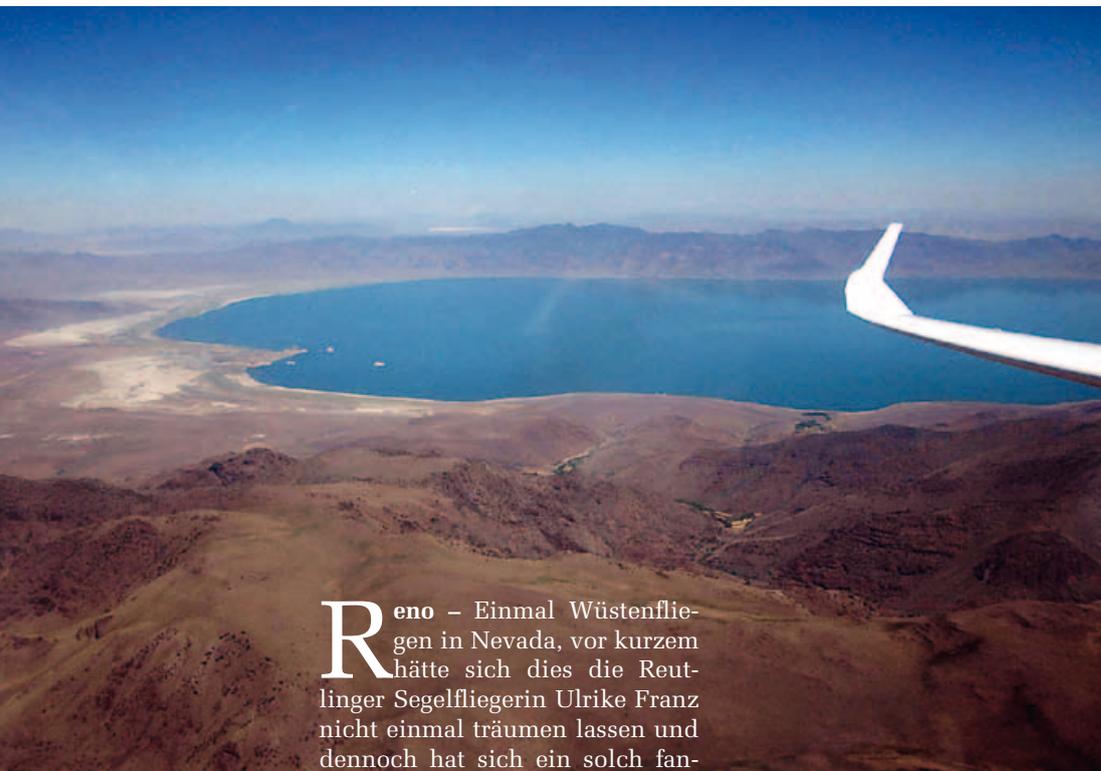
Die Belegung des Lehrgangs und Koordinierung mit dem dortigen Centre (CNVV) mit Flugzeugreservierung (bei Bedarf) ist frühzeitig abzustimmen. Die Teilnehmermeldung sollte deshalb frühzeitig und spätestens bis 31. März 2011 bei der BWLV-Geschäftsstelle vorliegen.

Interessierte Segelfluglehrer/-innen des BWLV können weitere Informationen und Anmeldeunterlagen anfordern bei der BWLV-Geschäftsstelle, Postfach 100461, 70003 Stuttgart, oder Tel. 0711/22762-22 (efax -522) (Harald Golly), E-Mail: [golly@bwlv.de](mailto:golly@bwlv.de)

Der adler weltweit – Wüstenfliegen im Wilden Westen:

# Eine wunderbare Segelflug-Erfahrung in den USA

Das WSPA-Seminar in Reno /  
Air Sailing in Nevada im Juli 2010



*Blick auf den Lake Pyramide. Schon bei ihrem ersten Flug stieg Ulrike Franz in nur wenigen Minuten von 2.100 auf über 4.000 Meter. „Spiralkurbeln“ könnte man so etwas nennen, bei der die Thermik stark und großflächig auftritt. Bei Thermikflügen werden des öfteren Höhen bis über 5.000 Meter erreicht*

**R**eno – Einmal Wüstenfliegen in Nevada, vor kurzem hätte sich dies die Reutlinger Segelfliegerin Ulrike Franz nicht einmal träumen lassen und dennoch hat sich ein solch fantastisches Erlebnis im vergangenen Sommer überraschend und ganz einfach ergeben. Ermöglicht wurde dies durch den Kontakt zu Frauke Elber und die Women Soaring Pilots Association (WSPA).

Bei der „WSPA“ handelt es sich um die amerikanische Vereini-

gung segelfliegender Frauen, die einst vor genau 25 Jahren in Reno gegründet wurde. So galt es 2010 auch ein kleines Jubiläum zu feiern. Seit nunmehr einem viertel Jahrhundert hat das jährlich stattfindende Trainings-Seminar das Ziel, die Begegnung und den Austausch unter amerikanischen, mittlerweile auch kanadischen, slowenischen sowie deutschen Segelflugpilotinnen jeder Alters- und jeder Erfahrungsstufe an einem anderen Ort zu fördern.

Als das WSPA-Seminar 2009 erstmals in Europa, nämlich im slowenischen Bled stattfand, konnten Ulrike Franz und ihr Mann damals von Reutlingen aus an einem knappen Tag zum Treffen fahren und aktiv daran

teilnehmen. Da beide seit Anfang 2010 fest nach Tuscaloosa im US-Bundesstaat Alabama umgezogen sind, war für beide klar, dass sie auch im Sommer 2010 beim Seminar in Reno dabei sein wollten. Und dies, obwohl Reno auch nicht gerade neben dem neuen Heimatort der beiden liegt.

Die USA: dieses gigantische Land steht schon immer für Weite und Abenteuer im Wilden Westen. So war bereits die Anreise für die meisten Teilnehmer/innen ein ganz besonders Erlebnis! Alleine die fünfköpfige Truppe aus Slowenien hatte bei der Ankunft eine unglaubliche Odyssee durch – nicht selbst verschuldete – chaotische Anschluss-Flug-Versäumnisse hinter sich. Verschiedene Personen reisten mit ihren Wohnmobilen oder sogar Motorrädern durch das ganze Land und legten dabei gewaltige Strecken zurück. Ulrike Franz selbst reiste mit dem Zug in gemütlichem Nahverkehrszug-Tempo zuckelnd von Tuscaloosa kommend über New Orleans durch Louisiana, Texas, New Mexico, Arizona, Kalifornien nach Los Angeles, an der spektakulären Westküste entlang bis San Francisco, um von dort aus nach Reno zu fahren.

*Frauke Elber, gebürtige Deutsche, seit 40 Jahren in Virginia lebend, kam mit ihrem Mann Wolf und einem Wohnmobil von Virginia aus, ebenfalls quer durch den Kontinent, mit einem Zwischenaufenthalt im Yellowstone-Nationalpark*





Eine ganz hervorragende Organisatorin: Neita Montague, seit kurzem auch Fluglehrerin, hatte das ganze Geschehen rund ums Seminar fest im Griff. Mit ihr pflegte Ulrike Franz als Gestalterin des Logos schon seit Monaten intensiven E-Mail-Austausch und viele Telefonate. Sie hat sich auch dafür eingesetzt, dass alle ausländischen Teilnehmer und Teilnehmerinnen bereits rechtzeitig vor dem Seminar im Besitz einer amerikanischen Segelflugglizenz waren, was für sie und für jeden einzelnen mit einem nicht ganz unerheblichen Verwaltungsaufwand verbunden war.



Jeden Abend gab es nach dem Flugbetrieb ein wohl organisiertes aber auch lustiges Beisammensein vor dem Clubhaus. Ganz Links: Monique Weil aus Kalifornien, die mit ihren 82 Jahren immer noch topfit, bei jedem Seminar als aktive und gefragte Fluglehrerin dabei ist.



Beim „Dust-Devil“, umgangssprachlich auch Staubteufel genannt, handelt es sich um einen Mini-Staub-Tornado, der die gewaltige Kraft der Thermik sichtbar macht und binnen kürzester Zeit große Mengen Sand durch die Gegend wirbelt. Ein beeindruckendes Naturschauspiel, dass am Platz jedoch zum Alltag gehört.



Mit dem US-amerikanischen Segelflugzeug „Schweizer“ wird in den Staaten üblicherweise geschult. Die meisten, wie hier Kate Redick, machen auf diesem Muster ihren ersten Alleinflug.

So schöne Kumulanten waren nicht an allen Tagen zu sehen. Oftmals war der Himmel einfach nur tief blau, was der sehr guten Thermik jedoch keinen Abbruch tat.





*Strahlende Gesichter kurz vor dem Start: Heiner Beutel (links) und Ed Lord, vom benachbarten Truckee-Segelflugplatz am Lake Tahoe, der seine DG 1000 zur Verfügung stellte und als Fluglehrer mit von der Partie war. Stets für einen Witz zu haben, holte er zusammen mit der Slowenin Jana das „hölzerne PASCO-Ei“ aus Minden, welches nach einem alten amerikanischen Segelflieger-Brauch wie eine heiß begehrte Trophäe von Platz zu Platz wandert.*



*An diesem nahegelegenen Salzsee, dem Flannigan Dry Lake, gab es an zwei Tagen ein gemeinsames Außenlande-Manöver. Fast alle am Lager beteiligten Maschinen saßen dort und gaben sich auf dem getrockneten Salz ein Stelldichein. Ein großer Spaß, vor allem der anschließende Rück-F-Schlepp über den See, was jedoch eine etwas staubige Angelgenheit war.*

Mit zum Programm der WSPA gehört, dass jedes Jahr einige Frauen für intensives Training, für besondere fliegerische Leistungen, Stipendien in Höhe zwischen umgerechnet 300 und 1.200 Euro erhalten. In diesem Jahr kamen Elizabeth Collins, Elisabeth Tattersall, Pyper Ribble, Carol Mulder, Leah Condon in den Genuss. Seminar-Stipendien erhielten Summer Gajewski, Kate Redick und Phyllis Wells. Dank Sylvia, Anne und Christine aus Köln waren Ulrike und Heiner übrigens nicht die einzigen deutschen Teilnehmer!

Wer mehr über die WSPA und die Seminare erfahren möchte, findet unter [www.womensoaring.org](http://www.womensoaring.org) weitere Informationen. Einen Kurzfilm über das letztjährige Treffen finden Sie unter: [www.youtube.com/watch?v=tcrJUzrE1p8](http://www.youtube.com/watch?v=tcrJUzrE1p8).

Das WSPA-Seminar 2011 wird in Caesar Creek, Ohio stattfinden. Die Leser dürfen also gespannt sein, mit welchen Eindrücken Ulrike Franz von diesem Treffen berichten wird.

#### **Eckdaten zum Seminar:**

60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (die WSPA ist auch offen für männliche Mitglieder!) davon 44 Piloten und Pilotinnen, neun Fluglehrer und Fluglehrerinnen, zehn Schlepp-Pilot/innen, insgesamt 289 F-Schlepps während des Seminars, Flugbetrieb täglich von 8-18 Uhr, angefangen von Grundschulung bis Streckenflug- und Außenlandungs-Training wurden innerhalb von sechs Tagen absolviert. *Text/Fotos: Ulrike Franz*

*Das Gruppenbild des 25. WSPA-Seminar 2010 in Reno*



#### **Hinweis der Redaktion:**

Leben Sie auch im Ausland und sind dort fliegerisch aktiv? Haben Sie Interesse die Leser darüber ein wenig näher zu informieren? Dann schreiben Sie uns – [loehmann@bwlv.de](mailto:loehmann@bwlv.de) oder postalisch an die Geschäftsstelle des BWLV in Stuttgart.

# Flugunfalluntersuchung: Unfallprävention

„Sicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt liegt mir besonders am Herzen.“ Ulf Kramer, Direktor der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), nimmt die Unfallprävention im Luftsport sehr ernst. Seit vielen Jahren arbeitet er mit und für die Piloten und Organisationen der Allgemeinen Luftfahrt. Nachdem die öffentlichen Mittel für das DAeC-Büro Flugsicherheit gestrichen wurden, hatte sich der DAeC auch an die BFU gewandt und um Unterstützung bei der Arbeit für Flugsicherheit gebeten. Am 10. November 2010 traf Kramer sich mit dem DAeC-Präsidenten Klaus Koplín.

Das Thema ist wichtig. In jedem Jahr verunglücken Piloten; manche kommen schwer zu Schaden oder sterben sogar an den Unfallfolgen. In den meisten Fällen sind menschliche Faktoren unfallrelevant. Das Spektrum der Ursachen ist weit und reicht von mangelnder Flugvorbereitung über taktische und manuelle fliegerische Unzulänglichkeiten bis hin zur Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit.

Um Luftsportler für die Sicherheitsthemen zu sensibilisieren, ist die BFU bereit, bei Fluglehrerfortbildungen zu unterstützen. Die Veranstaltungen, so Ulf Kramer, sollten mindestens von 50 Teilnehmern besucht werden. Auch bei anderen Treffen dieser Größenordnung kann geprüft werden, ob ein Referent der BFU über die wichtigen Themen informiert.

In der Allgemeinen Luftfahrt untersuchte die BFU aus Kapazitätsgründen bislang hauptsächlich Unfälle mit Todesfolgen. Geprüft wird jetzt, ob auch vermehrt andere Unfälle erforscht werden können. Das Ziel ist, noch mehr Informationen über Unfallursachen und Strategien zur Vermeidung zu erarbeiten. Für einen befristeten Zeitraum wurden der BFU dafür zusätzliche Mittel vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereitgestellt.

Unfallberichte sind weder eine leichte noch unterhaltsame Lektüre. Aber sie sind unverzichtbar, wenn aus den Fehlern der anderen gelernt werden soll. Allerdings bedienen sich Unfalluntersucher, wie alle Spezialisten, einer nicht jedem Leser verständlichen Fachsprache. Die BFU plant, die in der Vergangenheit weit verbreitete „Flug-

## im Luftsport

unfallinfo“, in der aktuelle Fälle oder besondere Schwerpunkte aufbereitet werden, wieder aufleben zu lassen und auf der Website der BFU zu veröffentlichen.

Zusätzlich wurde bei dem Gespräch erörtert, wie die BFU den ehrenamtlich im Bereich Flugsicherheit tätigen Mitgliedern des DAeC Hilfestellung leisten kann. *Text: BWLV / DAeC*

### Zukünftige Flugsicherheitsarbeit im BWLV

Zum 1. Januar 2011 richtete der BWLV das Referat „Flugsicherheit“ ein. Martin Jost steht von nun an im Landesverband als Ansprechpartner für alle Mitgliedsvereine zur Verfügung. Bei Interesse an der BFU-Unterstützung vermittelt er gerne. Voraussetzung ist eine Mindestteilnehmerzahl von 50 Personen. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die BFU aus Kapazitätsgründen nicht jeden Verein besuchen kann.

#### Kontakt Daten:

E-Mail: [jost@bwlv.de](mailto:jost@bwlv.de)  
Tel.: 0711 / 22762-0  
Fax: 0711 / 22762-44

### Thema Flugsicherheit im Verein: Flugsicherheitspaket zum Saisonbeginn

Der Fachausschuss Ausbildung des BWLV hat bereits im vergangenen Jahr über die Bezirksausbildungsleiter Materialien und Unterlagen für die Flugsicherheitsarbeit in den Vereinen zur Verfügung gestellt. Dieses ist unter: [ausbildung.bwlv.de/flusi10](http://ausbildung.bwlv.de/flusi10) zu finden und sollte zu Saisonbeginn aktiv in die Flugsicherheitsarbeit in den Vereinen mit eingebunden werden.

Für das Jahr 2011 hat das Referat Ausbildung und Lizenzen im DAeC das Themenfeld der „Außenlandung“ spartenübergreifend als Schwerpunktthema fest gelegt und wird im Jahresverlauf unterschiedliches Material hierzu zur Verfügung stellen. In Ergänzung hierzu hält der BWLV zu zahlreichen Flugsicherheitsthemen Schulungsfilme auf DVD vor, die über die Geschäftsstelle über Harald Golly ([golly@bwlv.de](mailto:golly@bwlv.de)) und Martin Jost ([jost@bwlv.de](mailto:jost@bwlv.de)) bezogen werden können.

Überdies wird die Rubrik „Flugsicherheit“ auf der BWLV-Homepage von nun an kontinuierlich ausgebaut und soll dem Interessierten in Zukunft umfassende Informationen und Hilfestellungen zu unterschiedlichen Flugsicherheitsthemen bieten. Vorbei schauen lohnt sich! *red.*



Prävention ist besser als Nachsicht. Die BFU bietet zusammen mit dem DAeC sowie seinen Landesverbänden Hilfestellungen, die den Luftsport sicherer machen sollen

# 99. Werkstattleiter-Lehrgang auf dem Hornberg

**H**ornberg – Auch im vergangenen Jahr fand wieder ein Werkstattleiter-Lehrgang für Holz- und Gemischtbauweise auf dem traditionsreichen Hornberg statt. Zwölf Teilnehmer hatten sich vom 8. bis 13. November 2010 Zeit genommen, ihre Fähigkeiten im Bereich der Reparatur und Pflege von Segelflugzeugen der klassischen Bauart zu vertiefen. Auf dem Programm des wieder einmal gut besuchten Lehrgangs standen unter anderem Reparaturen an Holzteilen einer verunfallten Ka 8 sowie Bespannen und für jeden Teilnehmer der Bau einer Tragflächenrippe nach Plan. Des Weiteren demonstrierte Lehrgangsteilnehmer Hans Hörber seinen staunenden Schülern anschaulich, wie durch Zurechtbiegen und gezieltes Ersetzen von einzelnen Rohren aus einer zerdrückten Rohranhäufung allmählich wieder ein Flugzeugrumpf erkennbar werden kann.

Natürlich gehörte auch Theorieunterricht zum Lehrgangsinhalt, der wieder in bewährter Weise abends stattfand und dank Hans guter Unterrichtsmethoden trotz des Umfangs keine Langeweile aufkommen ließ. Beinahe genau so traditionell wie Holz als Flugzeugbauwerkstoff war auch der allabendliche Gedankenaustausch in gemütlicher Runde im Höhenrestaurant, der meistens bis kurz vor Mitternacht andauerte. An dieser Stelle sei auch die wirklich hervorragende Versorgung mit Mittag- und Abendessen durch Wirt Enzo und seiner Familie



Hans Hörber (links) führt die Kursteilnehmer in den Tätigkeitsbereich der Werkstattleiter für Holz- und Gemischtbauweise ein

erwähnt, die bei manchem Teilnehmer sicherlich das eine oder andere Kilo Ballast an den Rippen hinterließ.

Samstagsmorgens fand unter Aufsicht von Matthias Birkhold noch die Abschlussprüfung statt, die alle Lehrgangsteilnehmer erfolgreich absolvierten und beendeten damit den (gefühlte viel zu kurze) Lehrgang. Mit den erworbenen Kenntnissen wird es

nun allen möglich sein, die schönen fliegenden Klassiker auch in Zukunft lufttüchtig zu halten und es bleibt zu hoffen, dass sich auch weiterhin Pilotinnen und Piloten für den Erwerb dieses wertvollen Wissens begeistern und den WL-Holz besuchen werden. Es lohnt sich!

*Text und Fotos: Dennis Böer  
(FSC Pforzheim-Straubenhardt e.V.)*

## Neue Instandhaltungsprogramme

**D**as Luftfahrt-Bundesamt (LBA) wird die Vorschriften für die Instandhaltungsprogramme für nicht gewerblich genutzte Flugzeuge ändern. Am 16. Dezember 2010 wurde hierzu vom LBA eine entsprechende NfL herausgegeben. Die Technische Kommission (TeKo) des DAeC ist bereits im Oktober 2010 beim LBA vorstellig geworden und hat den Entwurf kommentiert.

Während eines EASA-Audits beim LBA wurde festgestellt, dass die in Deutschland verwendeten Standardinstandhaltungsprogramme (SIHP) nicht den Vorgaben des Part M entsprechen. Das LBA wurde aus diesem Grund aufgefordert neue Instandhaltungspro-

gramme zu entwickeln. Per NfL vom 16. Dezember 2010 werden diese neuen Regelungen nun gültig.

Die Eigentümer und Halter von nicht gewerblich betriebenen Luftfahrzeugen müssen demnach die bisher genehmigten IHP durch ein neues Instandhaltungsprogramm ersetzen. Entsprechende neue Muster in Form von Rahmen-IHP für die einzelnen Luftfahrzeugarten hat das LBA unter: [http://www.lba.de/cln\\_009/DE/Technik/Lufttauechtigkeit/Instandhaltungsprogramme/Info\\_Instandhaltungsprogramme.html?nn=23094](http://www.lba.de/cln_009/DE/Technik/Lufttauechtigkeit/Instandhaltungsprogramme/Info_Instandhaltungsprogramme.html?nn=23094) bereitgestellt. Für die Umsetzung gilt eine Frist von drei Jahren.

Die TeKo wird die neuen Instandhaltungsprogramme prüfen und sich für Vereinfachungen einsetzen. Aktuell laufen Musterverfahren zu den neuen Instandhaltungsprogrammen, von deren Ausgang die weitere Vorgehensweise der TeKo abhängt. Aus diesem Grund werden alle Vereine mit Technischem Betrieb sowie Privathalter darum gebeten, die kommenden Wochen abzuwarten und erst nach Empfehlung der TeKo ihre bestehenden Instandhaltungsprogramme den geforderten aktuellen Änderungen anzupassen. Auf der DAeC- und BWLV-Website werden noch vor Saisonbeginn alle relevanten Informationen zur Verfügung gestellt. *red.*

## Funkgeräte: 8,33 kHz-Frequenzabstand

Die Einführung des 8,33-kHz-Frequenzabstandes wird in Zukunft Luftfahrzeuge in allen Lufträumen betreffen. Eurocontrol hat ein Falblatt mit Übergangsbestimmungen und Terminen herausgegeben. Der Beginn für die offizielle Kommentierung der „Implementing Rule“ war für Dezember

2010 vorgesehen. Nach den zu erwartenden Vorgaben der Europäischen Kommission gilt, dass ab 1. Januar 2018 jeglicher Luftverkehrsteilnehmer in der Lage sein muss, die Frequenzen mit 8,33 kHz Abstand zu nutzen.

*Text: Pressestelle DAeC*

# Der 105. Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg

**Hornberg** – Vom 25. bis 30. Oktober 2010 fand wieder einmal ein Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg statt. Ein bunt gemischter Haufen aus fast allen denkbaren Ecken des deutschsprachigen Raumes lernte Schäften, Bespannen, Laminieren, Finishen und vielerlei mehr. Die abendlichen Vorträge durch diverse wohl informierte Referenten brachten uns auf theoretischer Seite auf das notwendige Niveau, während wir in der Werkstatt durch Hans Hörber und Willi Nuoffer angeleitet wurden.

Dieses Mal war es auf dem Hornberg nicht neblig, es lag kein Schnee und wir waren nicht jeden Abend am Feiern. Somit hatten wir klare Sicht und

klaren Kopf, um zu lernen, wie man Reparaturen ausführt, wie Instrumente eingebaut werden, wie ein Windenseil aufgebaut ist und vieles mehr. Nebenher begriffen wir auch, dass bespannte Rippenfelder ein super Schlagzeug abgeben, dass Flugzeuge kaputtgehen, wenn man mit dem Hammer fest genug draufhaut, und dass es Luftfahrtnorm-Kabelbinder gibt und man natürlich keinen Bauhaus-Kabelbinder benutzen darf.

So wurden viele Fragen beantwortet, die man sich immer schon gestellt hat, und man erfuhr Einiges über dies man bislang nicht nachgedacht hatte.

Obwohl es oft schwierig war, nach langen Abenden in der Lounge mor-

gens gerade rechtzeitig aus dem Bett zu kriechen, um zwischen Dusche und Werkstatt noch frühstücken zu können, zahlte sich die Mühe aus. Auch das lange Zuhören bis nach neun Uhr abends wurde keinesfalls langweilig, sondern machte den Teilnehmern klar, dass man sich Mühe gibt, ihnen alles erforderliche und nützliche Wissen mitzugeben, das man eben in so einen kurzen Zeitraum hineinbringen kann.

Nach einer anstrengenden, lehrreichen und trotzdem vergnüglichen Woche auf dem Hornberg gingen alle Teilnehmer als Zellenwarte erfolgreich nach Hause.

*Text und Foto:*

*Leonie Herzberg (FSC Pforzheim e.V.)*



Gruppenbild des 105. Zellenwart-Lehrgangs auf dem Hornberg

– Anzeige –

**Fallschirm-  
WAGNER**  
Luftfahrttechnischer Betrieb

Latscherstr. 8 · 75365 Calw  
Telefon (0 70 51) 37 83  
Fax (0 70 51) 1 20 83  
fallschirm-wagner@t-online.de

- \* Nachprüfung aller vom DAeC, DULV, DFV, LBA zugelassenen Fallschirme
- \* Ausbildung zum Fallschirmpacker, Abnahme von Packprüfungen
- \* Fallschirmpacken und Reparatur
- \* Fallschirmverkauf
- \* Sofortservice für eilige Kunden!
- \* Gutachtertätigkeit

Qualität zu Preisen, die Ihr Hobby bezahlbar machen,  
sind mir ein Anliegen.

**Stellen Sie mich auf die Probe!**

## Das Jahr 2010



Die Mitgliedermeldungen für das Jahr 2010 zeigten ein erfreuliches Ergebnis: 1.741 Sportler mehr als im Vorjahr sind in den DAeC-Mitgliedsverbänden organisiert. Damit konnten wir

nicht rechnen, denn in fast jedem Sportverband im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) ist der Trend rückläufig, und zwar seit vielen Jahren. Der DAeC bildete da leider keine Ausnahme. Der Mitgliederzuwachs von knapp 1,8 Prozent ist sicher noch keine Größenordnung, die zum Jubeln veranlasst oder eine grundsätzliche Wende verspricht. Dennoch dokumentieren die Meldungen, dass der Abwärtstrend keineswegs dauerhaft festgeschrieben sein muss. Vielmehr zeigt sich, so interpretiere ich die Zahlen, dass sich die Vereine auf die geänderten Vorstellungen der Mitglieder eingestellt haben. Die meisten haben es geschafft, ihr Angebot entsprechend attraktiv zu gestalten und den Flugbetrieb den Wünschen und Möglichkeiten der Piloten anzupassen.

Im internationalen Spitzensport zeigten die deutschen Piloten wieder großartige Leistungen. Außerordentlich erfolgreich waren die deutschen Segelflieger. Michael Sommer gewann sogar zum dritten Mal in Folge den Titel in der Offenen Klasse. Eine echte Sensation gelang Stephanie Uhlig im männerdominierten Modellflug. Sie holte sich die Goldmedaille bei der Weltmeisterschaft im Raketenmodellflug. Großes Wetterpech hatten die Drachenfliegerinnen. Tief liegende Wolken um den Tegelberg in Schwangau verhinderten die notwendigen Wertungsflüge. Corinna Schwiengershausen, mehrfache Weltmeisterin, führt ihren Titel nun für zwei Jahre weiter. Die ausgezeichneten sportlichen Leistungen deutscher Piloten wurden auch von der Fédération Aéronautique Internationale, dem Weltluftsportverband FAI, anerkannt. Der Ballonfahrer Sven Göhler erhielt das Montgolfier Ballooning Diploma und der Ultraleichtflug-Pilot Armin Appel das Ann Welch Diploma. Gleich ob Spitzen- oder Breitensport: Bevor wir in die Luft kommen, müssen viele Menschen im Verein, im Land, im

Bund und in Europa aktiv sein. Denn unser Sport unterliegt wie kein anderer den gesetzlichen Vorschriften und Bestimmungen. Der Deutsche Aero Club und seine Mitgliedsverbände setzen sich auf allen Ebenen für praxistaugliche Regelungen ein.

Die Themen „Technik“, „Lizenzen“ und „Berechtigungen“ sind Dauerbrenner. Für Aufregung sorgte vor allem der Nachweis der Sprachkenntnisse. Ab 2011 müssen Motorflieger einen Sprachtest abgelegt haben, wenn sie ins Ausland fliegen oder in deutschen Lufträumen fliegen, in denen englischer Funksprechverkehr verlangt wird. Seit Bekanntwerden dieser Forderung der ICAO hatte sich der DAeC für praktikable Lösungen eingesetzt. Jetzt gilt, dass vom Verband ausgebildete Sprachprüfer diese Tests abnehmen dürfen. Für die Piloten eine erhebliche Reduzierung der Kosten und des Zeitaufwandes.

Instandhaltung und Wartung von historischen Flugzeugen wird entbürokratisiert. Dafür hatte sich die Technische Kommission des DAeC stark gemacht. Eine deutliche Erleichterung spart den Vereinen und Haltern viel Geld.

Das Engagement der Luftsportler im Umwelt- und Naturschutz wird anerkannt und auch auf Bundesebene in der Politik hoch geschätzt. Deshalb hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit auch die Mittel für die bundesweite Umsetzung des Sport-Audits Luftsport bewilligt. Mit Hilfe dieses Audits können Vereine dokumentieren, dass sie die Bestimmungen des Umwelt- und Naturschutzes kennen und einhalten. Das Audit hilft darüber hinaus, rechtliche Bestimmungen in der Vereinsorganisation einzuhalten und erleichtert dem Vereinsvorstand damit die Arbeit.

Intern bestimmte im vergangenen Jahr die Strukturdiskussion die Verbandsarbeit. Die im September 2009 beschlossene neue Satzung wird umgesetzt. Erwartungsgemäß ist das kein leichtes Unterfangen. Im Jahr 2010 haben sich die ersten Bundeskommissionen (BuKo) gegründet. Für jede Luftsportart wird in Zukunft jeweils eine BuKo alle sportartspezifischen Aufgaben eigenständig regeln. Dazu gehören nicht nur die Belange des Spitzensports, sondern alle sportrelevanten Bereiche werden abgedeckt. Die verschiedenen BuKos können bei Themen, die sie gemeinsam betreffen, kooperieren. Je nach Bedarf, arbeiten dafür zwei oder mehr BuKos zusammen. Die Übergangsfrist, die mit der Satzungsänderung vereinbart wurde,

endet zum 31. Dezember 2011. Mit dieser Reform öffnet sich der DAeC für alle Luftsportler und ihre Organisationen. Mit einem kleinen Zentralbeitrag, der nach Verbandsgröße berechnet wird (beispielsweise bei mehr als 50.000 Mitgliedern rund zwei Euro pro Jahr pro Sportler), können bislang außenstehende Luftsportverbände in den DAeC eintreten und damit indirekt Mitglied im DOSB und dem Weltluftsportverband FAI werden. Es ist schade, dass der Deutsche Modellflieger-Verband und der Deutsche Ultraleichtflug-Verband dieses Angebot abgelehnt haben.

Ergebnisse aus dem Sport, der Verbandsarbeit, Nachrichten von DFS und DOSB und anderer Partner und vieles mehr werden auf der DAeC-Website im elektronischen Newsletter und in den Printmedien veröffentlicht. In der Bundesgeschäftsstelle erreichen Sie Ihre Ansprechpartner bei individuellen Fragen. Besonders einladen möchte ich Sie, uns auf der AERO 2011 zu besuchen. DAeC und BWLV werden sich dort auf einem großen Gemeinschaftsstand präsentieren.

Luftsport ist durch die Unterstützung vieler Sportler, ihrer Freunde und Förderer erfolgreich. Die aktiven Piloten und die Funktionäre leisten wichtige Arbeit. Wir dürfen stolz sein auf unsere Sportler und auf unsere ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter in den Vereinen und Verbänden. Das Zusammenspiel aller kann den gewünschten Erfolg und die Zukunft des Sports sichern.

Allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern, ihren Familien und Freunden wünsche ich eine schöne, erfolgreiche Saison 2011 und immer eine gute Landung.

### Das Jahr 2010

## Aktionsbericht

2010 war ein ereignisreiches Jahr für den Luftsport in Deutschland. Sportliche Spitzenleistungen, erfolgreiche Maßnahmen für den Breiten- und Leistungssport, politische und juristische Entscheidungen für den Luftsport waren die Höhepunkte. Im Aktionsbericht 2010 sind die wichtigen Ergebnisse der Sport- und Verbandsarbeit zusammengefasst.

Das Heft kann kostenlos unter Tel. 0531 / 23540-41 oder [b.franke@daec.de](mailto:b.franke@daec.de) angefordert werden. Als Download ist der Aktionsbericht auch unter [www.daec.de](http://www.daec.de) veröffentlicht.

AERO 2011

## Vereinsticket zu gewinnen

Die Messe Friedrichshafen und der DAeC verlosen im Januar, Februar, März und April für die AERO 2011 Vereinstickets. Bis zu sechs Personen aus einem Verein erhalten damit kostenlosen Eintritt. Jeder Inhaber einer DAeC-Kreditkarte kann sich um ein Vereinsticket bewerben. Einfach das Online-Formular unter „AERO“ in der Rubrik „Öffentlichkeitsarbeit“ ausfüllen. Unter den Teilnehmern werden die Gewinner ausgelost. Die Gewinner werden per E-Mail informiert und auf der DAeC-Website bekannt gegeben. Eine Barauszahlung ist nicht möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Infos unter: [www.daec.de/kreditkarte.php](http://www.daec.de/kreditkarte.php) und [www.daec.de/pr/aero.php](http://www.daec.de/pr/aero.php)

## Englische Sprachtests

Seit dem 5. März 2008 verlangt eine ICAO-Regelung, dass Piloten englische Sprachkenntnisse nachweisen müssen, wenn sie ins Ausland fliegen oder Lufträume nutzen, in denen englischer Funksprechverkehr verlangt wird. In Deutschland galt eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2009.

### 1. Januar 2011:

Die Übergangsbescheinigungen der Luftfahrtbehörden sind am 31. Dezember 2010 abgelaufen. Der Nachweis eines Sprachtests muss jetzt in die Lizenz eingetragen sein. Piloten, die vor dem 23. September 2008 ein BZF 1/AZF abgelegt haben, können bis zum 31. Dezember 2011 ihre Sprachkenntnisse durch eine Verlängerungsprüfung nachweisen. Bis zum Eintrag in die Lizenz darf kein englischer Funksprechverkehr erfolgen. Nach dem Ablauf der Frist wird eine Erstprüfung gefordert.

DAeC-Newsletter

## Schnell informiert

3.500 Abonnenten erhalten wichtige Nachrichten für Luftsportler per DAeC-Newsletter. Dieser Service ist zum geschätzten Medium für schnelle und wichtige Informationen geworden. Der Newsletter kann kostenlos unter [www.daec.de/newsletter/index.php](http://www.daec.de/newsletter/index.php) abonniert werden.

DOSB

## GEMA-Infos

Keine Flugplatzparty ohne Musik! Aber aufgepasst: Bei öffentlichen Veranstaltungen können GEMA-Gebühren fällig werden. Die GEMA hat mit dem Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) Sonderkonditionen für Mitgliedsvereine und Verbände vereinbart. Deshalb werden unter bestimmten Voraussetzungen Vorzugssätze bei Musikaufführungen gewährt.

Grundsätzlich müssen alle öffentlichen Veranstaltungen, bei der Musik aufgeführt wird, bei der GEMA angemeldet werden. Erfolgt das nicht, können empfindliche Geldbußen fällig werden. Infos unter [www.dosb.de](http://www.dosb.de) und [www.gema.de](http://www.gema.de).

LV Thüringen

## Wahlen

Alter und neuer Präsident des Luftsportverbandes Thüringen ist Georg Graven. Ebenso wurde bei der Mitgliederversammlung am 6. November 2010 Gabi Hampe als Schatzmeister wiedergewählt. Als neuer Vizepräsident ist der Ballonfahrer Bernd Pulzer neu im Vorstand. Er löst Rolf Buchner ab, der für die neue Amtsperiode nicht mehr kandidierte. Buchner wird weiter als Geschäftsführer die Geschäftsstelle leiten.

Weitere Informationen sind auf [www.lsv-th.de](http://www.lsv-th.de) veröffentlicht.

Verlängerung

## Segelflug-Wettbewerbskennzeichen

Die Registrierungszeit der folgenden Segelflug-Wettbewerbskennzeichen (WBK) ist am 31. Dezember 2010 abgelaufen (Stand: 25. November 2010):

17 3132 34 42 50 52 59 66 72 74 75 76 86 90 9197  
1H 1P 1U 1Y 2B 2C 2G 2J 2L 2S 3G 3S 3Z 4D 4M  
4R 4T 4U 5A 5G 5Y 5Z 6G 6K 6Z 7F 7H 7L 7N 7V  
8F 8G 8L 8S 9G 9N C U Z A6 A9 B1B4 C2 D4 D7  
E5 E6 F4 G9 H6 H8 K7 L6 L7 L8 N9 O6 R9 X7 Y5  
Y8 Z5 AF AU BF BP BT BV CM CN CR CT DM EJ  
EM EV EX FB FD FM FR FV GP GS GT GU GV  
GZ HC HO HX HZ JB JG KB KF KJ KS KT LG LM  
LX MB MC MD ME MY NC ND NF NI ON OP OS  
OW OX PD PE PP RE RG RH RW SK TL TM TN  
TU UA UF UP UR UW VH VP VR VS VZ WH WN  
WP WU WW WX WY XA XC XD XN XY XZ YD YK  
YL YO YP ZF ZH IAA ICH IGW IHB ILH ILO IMC  
IMW INO IPH IPV IRS ISX ITO IWF IZZ DFS TOM UWE

Flugzeughalter, die ihr Wettbewerbskennzeichen für weitere vier Jahre eintragen lassen möchten, können die Verlängerung bis zum Ablaufdatum oder spätestens bis zum 28. Februar 2011 per E-Mail, Fax oder Brief unter Angabe des WBK, der aktuellen Halteradresse sowie des Musters und des amtlichen Kennzeichens beantragen. Die Nenngebühr von 15 Euro kann per Überweisung auf das Konto 3 444 999 02 bei der Deutschen Bank, BLZ 270 700 24, mit Angabe des Namens und des Wettbewerbskennzeichens per Verrechnungsscheck oder Barzahlung entrichtet werden. Die Nenngebühr bitte nur überweisen, wenn vorab die Anmeldung zur Registrierung/Verlängerung per E-Mail oder Brief erfolgt ist. Nach Eingang des Nenngeldes erhalten die Antragsteller eine schriftliche Registrierungsbestätigung.

Wettbewerbskennzeichen sind personenbezogen, das heißt, bei Kauf oder Verkauf eines Flugzeuges geht das WBK nicht automatisch auf den neuen Besitzer über. Alle Wettbewerbskennzeichen, die bis zum 28. Februar 2011 nicht verlängert wurden, werden zur Neuvergabe freigegeben.

Die Nenngebühreneinnahme aus der Vergabe beziehungsweise Verlängerung der Segelflug-Wettbewerbskennzeichen kommt dem Seff-Kunz-Fonds zugute, aus dem seit Jahren besondere Segelflugsport-Maßnahmen gefördert werden.

Kontakt: DAeC, Referat Segelflug, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Fax: 0531 / 23540-55, E-Mail: [segelflug@daec.de](mailto:segelflug@daec.de)

BWLV-Motorflugschule:

# Großreinemachen auf der Hahnweide

**H**ahnweide – Mit einem Lächeln im Gesicht und strahlenden Augen steigen Doreen Pape, Björn Reitmeier und Tim Jonas auf dem Fluggelände Hahnweide aus einer Cessna 172 aus. Dieses war ihr erster Flug. Auch die Cessna blinkt und glänzt, denn die drei sind Auszubildende im Gebäudereiniger-Handwerk und gehören zu der Berufsschulklasse B3GR7 an der Gewerblichen Schule Metzingen, die ein besonderes Schulprojekt durchgeführt hat. Ein Lernfeld im Lehrplan der Gebäudereiniger ist die Verkehrsmittelreinigung. Normalerweise bedeutet das für die Azubis die Reinigung und Aufbereitung von Autos und Omnibussen. Doch in diesem Jahr organisierten die Lehrer an der Gewerbeschule Metzingen bereits zum zweiten Mal die spannende und vielleicht einmalige Möglichkeit für die Schüler ein Kleinflugzeug zu reinigen. Wieder einmal zeigt es sich, dass die Ausbildung zum Gebäudereiniger abwechslungsreich und anspruchsvoll ist und oft unterschätzt wird.

Eduard König und Volker Schwarz, beide Lehrer an der Metzinger Gewerbeschule, sind Hobbypiloten und Mitglieder bei der Motorflugschule des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes. Sie vermittelten den Kontakt zwischen den Gebäudereiniger-Kollegen und dem Leiter der Flugschule, Tobias Krüger. Dieser war gerne bereit, das Projekt durchzuführen und versprach den Azubis, falls alles klappt, gibt es einen Freiflug.

Fünf Cessnas der Flugschule standen für die Schüler zur Reinigung und Aufbereitung im Hangar. Im Theorieunterricht wurden die Schüler von ihrer Klassenlehrerin Claudia Liersch bereits theoretisch anhand einer Power-Point-Präsentation unterwiesen und eingeteilt. Die praktische Unterweisung vor Ort übernahm Volker Schwarz unterstützt von seinen Gebäudereiniger-Kollegen Helge Riegel und Alexander Rödiger.

Die Schüler legten sich schwer ins Zeug und gaben ihr Bestes. Besonders das Polieren der Unterseite der Flügel und des Rumpfes fanden sie sehr anstrengend, da es sich um Überkopfarbeit handelte. Auch hatten sie großen Respekt vor der Technik der Flugzeuge und waren sehr besorgt, dass sie nichts zerstörten und professionell arbeiteten. Interessant und neu war für die Schüler auch, dass das Mittel zur Reinigung und Pflege der Cessnas für die Luftfahrt geprüft sein muss.

Neben der praktischen Arbeit müssen die Schüler im Theoriebereich noch eine Ausarbeitung zum Arbeitsablauf, zu den Reinigungsmitteln und -materialien erstellen, in Mathematik einen Angebotspreis für die Arbeit berechnen und in Deutsch ein Angebots schreiben formulieren.



**Dorren Pape (rechts) und Tim Jonas bei der anstrengenden Arbeit. Ein Freiflug will arbeitet sein**

Schulleiter Krüger war mit dem Ergebnis der Schüler sehr zufrieden und spendierte zur Mittagspause belegte Brötchen und Getränke. Bei so viel Einsatz und Engagement der jungen Leute war es klar, dass die Piloten König und Schwarz zusammen mit Tobias Krüger die versprochenen Freiflüge über die Schwäbische Alb gerne absolvierten. Dabei zeigte sich das Wetter von seiner besten Seite, so dass bei strahlend blauem Himmel, mit einer Sicht bis zu den schon verschneiten Alpen der Rundflug über die herbstlich gefärbte Alb zu einem unvergesslichen Erlebnis der Schüler wurde.

*Text und Fotos: Claudia Liersch*



**Putzaktion an der BWLV-Motorflugschule auf der Hahnweide: Die Berufsschulklasse der Metzinger Grundschule legte sich ordentlich ins Zeug und konnte mit vielen neuen Praxiserfahrungen nach Hause gehen**

# BWLV-Fluglehrer-Fortbildungslehrgang 2011



Aerodynamik der Wölbklappen bei Segelflugzeugen war das praxisbezogene Thema von Steffen Bogdanski, während die motorflugorientierten Fluglehrer in einem weiteren Raum sich der Motorenkunde widmeten. In den Räumlichkeiten der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen findet auch der nächste zentrale BWLV-Fluglehrer-Fortbildungslehrgang statt. Infos und Anmeldeunterlagen finden Sie auf Seite 42 oder auf der Homepage des BWLV unter: <http://ausbildung.bwlv.de>

## BWLV-Fortbildungslehrgang amtlich anerkannt für Lehrberechtigungen nach JAR-FCL oder LuftPersV

Freitag,  
**25. Februar 2011**  
ab 13.00 Uhr

**Teil I**  
**für Fluglehrer JAR-FCL**  
**1.355/2.355 dt. oder LuftPersV**  
**§ 88a (PPL-N)**  
(auch für andere Fluglehrer  
belegbar)

Samstag,  
**26. Februar 2011**  
9.00 – 18.00 Uhr

**Teil II für JAR-FCL-Fluglehrer**  
Kombiniert mit  
**eintägigem** Lehrgang für  
Fluglehrer nach **LuftPersV**

**Veranstaltungsort:**  
Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen

Weitere Informationen und **Anmeldevordruck** sind auf der Homepage des BWLV unter <http://ausbildung.bwlv.de> (Fluglehrer Aus- und Fortbildung) und in dieser Ausgabe des adler (Seite 42) veröffentlicht.

**BWLV-Geschäftsstelle**  
Harald Golly  
Telefon: 0711/ 22762-22  
E-Mail: [golly@bwlv.de](mailto:golly@bwlv.de)

## Adler-Versand: Adressänderungen bitte frühzeitig mitteilen

Liebe BWLV-Mitglieder,  
um auch 2011 den Postversand des adlers für alle Mitglieder bestmöglich zu gewährleisten, sind wir auf Ihre Mithilfe angewiesen. Sollte sich bei Ihnen eine Adressänderung ergeben, bitten wir Sie darum, uns frühzeitig hierüber in Kenntnis zu setzen, damit wir diese Veränderungen in unserer Mitgliederdatei zeitnah berücksichtigen können.

Nutzen Sie hierfür auch das auf der BWLV Homepage (Bereich Zeitschrift „der adler“) eingerichtete Online-Adressänderungsformular oder teilen Sie bitte Frau Pfertner per Mail [pfertner@bwlv.de](mailto:pfertner@bwlv.de) oder telefonisch unter 0711/ 22762-24 Ihre aktuellen Adressdaten mit. Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

*Die adler-Redaktion*

# BWLV – Fluglehrer-Fortbildungslehrgang

## Allgemeine Hinweise:

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



FLUGLEHRER-  
FORTBILDUNG

## Inhaber der Lehrberechtigung

- nach JAR-FCL 1.355/2.355 dt.u. LuftPersV § 88a (PPL-N): zweitägig
- i.S. der LuftPersV (§ 89 bis 95a): eintägig

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

Selbstverständlich können Fluglehrer mit CR TMG oder UL zusätzlich auch das erweiterte Programm für Motorfluglehrer am Freitagnachmittag nutzen. Es wird empfohlen, den Lehrgangsnachweis rechtzeitig, d.h. innerhalb der dreijährigen Gültigkeit der Lehrberechtigung sicherzustellen.

## Anmeldung zum

(Bitte in DRUCKSCHRIFT ausfüllen und Zutreffendes ankreuzen)

BWLV-Fluglehrer-Fortbildung in Leinfeld-Echterdingen		BWLV-Fluglehrer-Fortbildung in Leinfeld-Echterdingen	
zweitägig geforderter Fortbildungslehrgang für Fluglehrer (JAR-FCL 1.355/2.355 dt.u. LuftPersV § 88a (PPL-N))		eintägig geforderter Fortbildungslehrgang für die sonstigen Fluglehrer i.S. der LuftPersV	
<input type="checkbox"/> 25. – 26.02.2011 Lehrgangsgebühr: 40 Euro mit bzw. 80 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft		<input type="checkbox"/> 26.02.2011 Lehrgangsgebühr: 20 Euro mit bzw. 40 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft	
Quartier – Informationen zum Veranstaltungsort erbeten:			
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja			
Name		Vorname	
Postanschrift: Straße und Haus-Nr.		PLZ und Wohnort	
Tel. tagsüber		<b>Lehrberechtigung/en gültig bis:</b> <input type="checkbox"/> JAR-FCL; _____ <input type="checkbox"/> PPL – N § 88a LuftPersV, _____ <input type="checkbox"/> GPL _____ <input type="checkbox"/> UL aerodyn. _____ <input type="checkbox"/> Sonstige: _____	
Tel. privat			
Mobil			
E-Mail-Adresse			
BWLV-Mitglieds-Nr.	Geb.-Datum		

## Anmelde- und Teilnahmebedingungen

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

- durch Überweisung (fällig mit Rechnung, die zusammen mit der Einladung zugestellt wird)  
oder (gewünschte Zahlungsart **bitte ankreuzen**)

- durch Erteilung der Einzugsermächtigung (fällig nach erfolgter Einladung)

Hiermit ermächtige ich den Baden-Württ. Luftfahrtverband e.V. fällige Rechnungsbeträge von meinem untenstehenden Konto einzuziehen. Diese Einzugsermächtigung ist jederzeit widerrufbar.

Bankinstitut: \_\_\_\_\_ BLZ: \_\_\_\_\_ Konto Nr. \_\_\_\_\_

Ort, Datum

Unterschrift

**Anmeldung bitte senden an:** BWLV-Geschäftsstelle, Herdweg 77, 70193 Stuttgart bzw. Postfach 10 04 61, 70003 Stuttgart,  
E-Mail: golly@bwlv.de oder Fax 0711/22 76 25 22 (pc-fax Harald Golly), Tel. 0711/2 27 62 22

# BWLV-Terminservice 2011

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
07.01.2011	08.01.2011	A	Idaflieg-Wintertreffen – Nähere Informationen: <a href="http://www.idaflieg.de">www.idaflieg.de</a>	Verkehrsmuseum Dresden
10.01.2011	15.01.2011	A	Werkstattleiter-Lehrgang – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
12.01.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
20.01.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
22.01.2011		A	27. Treffen der Luftsportlerinnen im BWLV 2011 – Nähere Infos: <a href="mailto:haberker@bwlv.de">haberker@bwlv.de</a>	Flugplatz Albstadt-Degerfeld
26.01.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
26.01.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.01.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
29.01.2011		A	37. Heschentreffen 2011 in Soest – Nähere Infos: <a href="http://ingrid.blecherqt-online.de">ingrid.blecherqt-online.de</a>	Kulturzentrum Soest
31.01.2011		SF	Strecken-Segelflug Abend 3 ab 19:30 Uhr – Informationen: <a href="mailto:segelflug@winkler-urach.de">segelflug@winkler-urach.de</a>	Hotel Vier Jahreszeiten, Bad Urach
31.01.2011	05.02.2011	A	Zellenwart-Lehrgang I – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
05.02.2011		LJ	27. Dettinger Volleyballturnier 2011 – Nähere Informationen: <a href="http://www.flg-dettingen.de">www.flg-dettingen.de</a>	Sporthalle Dettingen/Teck
05.02.2011		SF	Jahreshauptversammlung des Fördervereins für Segelkunstflug im BWLV e.V.	Vereinsheim FSR Sinsheim e.V.
09.02.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
18.02.2011	20.02.2011	A	Isny Skifliegen 2011 – Nähere Informationen: <a href="mailto:mauch.heinz@gmx.de">mauch.heinz@gmx.de</a>	Fluggelände Isny
18.02.2011	20.02.2011	LJ	Bezirksjugendversammlung Nord-/Südbaden – Baerenthal 2010 – Infos: <a href="mailto:schmidt@bwlv.de">schmidt@bwlv.de</a>	Baerenthal (Frankreich)
23.02.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
23.02.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
24.02.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
25.02.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
25.02.2011		A	BWLV-Fluglehrer-Fortbildungslehrgang – Frühjahr 2011 – Nähere Infos: <a href="mailto:golly@bwlv.de">golly@bwlv.de</a>	Filderhalle, Leinfelden-Echterdingen
26.02.2011	27.02.2011	MT	BZF II – Sprechfunk VFR Deutsch – 8:30 – 16:15 Uhr – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
28.02.2011		SF	Strecken-Segelflug Abend 4 ab 19:30 Uhr – nformationen: <a href="mailto:segelflug@winkler-urach.de">segelflug@winkler-urach.de</a>	Hotel Vier Jahreszeiten, Bad Urach
04.03.2011		A	Informationsabend des Arbeitskreis Sektoren ab 19:30 Uhr – Infos: <a href="mailto:sautter@bwlv.de">sautter@bwlv.de</a>	Alte Turnhalle, Herrenberg
05.03.2011	17.03.2011	MT	PPL (A) JAR FCL – Vollzeitkurs, 8:30 – 16:15 Uhr – Nähere Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
05.03.2011		MT	BZF I – Sprechfunk VFR Englisch – 8:30 – 16:15 Uhr – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
07.03.2011	12.03.2011	A	Zellenwart-Lehrgang II – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
09.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
09.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
19.03.2011		A	BWLV-Bezirkstagung 2011 – Nord- und Südwürttemberg und Hohenzollern	n.n.
19.03.2011	20.03.2011	A	Grundkurs Garmin 1000 an der BWLV-Motorflugschule – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
19.03.2011	20.03.2011	A	Fallschirmwart-Lehrgang A – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
21.03.2011	20.06.2011	MT	PPL (A) JAR FCL – Abendkurs, 18:30 – 21:45 Uhr – Nähere Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
23.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
23.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
25.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
26.03.2011		A	BWLV-Bezirkstagung 2011 – Nord- und Südbaden	n.n.
26.03.2011	27.03.2011	A	Fallschirmwart-Lehrgang B – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
29.03.2011	30.03.2011	A	Grundkurs Garmin 1000 an der BWLV-Motorflugschule – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
31.03.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
06.04.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
06.04.2011	09.04.2011	A	Motorenwart-Lehrgang I – Nähere Informationen: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	BWLV-Segelflugschule Hornberg
13.04.2011	16.04.2011	M	AERO 2011 Friedrichshafen – Nähere Informationen: <a href="http://www.aero-expo.com">www.aero-expo.com</a>	Messe Friedrichshafen
18.04.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Tübingen	Regierungspräsidium Tübingen
18.04.2011		SF	Strecken-Segelflug Abend 5 ab 19:30 Uhr – Informationen: <a href="mailto:segelflug@winkler-urach.de">segelflug@winkler-urach.de</a>	Hotel Vier Jahreszeiten, Bad Urach
19.04.2011		A	Refresher Kurs Garmin 1000, BWLV-Motorflugschule – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
20.04.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
27.04.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
28.04.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Freiburg	Regierungspräsidium Freiburg
01.05.2011		A	Tag der offenen Tür und Fly-In auf dem Flugplatz Erbach bei Ulm – Infos: <a href="http://www.lsverbach.de">www.lsverbach.de</a>	Flugplatz Erbach (EDNE)
04.05.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
18.05.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
21.05.2011	22.05.2011	MT	AZF Sprechfunk IFR Englisch – 8:30 – 16:15 Uhr – Nähere Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
22.05.2011	05.06.2011	SF	Deutsche Segelflugmeisterschaft 2011 (Club-, Doppelsitzer- und Standardklasse)	Flugplatz Zwickau
25.05.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
08.06.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
09.06.2011	14.06.2011	MT	Trainingslager des Deutschen Hubschrauberclubs – Nähere Infos: <a href="http://www.deutscher-hubschrauber-club.de">www.deutscher-hubschrauber-club.de</a>	Flugplatz Nördlingen
11.06.2011	18.06.2011	SF	12. Übersberg Segelflugwettbewerb 2011 – Nähere Informationen: <a href="http://www.uebersberg.de">www.uebersberg.de</a>	Segelfluggelände Übersberg
15.06.2011	27.06.2011	SF	6. FAI Weltmeisterschaften im Segelflug der Frauen (15 m-, Standard- und Clubklasse)	Argoga (Schweden)
17.06.2011	18.06.2011	MT	Tumima-Cup 2010 in Gelnhausen – Nähere Informationen: <a href="http://pitschoeffler@gmx.de">pitschoeffler@gmx.de</a>	Flugplatz Gelnhausen
18.06.2011	19.06.2011	MT	BZF II – Sprechfunk VFR Deutsch – 8:30 – 16:15 Uhr – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
25.06.2011		MT	BZF I – Sprechfunk VFR Englisch – 8:30 – 16:15 Uhr – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
27.06.2011		SF	Strecken-Segelflug Abend 6 ab 19:30 Uhr – Informationen: <a href="mailto:segelflug@winkler-urach.de">segelflug@winkler-urach.de</a>	Hotel Vier Jahreszeiten, Bad Urach
29.06.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Stuttgart	Regierungspräsidium Stuttgart
29.06.2011		A	Theoretische Luftfahrerprüfung am Regierungspräsidium Karlsruhe	Regierungspräsidium Karlsruhe
01.07.2011	13.07.2011	SF	Deutsche Segelflugmeisterschaft 2011 (15m-, 18m- und Offene Klasse)	Flugplatz Lüsse (BB)
02.07.2011	03.07.2011	A	Grundkurs Garmin 1000 an der BWLV-Motorflugschule – Infos: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	Sonderlandeplatz Hahnweide
06.07.2011	09.07.2011	MT	Deutschlandflug 2011 von Hannover nach Oberschleißheim bei München	Hannover / Oberschleißheim

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, T = Technik

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an: [loehmann@bwlv.de](mailto:loehmann@bwlv.de).

# Jahresinhalt 2010

Stand: Dezember 2010

## Allgemeines

Thema	Ausgabe	Seite
Antares DLR-H stellt Höhenrekord auf	1	3
AERO 2010 entwickelt sich positiv – DAeC und BWLV sind wieder mit dabei	1	4
Luftrecht: Internationale Vorschriften per Mausclick	1	5
Neues Wettersystem für mehr Sicherheit am Flughafen Friedrichshafen	1	5
Mitnahme von Fluggästen – Tipps aus der Praxis	1	6
Ankündigung: Militärische Großübung ELITE 2010	1	7
Besonderheiten bei der Erweiterung luftrechtlicher Genehmigungen	1	8
Der neue Look im Überblick: Geänderte Lufttraumdarstellung und Höhen	2	3
Wolf Hirth wäre 110 Jahre alt geworden	2	4
August Euler – Deutschlands erster Flugzeugfabrikant und Pilot	2	5
DAeC-Musterklage zum Thema Frequenzschutzgebühr	2	5
Alte Tante JU setzt auch 2010 wieder zur Landung in Speyer an	2	6
Ausschreibung: Zur Kooperation „Schule-Verein“	2	6
Ankündigung: BWLV-Bezirkstagung 2010	3	3
Terminhinweis: Tannkosh 2010	3	3
Interpretation von Wolkenbildern & Wetterphänomenen – Teil 1	3	4
Landeplatz Lärmschutz-Verordnung (LLV)	3	6
AERO 2010 spezial – Was finden Sie wann und wo?	3	23
Ankündigung: ATM Season Opener Bodensee 2010	4	3
Artur Fischer neues Ehrenmitglied des BWLV	4	4
BWL-Vizepräsident u. Schatzmeister Wolfgang Maier erhält Landesehrennadel	4	4
BWL-Bezirkstagung 2010 in Lahr und Stuttgart	4	6
Donaubergland: BWLV setzt auf starke Partner	4	8
Fachausschuss Freiballonsport verabschiedet verdiente Mitglieder	4	9
AERO 2010 – Was gibt es zu sehen?	4	10
AERO 2010: Sprachtest Level 6	4	10
Zusatzangebot zur AERO 2010	4	10
Mit den Barfußfliegern über die Malediven	4	12
Ankündigung: Klassikwelt Bodensee 2010	4	13
adler spezial 04/2010: Segelfluggesellschaft Stuttgart	4	23
BWL-Ehrenmitglied Reinhold Würth feiert 75. Geburtstag	5	3
Jacob Brodbeck: Der „Vater der US-Luftfahrt“ stammte aus dem Ländle	5	4
Nachbericht: Die 18. AERO setzte wichtige Impulse in der Luftfahrtbranche	5	5
Transponder: Modes-S in der Praxis	5	8
DAeC-Mitgliederversammlung 2010: Umsetzung der neuen Satzung	5	10
Surflipp des Monats: Vereinsportal von aerokurier.de schafft Austauschplattform	5	11
Motoren- & Power-Messe am Airport Lahr	5	11
Interpretation von Wolkenbildern und Wetterphänomenen – Teil 2	5	12
Flugsicherheit: Zeitgemäßes „FLUSI-Papier“ Konzept zur Flugunfallprävention	6	3
Sichtflug-Ratgeber: Mit dem Flieger das Ausland entdecken	6	4
Fluginformationsdienst nutzt Radaranten-Darstellungssystem	6	4
Dornier-Museum: Berthold Porath wird neuer Museumsdirektor	6	5
Klassikwelt Bodensee: Fliegende Oldies am Start	6	5
Segelflug über dem Airport Stuttgart	6	6
Bilanz der Aschewolke im Rückblick	6	8
BWLV zeigt Flagge: Protest gegen vulkanbedingte Flugverbote	6	8
Interpretation von Wolkenbildern und Wetterphänomenen – Teil 3	6	9
Black Forrest Airport Lahr: Motoren & Power 2010 war ein voller Erfolg	7	3
Flugplatz Tannheim lädt zum „Fly-In-Kino“	7	3
Airbus A 380: Der weiße Riese besucht Stuttgart	7	4
Trauer um Dr. Michael Goth	7	7
Zwischen Geschichte und Zukunft: Flugplatz Baden-Baden-Oos wurde 100	7	8
Klassikwelt Bodensee 2010: Fliegendes Museum Hahnweide	7	10
Sonderflüge geplant: Concorde soll wieder fliegen	7	11
Berlin Air Show – ILA 2010: Messe der Superlative	7	12
BVG bestätigt die Rechtmäßigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung	8	3
TKG- und EMV-Beitragsbescheide: DAeC führt Widerspruchsverfahren	8	3
Segelflug-WM in der Slowakei – drei BWLV-Piloten erfliegen Edelmetall	8	3
ELITE 2010: Die Bundeswehr bittet zum Riesenmanöver	8	4
Dornier-Museum Friedrichshafen: Tollkühne Männer in ihren fliegenden Kisten	8	6
Berblinger-Preis 2011: Flugwettbewerb wird 2011 auf der AERO stattfinden	8	7
Interpretation von Wolkenbildern und Wetterphänomenen – Teil 4	8	8
DFS sucht Fluglotsennachwuchs	8	9
Segelfluggelände Klippeneck: Künftig geht es superschnell ins Internet	9	3
EXAM 11: Peters Software bringt neue Trainingssoftware auf den Markt	9	3
Red Bull Air Race 2010: Luftspektakel in Deutschland	9	4
Terminankündigung: DWD-Flugwetterseminar 2010	9	7
Luftverkehr erholt sich langsam	9	7
100 Jahre Flugsportverein 1910 Karlsruhe	9	8
4. Riedlinger Oldtimertreffen 2010	9	10
Vereinsjubiläum: 60 Jahre Flugsportverein Reutlingen	9	12
World Air Games 2011 abgesagt	9	13
Einladung zur Ordentlichen BWLV-Mitgliederversammlung 2010	10	3
Europas größtes Fly-In setzt neue Maßstäbe	10	4
Sabotage an Startwinden	10	5
Geschäftsbericht, Berichte der Luftsportjugend und Sportreferenten 2010	10	17-32
Einladung zur ordentlichen BWLV-Mitgliederversammlung 2010	11	3
Einladung zur HKF-Mitgliederversammlung 2010	11	3
Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds: Geschäftsbericht 2010	11	4
Doppeljubiläum in Rheinstetten: Flugplatzfest – ein unvergessliches Ereignis	11	5
Startklade für Vereine: Open-Source-Startverfahren für den Vereinsflugbetrieb	11	6
BWLV-Segelflugschule Hornberg im Umbruch	11	7
Ministerpräsident Stefan Mappus tauft Flugzeug: Investition in die Zukunft	11	8

Dornier Wal – 80 Jahre Atlantikflug	11	11
In 153 Tagen um den Globus: Von der AERO einmal um die Welt	11	11
Interpretation von Wolkenbildern und Wetterphänomenen – Teil 5	11	12
Aus der Praxis, für die Praxis: Flugangst: Nicht nur ein Thema der Großluftfahrt	12	3
Prüfungsvorbereitung: Zweite Aktualisierung des PPL-Fragenkatalogs 2009/10	12	3
Nachberichterstattung: BWLV-Mitgliederversammlung 2010	12	4
Unsere Erfolgreichsten im Jahr 2010	12	8
Interpretation von Wolkenbildern und Wetterphänomenen – Teil 6	12	9

## Umwelt

Ballonfahren im Biosphärengebiet Schwäbische Alb	1	10
Luftige Begegnungen – Projektförderung bewilligt	2	7
Veröffentlichung – Erfolgreiche Kooperation	2	7
Vogelschutzgebiete – Störungen unbedingt vermeiden!	3	10
Alternative Energie – Solarenergie für den Luftsport	3	11
Luftige Begegnungen: Neue Projektphase	7	39
Internetportal: Klimaschutz im Sport	7	39
Klimaschutz-Wettbewerb	10	32
Kooperation Sport & Umwelt	10	32

## PR-Arbeit

Ankündigung: PR-Seminare 2010	1	12
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Ein Muss für jeden Verein	2	8
BWL-PR-Seminar 2010: Vom Umgang mit der Krise	3	12
„Kostenlos Fliegen – aber nicht umsonst“	7	37
Kepler-Gymnasium Freudenstadt unterwegs als „fliegendes Klassenzimmer“	8	10

## Luftsportjugend

Motivation 2010 – Fachausschuss Jugend	1	13
Aufruf: Ausrichter für Landesjugendtreffen (Laju) 2010 gesucht	1	13
Ankündigung: AERO und Bezirksjugendversammlung Württemberg	1	13
Hinweis: Alpenflugeinweisung für BWLV-Segelflugehrer	1	13
Ankündigung: 26. Dettinger Volleyballturnier 2010	1	13
Ausschreibung: Baerenenthal 2010	2	10
Ankündigung: Bezirksjugendversammlung Württemberg 2010	2	10
Ausrichter gesucht – BWLV-Jugend-Streckenfluglager (StreLa) 2010	2	10
Kurzausschreibung: Deutsch-Franz. DAeC-Alpenflugeinweisung für Fluglehrer	2	10
Ausschreibung: Deutsch-Französisches Junioren-Streckenfluglager 2010	3	7
Ausschreibung: Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren	3	7
BWLV-Pfingst-Ballonjugendlager 2010	3	7
International Air Cadet Exchange (IACE) 2010	3	7
Kurzinhalt: Landesjugendvergleichsfliegen des LSV Wächtersberg 2010	3	8
40 Jahre Jugendvergleichsfliegen Leibertingen	3	7
Ausschreibung: 40. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen 2010	3	9
Dettinger Flieger-Volleyballturnier 2010	4	17
Ausschreibung: Die BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen 2010	4	18
BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen 2010	4	19
Baerenenthal 2010: Badische Luftsportjugend hat neue Bezirksjugendleitung	5	20
Ausschreibung: 19. BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen 2010	5	21
Aktion, Bildung und Spaß in einem! Frühjahrestreffen in Friedrichshafen	6	12
19. Baden-Württembergisches Landesjugendvergleichsfliegen 2010	6	13
BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang 2010 auf dem Klippeneck	6	13
Luftsportjugend des BWLV setzt auf bessere Eigenwerbung	7	14
Müllheimer Fliegerjugend besucht die ILA 2010	7	14
Balloner-Pfingstjugendlager 2010: Purer Ballonspaß bei schönem Wetter	8	12
Einladung zur BWLV-Landesjugendversammlung 2010	8	13
BWLV-Landesjugendvergleichsfliegen 2010 auf dem Wächtersberg	8	14
BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang in den Herbstferien 2010 auf dem Klippeneck	9	11
Ein Klassiker in Neuauflage: Das Laju 2010 in Völkeshofen	9	11
Jungredakteur berichtet: Der Größte in Stuttgart	10	6
Fortbildungs-Lehrgang 2010 auf dem Klippeneck	10	6
Grundlehrgang auf dem Klippeneck	10	6
Deutsch-Französisches Streckenfluglager 2010 in St. Auban	11	16
Jugendleiter auf gepasst: Jugendleiter-Fortbildungs-LG 2010 auf dem Klippeneck	11	17
Das Wunder von Bern(eck) 2010	11	18
38. BWLV-Jugendlager 2010 in Sinsheim	11	19
Landesjugendversammlung des BWLV 2010	12	13
Laju-Treff 2011 – Ausrichter gesucht	12	13
BWLV-Jugendleiter-Lehrgang 2010 auf dem Klippeneck	12	14
Terminankündigung: 27. Dettinger Volleyballturnier 2011	12	14

## Freiballonsport

Nachbericht: BWLV-Ballonertag 2009	1	14
Wie funktioniert denn ein Gasballon?	3	14
16. Dreikönigstreffen 2010	3	16
Ankündigung: Stuttgarter Linde Open 2010	3	16
Ballonerstammtische im Rückblick	4	39
Ballonfahren bei Nacht – geht das überhaupt?	6	14
8. Eglofer Feuerzauber 2010	6	15
Ballon- und Korbversetzen ganz einfach, sicher und easy	6	17
Ballonsegnung in Deggingen	7	15
Ballonjugendlager 2010 – es sind noch Plätze frei	7	15

2. Stuttgarter Nachtwettkfahrt für Heißluftballone	8	16
Webcam mobil – Einsatz im Luftsport	8	17
Gasballon-Aufstieg in Frödrichshafen	9	38
Freundschaftstreffen des BSC Hellenstein	10	10
Ballonfahren – das besondere Erlebnis	11	22
Terminhinweis: Baden-Württembergischer Ballönertag 2010	11	23

## Fallschirmsport

Klaus Renz im Freifall über der Palmeninsel von Dubai	2	11
Ankündigung: 22. Thüringenpokal 2010 im Zielsprung	5	19
Bitte beachten: Fallschirmsprungzone am Flugplatz Rottweil	6	13
30 Jahre Fürstenberg Fallschirmteam	7	43
DFJW-Leistungs-Lehrgang: Fallschirmspringen in Schweighofen	10	42

## Modellflug

Dr. med. Geza Egervary – ein Leben für den Modellflugsport – Nachruf	1	16
31. Schorndorfer Saalflug-WB 2009 – Uwe Bundesen neuer Landesmeister	2	12
Ankündigung: 50 Jahre MFC-BALSANIA	2	12
Kleiner Maßstab – Große Geschichte	2	13
BWL-Modellflug Terminkalender 2010	3	17
Ausschreibung: „Der kleine UHU“	4	17
36. Sunrise in Schorndorf 2010	4	17
Firma Composite ARF in Kehl 2010	4	17
Die Spuren Grzimeks führen ins Dornier-Museum & auf die AERO 2010	4	16
Terminhinweis: Offene BWLV-Landesmeisterschaften im Modellflug	4	16
Wettbewerbsausschreibung	4	17
F1E – Magnet gesteuerte Freiflugmodelle	4	17
FAI-Modellflugkommission CIAM-Vollversammlung 2010	6	18
Kleine UHUs über Poltringen	6	20
Offene Landesmeisterschaft 2010 im Elektroflug F5B-J mod.	7	36
Ankündigung: Offene Landesmeisterschaft Klasse F2B	7	37
Segler-Wettbewerb 2010 der FG Schorndorf	7	37
Terminankündigung: Modellflug in Dettingen u. Teck 2010	8	14
Vier Deutsche Jugendmeister kommen vom Aeroclub Stuttgart	9	14
Richard Kornmeier: Neuer Weltmeister im Fesselflug-Kunstflug F2B	9	14
Ausschreibung: BW 03 Landeswertung Freiflug	9	15
Christian Fux: Erfolgreichster Modellflugsportler auf der Junioren-WM 2010	9	15
Fesselflug-Weltmeisterschaften 2010 im ungarischen Gyula	10	12
Robin Trumpp qualifiziert sich für die Weltmeisterschaft 2011 in Amerika	10	13
Auszüge aus den Modellflug-Erfolgen 2010 aus baden-württembergischer Sicht	10	14
Nachwuchswettbewerb „Der kleine UHU“ 2010	10	14
Landesmeisterschaft im Fesselflug-Kunstflug 2010	10	15
Guntmar Rüb: Vize-Weltmeister in der Klasse F5B in den USA	10	15
Terminhinweis: Saalflug-Meisterschaft 2010 in Schorndorf	10	16
Terminhinweis: 28. Hahnweide-Pokalwettbewerb 2010	10	16
Vize-Weltmeister u. Bronze in der Mannschaftswertung für den Elektrosegelflug	11	20
Kurzinformation: Deutsche Mannschaftsmeisterschaft 2010 in der Klasse F1E	11	20
Showtime: Modellflugschau der Superlative in Dettingen	11	21
Stefan Rump und Dietrich Sautter qualifizieren sich für die Freiflug-WM 2011 in Argentinien	12	15

## Segelflug/Motorsegelflug

Baden-Württembergischer Segelfliegerstag 2009	1	25
Herbsttreffen der Segelfluggnationalmannschaften 2009	1	28
Ankündigung: 23. Farrenberg-Segelflugwettbewerb 2010	1	29
Hinweis: Jahreshauptversammlung des BWLV-Fördervereins Segelkunstflug	1	29
Alpenflügeinweisung für BWLV-Segelflüglehrer	1	29
Walter Eisele lud zum Empfang der Jahresbesten im Segelflug ein	1	30
Der Vintage Glider Club begrüßt mit Tilo Holighaus sein 1.000 Mitglied	1	31
46. Hotzenwald-Wettbewerb 2009: Hin und zurück	2	14
Mentales Segelflug-Training (MST)	2	16
Ankündigung: 47. Hohenloher Vergleichsfliegen 2010	2	17
Einladung: JHV 2010 – Förderverein Streckensegelflug im BWLV	2	17
Bitte vormerken: JHV 2010 – Förderverein Segelkunstflug im BWLV	2	17
Erfahrungsbericht: Landes- und Qualifikationsmeisterschaft 2009, Hornberg	2	18
Frauen im Segelkunstflug 2009	2	20
GP-Finale 2010: Mario Kießling landet in Chile auf Platz 3	2	21
Rekordserie in Argentinien	2	21
8. Streckensegelflug-Abend in Bad Urach	3	20
Ausschreibung: 31. Sinsheimer Pfingstfliegen	3	20
BWL-Segelflüglehrer-Ausbildung 2010	3	21
Anmerkung zur DMST 2010	3	21
Initiative Windenstart	3	21
Wilhelm Dirks mit punkthöchstem Flug	3	22
Neuregelung der Qualifizierung von Segelkunstfluglehrern im BWLV	3	27
Deutsche Meisterschaften im Segelflug 2010 – Terminübersicht	4	29
Ankündigung: BWLV-Segelkunstflug-Lehrgänge 2010	4	29
FLARM-Verlosung 2010	4	29
Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug	4	30
Gut vorbereitet zu den Segelflugweltmeisterschaften 2010	4	31
Terminhinweis: SalzmännCup 2010	4	31
BWL-Theorielehrgang Streckensegelflug in Blaubeuren	5	22
Wettbewerbssegelflug:		
Regelwerke für die Saison 2010 überarbeitet und verabschiedet	5	23
SalzmännCup 2010: Vereinsmeisterschaften im Segelkunstflug	5	24
Der ultimative Preis für Segelflieger – der Bitterwasser-Cup	5	25
Winzeln Open – 3. bis 6. Juni 2010	5	25
DAeC-Bundeskommission Segelflug: „Grundüberholung“ in der Führungsetage	5	26
Terminankündigung: 69. Deutscher Segelfliegerstag 2010 in Ulm	5	32
Jahreshauptversammlung des BWLV-Fördervereins für Streckensegelflug	6	21

Spektakulärer Umstieg zwischen zwei Segelflugzeugen in der Luft	6	22
„Nur Segelfliegen ist sparsamer“:		
Deutsche Segelflug-Nationalmannschaft vertraut auf Mercedes Benz	6	23
Höhenstarts an der Winde: Erfolgreiche Tests mit der SkyLaunch-Winde	6	24
Ankündigung: 69. Deutscher Segelfliegerstag 2010 in Ulm	6	24
Segelflug Grand Prix Finale 2011 auf der Wasserkuppe	6	25
47. Hohenloher Vergleichsfliegen 2010: Wolkenstraßen, Wetterlücken, viel Wind	7	22
SalzmännCup: Deutsche Vereinsmeisterschaft im Segelkunstflug in Kitzingen	7	23
Fit für die WM in Slowenien	7	25
Helmut Bauer: Weinheimer klopft an die Tür zum Segelflug-Olymp	7	25
Walldürn 2010: Landeskadertraining im Segelkunstflug	7	26
44. Hahnweide-WB: Training des Nationalmannschaft für die WM in Ungarn	7	27
Abschlussbericht: 44. Internationaler Hahnweide-Wettbewerb 2010	7	28
Windenschlepp – Sicherheit und optimale Ausklinkhöhe (Teil 1)	7	30
Weißer Schwingen über den Anden – Segelfliegen in Argentinien	8	24
Es sind noch Plätze frei – BWLV-Segelkunstflug-Lehrgänge 2010	8	26
Ankündigung: Deutsche Junioren-Segelflugmeisterschaft Musbach 2010	8	27
Ausrichter gesucht – Deutsche Meisterschaft 2011 und Junioren-Quali	8	27
Ausflug mit dem Arcus in die Alpen	8	28
Holzoldtimer-Treffen 2010 auf dem Nortel	8	29
32. Internationaler Segelflugwettbewerb in Hockenheim	8	30
Neuer Webaufrtritt der BuKo Segelflug	8	31
Bayreuth-Wettbewerb 2010	8	32
Zweites ASK 14-Treffen in Nastätten von Thermik verwöhnt	8	34
Terminhinweis: 69. Deutscher Segelfliegerstag 2010 in Ulm	8	35
Programm zum 69. Deutschen Segelfliegerstag 2010 in Ulm	9	20
Eigenstartertreffen 2010 in Leibertingen	9	21
Segelflug-WM in der Slowakei 2010	9	22
Segelflug-WM 2010 in Ungarn	9	24
Segelkunstflug-WM und EM im finnischen Jämijärvi	9	27
19. Deutsche Segelkunstflugmeisterschaft 2010 in Brandenburg	9	28
23. Farrenberg-Segelflugwettbewerb 2010	9	30
Windenschlepp – Sicherheit und optimale Ausklinkhöhe (Teil 2)	9	33
„In der Toskana der Pfalz“... Vom Streckenflugneuling zur Wettbewerbspilotin	9	37
Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Zwickau 2010	10	33
DM Junioren 2010: Wettbewerbstage hart erkämpft	10	34
Matthias Engelfried segelt in die Junioren-Nationalmannschaft	10	36
Hotzenwald-Wettbewerb 2010: Spaß ist, wenn man trotz allem lacht	10	37
36. Hexentreffen der Luftsportlerinnen 2011	10	37
40. Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen 2010	10	38
Kunstflugwoche in Bruchsal 2010	10	39
Grand-Prix Quali 2010: Schwäbischer Doppelerfolg im Engadin	10	39
Multiplikatorenlehrgang 2010 in den französischen Seelapen	10	40
Rule, Britannia! 38. Internationale Vintage Glider Club Rally in Tibenham	10	41
Deutscher Segelfliegerstag 2010: Hinweis für Segelflug A- und B-Trainer	10	43
Programm und Zeitplan zum 69. Deutschen Segelfliegerstag 2010 in Ulm	10	47
Jungfernflüge auf der Hahnweide: Schempp-Hirth, Doppelter Grund zum Feiern	11	26
22. Oldtimer Segelflug-Vereinigung (Schweiz) zu Besuch auf dem Hornberg	11	27
Trudeln über Hayingen	11	27
Windenschlepp – Sicherheit und optimale Ausklinkhöhe (Teil 3)	11	28
Bundesjugendvergleichsfliegen in Laucha 2010: Regen, Regen...	11	31
Flug v. Pont-Saint-Vincent zur Hahnweide: Grenzüberschreitender Überlandflug	11	32
Wartung historischer Flugzeuge	11	33
BWL-Verstärker-Ausbildung: Schwieriges Wetter – großer Lerneffekt	11	34
DMST 2010: Rekordergebnis	12	18
100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz: Fliegen wie zu Großmutterns Zeiten	12	21
Nachberichterstattung: 69. Deutscher Segelfliegerstag 2010 in Ulm	12	22
Der adler weltweit: Fliegerisches Oktoberfest in den USA	12	26
Windenschlepp – Sicherheit und optimale Ausklinkhöhe (Teil 4)	12	27
Schwerpunkthema 2011:		
„Die Außenlandung“ – DAeC-Fachaussschuss Ausbildung	12	30
Förderverein mit Tradition: 25 Jahre Erfolgsgeschichte im Segelkunstflug	12	32
Jubiläum: Segelflug wird 100 Jahre jung	12	33
An die Seele! – Laufen! – SÄCKLA!!! –		
Bei den Gummihunden in den Schweizer Alpen	12	35
OLC-Symposium 2010: Jahrestreffen der Langstreckenjäger in der Rhön	12	36

## Motorflug/UL

Reisebericht: Fliegen und Segeln – ein unvergessliches Erlebnis	1	18
Erste REMOS GX der Echo-Klasse ausgeliefert	1	22
Deutscher Hubschrauberclub plant das Sportjahr 2010	2	22
Ausschreibung: UL-Jahressportflug 2010	2	22
Sprachkenntnisse: Do you speak English?	2	23
Red Bull Air Race kommt 2010 nach Deutschland	2	24
Ankündigung: 47. Allgäuflug-Wettbewerb 2010	3	18
Remos GX geht auf's Wasser	3	18
DAeC-Referat Motorflug: Motor- und Ultraleichtflug	3	19
BWL-UL-Fluglehrerlehrgang im Frühjahr 2010	3	19
Isnyer Skifliegen 2010	4	20
Frühjahrssitzung des Fachaussschuss Motorflug/UL	4	21
Der Countdown läuft: Matthias Dolderer fiebert dem Saisonauftakt entgegen	4	27
52. Südwestdeutscher Rundflug 2010	4	28
Deutsche Meisterschaft im UL-Fliegen 2010	4	28
Reisebericht: beyerdynamic Flight Tour 2009 nach Ungarn	5	28
Kurzausschreibung: 52. Südwestdeutscher Rundflug 2010 in Konstanz	5	30
Bundeskommission Ultraleichtflug: Mit neuer Geschäftsordnung in die Zukunft	5	32
Erfahrungsbericht: Der erste Ausflug mit der neuen Cirrus SR 20	6	26
Kommentar: Die Wiederentdeckung der Langsamkeit	6	28
Korrektur und Ergänzung:		
Leitfaden für die Verlängerungssprachprüfung Englisch Level 4	6	29
Ankündigung und Grußwort: 52. Südwestdeutscher Rundflug 2010 in Konstanz	6	30
Wasserflug – Nichts ist unmöglich	6	31

47. Allgäuflug 2010: Hält das Wetter oder hält es nicht?	7	16
Red Bull Air Race 2010: Dolderer freut sich auf sein Heimspiel	7	18
Kommentar: Plädoyer für das UL	7	19
Sternflug zur SWDR 2010 in Konstanz – Konsul-Niethammer-Gedächtnisflug	8	18
52. SWDR 2010: Eindrücke eines Wettbewerb-Einsteigers	8	21
Es waren tolle Tage – Klemm-Treffen 2010 auf dem Flugplatz Eutingen	8	22
Reisebericht: Mit dem UL von Markdorf über den Ärmelkanal nach England	9	16
Matthias Dolderer hält Vortrag an der Universität Stuttgart	9	19
Eine ganz besondere Zeitreise: Mit dem Mose zum Goodwood Revival 2010	11	36
2011: 100 Jahre Deutschlandflug	11	37
Erfolgreiche Titelverteidigung: Helmut Bäder / Gerhard Spreng Deutsche Meister	11	38
Neue REMOS-CX-Generation glänzt mit Innovationen	11	38
Porsche-Museum hebt ab. Flugzeug macht Werbung für das Porsche-Museum	12	40

## Luftsportlerinnen

Terminhinweis: 26. Treffen der Luftsportlerinnen in Baden-Württemberg 2010	1	15
DAeC-Bundesausschusssitzung Frauensport in Berlin	1	17
Gaby Haberkern – Neue Frauenbeauftragte des BWLV stellt sich vor	2	25
26. Kleines Hexentreffen 2010	3	30
36. Hexentreffen der Luftsportlerinnen in Frankfurt am Main	3	31
Start in die neue Saison – Entspannungswochenende auf dem Hornberg	5	15
27. Treffen der Luftsportlerinnen im BWLV 2011	11	10
37. Hexentreffen 2011 der Luftsportlerinnen in Soest/Westfalen	12	39

## Aus den Regionen

R1 – Fliegergruppe Freudenstadt ehrt verdiente Mitglieder	3	28
R1 – Terminankündigung: 100 Jahre Flugplatz Baden-Baden-Oos	4	33
R1 – Kehler Flugtage 2010	5	44
R1 – Jubiläumsjahr 2010 – FSV Karlsruhe wird 100 Jahre alt	6	42
R1 – Perforplatten in Musbach ausgelegt	6	42
R1 – 60 Jahre FSG Letzenberg-Malsch e.V.	7	46
R1 – Flugplatzfest Herrenteich 2010	8	44
R1 – Einmal Wasserkuppe und zurück – LSV Albgau	9	42
R1 – Haiterbach-Nagold – Flugplatzfest und Fly-In 2010	9	43
R1 – Flugplatzfest 2010 in Vaihingen/Enz	9	43
R1 – Fly-In auf dem Hangenstein 2010	9	43
R1 – 100 Jahrefeier des Flugplatzes Baden-Baden-Oos	10	44
R1 – Jugendschulungs-Fluglager 2010 der FG Gaggenau	10	44
R1 – Ferienspaßaktion auf dem Flugplatz Linkenheim	10	45
R1 – Luftsportgruppe Rastatt feiert 60-jähriges Jubiläum	12	46
R1 – ICAO-Englisch Sprachtest in Walldorf	12	47
R2 – Klasse Altpilotenfeier in Schwäbisch Hall	6	44
R2 – Sonne, grüß mit die Flieger – Solarprojekt in Schwäbisch Hall	8	44
R3 – Termine 2010 der Fliegergruppe Donzdorf (EDPM)	2	25
R3 – Ankündigung: Tag der offenen Tür und 3. Süddeutsches Yak-Treffen 2010	5	44
R3 – Flugplatzfest und Fly-In in Bopfingen 2010	5	44
R3 – „Music for fetz & fun“: Jazz am Sonderlandeplatz Ellwangen-Erpfental	5	45
R3 – Dynamic ersetzt Dimona – FSV Laichingen	6	43
R3 – Ankündigung: Flugplatzfest / Fly-In in Bopfingen	6	45
R3 – 4. Riedlinger Oldtimer-Treffen 2010 mit südwestdeutschem Heinkeltreffen	7	46
R3 – Weipertshofen – FLY IN 2010	7	47
R3 – Flugplatzfest Ellwangen 2010	8	44
R3 – Großes Flugplatzfest in Aalen-Elchingen 2010	8	45
R3 – FSV Laichingen: Ein Traditionsverein wird 60 Jahre	11	46
R4 – Winteraktivitäten beim LSV Rossfeld	3	28
R4 – Wer, Was, Wann, Wo? – LSV Reutlingen	3	28
R4 – Jahreshauptversammlung LSV Münsingen-Eisberg	4	33
R4 – Jahreshauptversammlung AeC Esslingen	4	34
R4 – Brigitta Keller beendet ihre Flugehrentätigkeit	8	45
R4 – Fliegerfest am Esslinger Jägerhaus	8	46
R4 – 40 Jahre Luftsportverein Diehl Aircabin Laupheim e.V.	9	43
R4 – Flugplatzfest 2010 in Hayingen	9	44
R4 – Fliegerfest des LSV Hohenasperg 2010	9	44
R5 – Segelflugabschluss- und Winterfeier 2009 – FSG Wangen-Kisslegg	1	42
R5 – Ankündigung: 3. Ski-Flieger-Treffen Isny 2010	1	42
R5 – Ankündigung: Isnyer Flugtage 2010	2	25
R5 – Mental fit in die neue Saison – SSC Bad Waldsee-Reute	3	29
R5 – Terminübersicht 2010 – SSC Bad Waldsee-Reute	4	34
R5 – Terminhinweis: Eigenstartertreffen in Leibertingen 2010	4	34
R5 – 27. Internationales Piper-Treffen in Pfullendorf 2010	5	45
R5 – Marktplatz wird zum Flugplatz – FSG Wangen-Kisslegg	6	45
R5 – Flugplatzfest Bad Waldsee 2010	8	46
R5 – 25. Internationale Flugtage Rossfeld / 1. Ausstellung „Elektromobilität“	8	46
R5 – Flugplatzfest in Blaubeuren	8	46
R5 – 20. Flugplatzfest der Wangener Segelflieger	8	46
R5 – Kinderferienprogramm in luftiger Höhe 2010 in Wangen	10	45
R5 – Biberacher Flugplatzfest 2010	11	47
R6 – Totgesagte leben bekanntlich länger – 100 Jahre Flugplatz Konstanz	1	43
R6 – Batman auf dem Dürrenhardter Hof	4	35
R6 – Seniorentreffen der Segelfliegergruppe Singen	4	35
R6 – Klemm Freundschaftstreffen 2010	5	45
R6 – Hansjörg Metzger: Klarer Kopf, unkonventioneller und liebenswerter Fliegerkamerad	6	46
R6 – Verleihung der Landesehrennadel an Norbert Kotscharnik	6	46
R6 – „Unser Flugplatz“ ist Bernhard Kramers Verdienst – FSV Rottenburg/Horb	6	47
R6 – Antonov AN 2 kommt aufs Degerfeld	8	47
R6 – Flugtage auf dem Flugplatz Albstadt-Degerfeld 2010	10	46
R6 – Albstadt-Degerfeld: Heiratsantrag auf die ganz besondere Art	11	47
R6 – 120 Jahre Flugsport – FSG Hanns Klemm	12	47
R7 – Segelflug-Trainingslager 2010	7	47
R7 – Müllheimer Flugplatzfest 2010	8	47

## Hanns-Kellner-Gedächtnisfond

HKF – Wir stellen uns vor	3	36
Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds bezuschusst Jugendfluglager	5	18
HKF-Mitgliederversammlung 2010: Flieger helfen Fliegern	12	12

## Persönliches

„Mr. Cessna“: Bernd Veigel sagt Goodbye	1	23
Der adler weltweit – Fliegen in Kanada	2	26
Unvergessen: Klaus Holighaus wäre am 14. Juli 2010 70 Jahre alt geworden	8	11

## Wir gratulieren

Manfred Herold wird 80 – LSC Zeppelinstadt Friedrichshafen e.V.	1	32
Willy Hechler wird 90 – FSV Unterjesingen e.V.	1	33
Fliegerhochzeit beim Markgräfler Luftsportverein e.V.	2	45
Artur Fischer – Der „König der Dübel“ feiert 90. Geburtstag – FG Freudenstadt e.V.	2	46
Hans Rochau – FG Gingen/Brenz e.V.	3	43
Bodo Müller – LSV Hohenasperg e.V.	3	43
Eduard Beck – AeC Esslingen e.V.	3	44
Klaus Lenhart – FG Wolf Hirth e.V.	8	15
Udo Höfer – SFC Ebersbach e.V.	8	15
Heinz Drefahl erhält Goldene Ehrennadel des BWLV – FSV Radolfzell e.V.	10	7
Karl Merkert wurde 90 Jahre – FSV 1910 Karlsruhe e.V.	10	7
Hans-Hermann Schick wird 75 Jahre – LSV Degerfeld e.V.	11	24
Helmut Röhm zum 70. Geburtstag – LSV Degerfeld e.V.	11	24
Fliegerhochzeit beim AeC Esslingen e.V.	12	16
Fliegerhochzeit SFG Backnang-Völkeshofen e.V.	12	16
Fliegerhochzeit beim Markgräfler Luftsportverein e.V. Müllheim	12	16

## Wir nehmen Abschied

Herbert Georgi – FSV Sindelfingen e.V.	1	33
Heinz Mauthe – LSV Hohenasperg e.V.	3	44
Heinz Dietrich – FG Wolf Hirth e.V.	3	45
Karlheinz Nase – AeC Stuttgart e.V.	4	32
Theo Heckmann – LSV Weinheim-Bergstraße e.V.	4	32
Karl Bergelt – LSV Weinheim-Bergstraße e.V.	4	32
Hermann Holzhauser	5	17
Jochen Schmidt-Prange – FG Wolf Hirth e.V.	5	17
Paul Rudolf Opitz	6	40
Friedrich Lang – Markgräfler Luftsportverein e.V.	6	41
Egon Schmitt – AC Baden-Baden e.V.	7	35
Eric Lay – AeC Heidelberg e.V.	7	35
Fritz Baumann – LSV Reutlingen e.V.	8	15
Walter Rauh – SFC Schwetzingen e.V.	9	39
Marta Keuerleber – FSV 1910 Karlsruhe e.V.	10	11
Hermann Riedinger – AeC Stuttgart e.V.	10	11
Günter Brock – FSG Hanns Klemm e.V.	11	25
Fritz Reichenberger – LSV Degerfeld e.V.	11	25
Manfred Betschwar – FSV 1910 Karlsruhe e.V.	12	17

## Amtliches

Fliegerärztliche Untersuchungsstellen	1 – 12	40, 4
JAR-FCL Übungsflüge: Abnahmeberechtigung hat sich geändert	3	46
Neue DFS-Gebühren für An- und Abflüge	3	46
Transponder Mandatory Zone: Änderungen 2010	3	15
Vorabinformation: ELITE 2010	5	46
Neue Sektorisierung im Bereich Langen Information	5	46
Fliegerärztliche Untersuchungen in Walldorf	5	47
APEG 2009: Wie nah ist zu nah?	3	15
Ungültigkeitserklärungen: Dokumente für Luftsportgeräte	3	15
Änderungen 2010: Schweizer Luftraum	6	35
Vorabinformation: ELITE 2010	6	35
Hinweise des Regierungspräsidium Stuttgart – Theoret. Luftfahrerprüfung 2010	6	35
Hinweise des Regierungspräsidium Stuttgart – Theoret. Luftfahrerprüfung 2010	7	27
Förderung der Solarenergie	8	21
Prüfungstermine am Regierungspräsidium Freiburg – Herbst 2010	8	21

## Technik im Luftsport

97. Werkstattleiter-Lehrgang Holz- und Gemischtbau auf dem Hornberg	1	40
73. Motorenwart-Lehrgang am Hornberg	1	41
Die Technik erinnert	1 – 12	40, 29,
	33, 46, 40, 25, 41, 43, 15, 42, 41, 43	
101. Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg	2	29
Anmeldung: BWLV-Tagung Technik 2010	2	29
Fachartikel: Ist der Betrieb von Diesel-Flugmotoren mit Kerosin problematisch?	2	30
98. Werkstattleiterlehrgang auf dem Hornberg	3	32
Aus der Praxis, für die Praxis: Der Windenschlepp und unsere Umwelt	4	44
Sicherheitsgurte: EASA stoppt geplante PAD	4	46
Werner Felix beendet Prüfertätigkeit im BWLV	4	47
Windenschlepp – Ergänzungen zum Artikel aus dem April-adler 2010, Seite 44	5	40
Zellenwart-Lehrgang auf dem Hornberg	5	41
Prüferzuwachs im BWLV-EASA Technischen Betrieb	7	34
Bitte beachten: Freigabeformulare im EASA-Technischen Betrieb	8	41
Ausschreibung: BWLV-Fluglehrer-Fortbildungslehrgang – Herbst 2010	8	42
LS-Segelflugzeuge: Kennblatt, Handbuch und Instandhaltungsprogramm	10	42
BWL-Motorenwart-Jahrgang M2 auf dem Flugplatz Heubach	11	39
Kennblatt, Handbuch und Instandhaltungsprogramm	11	39
Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2011	11	40
Aus der Praxis, für die Praxis: Diesel-Pest – Bakterien im Treibstofftank	12	42

## Flugsicherheit

Die Chancenbox	1	34
Stuttgart Luftretter sind umgezogen: Rettungseinsatz vor der Haustüre	1	35
Kassandra lässt grüßen	2	36
Ikarus' Bergung und die Folgen	3	34
Verantwortungsbewusste Beaufsichtigung von Flugschülern u. Auszubildenden	3	37
Wirbelschleppen – die unsichtbare Gefahr!	4	40
Fuelmanagement – nichts daran ist „magic“	5	38
Hilfe nach Flugunfällen	6	32
Das Vergessen vergessen machen?!	7	40
Human Factors auf dem Prüfstand	8	38
Akronyme: Tipps aus der Praxis, für die Praxis	8	39
Akronyme: Tipps aus der Praxis, für die Praxis	9	46
Segelfluglehrer-Lehrgang 2010 in vollem Gange	1	36

## BWLV-Mitteilungen

Terminhinweis: BWLV-Fluglehrer-Fortbildungs-Lehrgang 2010	1	36
BWLV-Terminservice 2010	1 – 12	37, 41, 39, 43, 35, 39, 45, 47, 43, 41, 45
Theorieprüfung Segelfluglehrer-Lehrgang 2010 auf dem Hornberg	2	39
Adler-Versand: Adressänderungen bitte frühzeitig mitteilen	2	39
Ausschreibung: Saisonfluglehrer 2010 an der BWLV-Flugschule Hornberg gesucht	2	39
Ankündigung: BWLV-Fluglehrer-Fortbildungs-Lehrgang 2010	2	39
Terminübersicht BWLV-Motorflugschule Hahnweide 2010	2	40
Theorie „Kompaktkurs“ 2010 auf dem Hornberg	2	40
Übersicht Theorie-Kurse an der BWLV-Motorflugschule 2010	3, 10	38, 9
Theorie „Kompaktkurs“ 2010 auf dem Hornberg	3	38
Flugsicherheitstraining und Refresher 2010	3	38
Der neue BWLV-Mitgliedsausweis 2010 ist da	3	40
Zwei neue Flugzeuge bringen frischen Wind auf die Hahnweide	4	42
BWLV-Frühjahrsfortbildung für Fluglehrer	5	34
Was gilt es zu beachten?		
Leitfaden für die Verlängerungssprachprüfung Englisch, Level 4	5	36
English Level 4: Erster Lehrgang für Stelleninterne Sprachprüfer (SIP)	5	37
Segelkunstflug Newsletter	6	38
Vorsorglich Widerspruch einlegen: TKG- und EMVG-Bescheide 2006/2007	6	38
Der BWLV hat 19 neue Segelfluglehrer	8	40
Ankündigung: BWLV-Fluglehrer-Fortbildungs-Lehrgang – Herbst 2010	9	46
BWLV-Seminar: Tipps zum Flugzeugkauf	9	46
Künftig stehen dem BWLV 55 Englisch-Sprachprüfer zur Verfügung	9	46
Tipps zum Flugzeugkauf – Seminar an der BWLV-Motorflugschule	10	8
Flugzeugtaufe an der BWLV-Motorflugschule am 17. Oktober 2010	10	9
Sprachprüfung für Luftfahrer in englischer Sprache	10	9
BWLV-Refresherseminar 2010	11	41
BWLV-Seminar: Tipps zum Flugzeugkauf	11	41
BWLV-Fluglehrerfortbildung: Nach der Theorie folgt die Praxis	11	42
Ausschreibung: BWLV-Fluglehrer-Fortbildung im Frühjahr 2011	12	44
Hinweis: Abgabe des Ausbildungsberichts 2010 zusammen mit dem vadb	12	45

## Leserfoto

Ventus „II“ über Albstadt – Eric Neubronner	7	14
ASK 21 über Bad Saulgau – Kathrin Kades	9	39
Fallschirmtandemspringer über Rottweil-Zepfenhan – Gerd Eichinger	11	15
303 Mosquito über der Schwäbischen Alb – Günter Kölle	12	43

## DAeC-News

Kommentar: Wie viel DAeC braucht der Luftsport?	1	38
Wettbewerb: Vorbildlich – Gute Ideen gesucht	1	38
Lehrgang: Wettbewerbe leicht gemacht	1	38
Verlängerung: Segelflug-Wettbewerbskennzeichen	1	39
Argentinien – Rekordjagd	1	39
Präsentation: EASA-Regeln	1	39
Autobenzin-EMZ – 1.000. EMZ	1	39
Kommentar: Wissen, was los ist	2	42
Für Wettbewerbspiloten – FAI-Sportlizenz	2	42
Alte Adler: Innovationspreis verliehen	2	42
Lufttüchtigkeitsanweisungen: Bitte beachten	2	42
Online-Shop: Landegutscheine 2010	2	43
Kommentar: Neue Energie	3	41
AK Luftraum Frankfurt: Luftraumverstöße im Luftraum C	3	41
Anti-Doping: Neue Verbotsliste	3	41
Leichte Luftsportgeräte: Änderungen in der LuftVZO	3	42
Luftfahrzeuge im Annex II: Neue LuftVZO	3	42
Vereinsanalyse: 80 Fragen an die Vorstände	3	42
EASA: Sicherheitsgurte	3	42
UL-Fragenkatalog: Bitte beachten	3	42
Kommentar: Gute Werbung für den Luftsport	4	36
Deutsche Flugsicherheit: Mögliche Einschränkungen in der FIR Langen	4	36
EGU-Hauptversammlung	4	36
Fachausschuss Ausbildung: Infos für Fluglehrer	4	36
Die Kreditkarte für Piloten	4	37
Sektorenregelungen 2010	4	37
Mineralölsteuer: Fragen an den EUGH	4	38
Appell an alle Segelflieger	4	38
Kommentar: Mitgliederzahlen	5	42
BMFSFJ: Studie über das Ehrenamt	5	42
Luftrecht: EGU kommentiert SERA	5	42
Berufe in der Luftfahrt – Infos aus erster Hand	5	43
Anti-Doping – Mobile Homepage online	5	43
Ungültigkeitserklärung: Dokumente für Luftsportgeräte	5	43
Kommentar: Freiwillig gewinnt	6	37

Musterzulassung: AVEKO VL-3	6	37
Sicherheitsgurte: Stellungnahme des LBA	6	37
Vereine: Rechts-Ratgeber	6	37
ICAO-Sprachanforderungen: Sprachprüfung	7	34
Kommentar: Das Gemeinsame und das Trennende	7	38
Segelflug Grand-Prix-Finale 2010: Wasserkuppe – Berg der Flieger	7	38
Flugmodelle: Lizenz und Zulassungen	7	39
Ungültigkeitserklärung: Dokumente für Luftsportgeräte	7	39
Kommentar: Mitglieder Meldungen	8	36
Anti-Doping: Neue Regelungen	8	36
Sport-Audit-Luftsport: Ausgezeichnetes Engagement	8	36
Philatelie: Elly Beinhorn – Rekordflug	8	37
Ungültigkeitserklärung: Dokumente für Luftsportgeräte	8	37
Flugmedizin – Neuwahl	8	37
Europe Air Sports: General Conference	8	37
Luftraum: Tipps für VFR-Flieger	8	37
Österreich: Gute Nachbarschaft	8	37
Kommentar: Nachwuchs	9	40
Nachruf – Ernst-Günter Haase	9	40
APEG-Sitzung: Unerwünschte Annäherungen	9	41
Leistungsabzeichen – Positionsrekorder	9	41
Projektarbeit: Von der Idee bis zur Zulassung	9	41
EU-Fördergelder	9	41
Dokumentation: Sportstättenmanagement	9	41
Wehrrechtsänderungsgesetz 2010	10	16
Sportstätten: EU-Förderung	10	16
Für Wettbewerbspiloten – FAI-Sportlizenz	10	16
Ausbildung: CVFR-Training mit FIS	10	16
Kommentar: Vereinsmanagement leicht gemacht	11	44
FIR Langen: Einschränkungen für die Allgemeine Luftfahrt	11	44
Ungültigkeitserklärung: Dokumente für Luftsportgeräte	11	44
Artenschutz: ABA-Info	11	45
Spendenkampagne: Dein Name für Deutschland	11	45
AERO 2011 – geänderter Veranstaltungstermin	11	45
Doping: Alle sauber	11	45
Kommentar: Heute für morgen	12	38
LSJ-Herbsttagung: Wahlen der Jugendleitung	12	38
Ultraleichtflug: Meldungen aus dem LSG-B	12	38
FAI-Generalkonferenz: Neuer Präsident gewählt	12	39
69. Deutscher Segelfliegtag: Nachwuchsförderung	12	39
Sportförderung durch die EU	12	39

## Der adler lacht

Irrtum über den Wolken: „Wo du wolle...?“	2	43
Passagier repariert Flugzeug	3	40
Bär attackiert Super Cub – Tape ermöglicht Rückflug	5	47
Kind erteilt Starterlaubnisse in New Yorker Flughafentower	5	47
Defekte Toiletten zwingen Flugzeug zur Umkehr nach Rio	9	41
Pilotenwitz	11	19

## Buchbesprechungen

Chronik der Jagdflugzeuge	1	24
Werner Baumeister: Elektrosegler-Handbuch	1	24
Rolf Stünkel: Inside Airport	1	24
Achim Figgen/Dietmar Plath: Das große Buch der Verkehrsflugzeuge	2	47
Die Geschichte der Luftfahrt	2	47
Chesley B. Sullenberger: Auf welche Werte es im Leben ankommt	2	47
Roland Büchi: Faszination Quadrocopter	3	47
Holger Steinle/Astrid Venn: Flugzeuge mit Geschichte	3	47
Meiners/Müller/Scheele: Von Zeppelin bis Airbus	3	47
Testbericht: Der virtuelle Allrounder – Vehicle Simulator	5	16
Helmut Trunz: Flughafen München – Drehkreuz des Südens	5	33
John Provan: Ferdinand Graf Zeppelin	5	33
Brütting / Willberg / Hüls: Die berühmtesten Segelflugzeuge der Welt	5	33
Frédéric Beniada / Michel Fraile: Boeing 747	6	36
Frédéric Beniada / Michel Fraile: Concorde – Ikone des zivilen Überschallflugs	6	36
A. Figgen / D. Plath 7 K. Morgenstern: A 380: Der Mega-Airbus im Linieneinsatz	7	44
Gerald Kainberger: Das große Buch des Modellflugs	7	44
Hinrik Schulte: RC-Wasserflug mit Schaummodellen	7	44
Peter Bachmann – Ein- und zweimotorige Flugzeuge	8	23
Klaus Paradies – Elektroflugmodelle aus Balsaholz	8	23
Hans-Dieter Tack – Flughafen Leipzig/Halle	8	23
Gerhard Siem – Chronik der Verkehrsflugzeuge	9	45
Jochen Kalkreuth – Das stille Abenteuer	9	45
Dietmar E. Geistmann – Die Segelflugzeuge und Motorsegler in Deutschland	9	45
Patrick Hoever / Adel Krämer – Desert Boneyards: Endstation Wüstenfriedhof	12	31
Eisert / Heinrich / Reich: Wetterjahr 2011	12	31
Jürgen Gabebner: Die schönsten Oldtimer-Segelflugzeuge	12	31

## AK Sektoren

Terminhinweis:		
Info-Abend Arbeitskreis Sektoren 2010 an der DEULA, Kirchheim/Teck	1	39
Jahresgespräch des AK-Sektoren bei der DFS in Langen	2	44
Ausschreibung: Infoabend Arbeitskreis Sektoren 2010, DEULA, Kirchheim/Teck	2	45
Ausschreibung: Infoabend Arbeitskreis Sektoren 2010, DEULA, Kirchheim/Teck	3	33
Infoabend: „Der Luftraum wird immer enger“	3	22
Bitte beachten: Handhabung der Standardstrecke HORNBERG – SÜSSEN	5	37
Terminhinweis: 15. Pilot-Controller-Meeting mit Luftsportlern und der DFS	8	41
Programm: 15. Pilot-Controller-Meeting 2010 in Malmsheim	9	44
15. Pilot-Controller-Meeting 2010 in Malmsheim	11	34

# Luftsport in Baden-Württemberg

...wo Fliegen am schönsten ist!

## BWLV-Jugend- und Weiterbildungsstätte Klippeneck



Klippeneck 7, 78588 Klippeneck  
Buchungen: (0 74 24) 8 46 34, Fax 82 82 (B. Schwenk)  
E-Mail: klippeneck@bwlv.de  
Flugbetrieb: M. Puschendorf, Untere Blatt 10, 78253 Eigeltingen  
Telefon/Fax (0 77 74) 92 06 31  
E-Mail: puschedorf-renner@t-online.de



## BWLV-Flugschule und Leistungszentrum Hornberg



73529 Schwäbisch Gmünd-Hornberg  
Telefon (0 71 71) 8 21 04, Fax 8 55 54  
E-Mail: segelflugschule@bwlv.de  
Internet: www.segelflugschule.info



## BWLV-Flugschule Hahnweide



FP Hahnweide, Klaus-Holighaus-Str. 62  
73230 Kirchheim unter Teck  
Telefon (0 70 21) 5 40 51, Fax 8 40 42  
E-Mail: motorflugschule@bwlv.de  
Internet: www.motorflugschule.info



**Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.**

BWLV-Geschäftsstelle, Herdweg 77, 70193 Stuttgart  
Tel. (07 11) 22 76 20, Fax (07 11) 2 27 62-44, E-Mail: info@bwlv.de, Internet: www.bwlv.de