

# FliegerGruppeSchorndorf Vereinszeitung

**Nr. 22 – 2016**



**Sunrisefliegen**

**SINNVOLLE FREIZEIT:**

**MODELLFLUG – SEGELFLUG**

Impressum:

**Herausgeber**

**Fliegergruppe Schorndorf e. V.**

**[www.segelflug.de/vereine/schorndorf](http://www.segelflug.de/vereine/schorndorf)**

Redaktion

Klaus Woitaschek

# Fliegerzeitung

der **Flieger**Gruppe**Schorndorf e. V.**

Nr. 22 – April 2016



Hallo liebe Kameraden,

wir starten ins Jahr 2016 mit ganz neuen Voraussetzungen: Wir haben uns von der Winde und

der K 7 getrennt.

So wie sich der Verein die letzten Jahre entwickelt hat, war das eine vernünftige Lösung. Wir haben nun etwas weniger Material zu warten. Hoffen wir, dass jetzt mehr Zeit zum Fliegen bleibt.

Wir werden sehen, wie die Entwicklung weiter geht und ob noch Anpassungen, auch zum Beispiel beim Vereinsbeitrag notwendig sind. Mit unseren 3 Kunststofffliegern sind wir sehr gut aufgestellt. Wir haben zwei neue Funkgeräte und einen neuen Fallschirm beschafft.

Ich freue mich schon auf die neue Saison. Ich wünsche uns allen lange und schöne Flüge.

Euer Andreas

## Titelbild Sunrisefliegen:

In der ersten Augustwoche – tagsüber mehr als 30°C – früh morgens mit der Winde starten und „coole“ Flüge machen.

## INHALTVERZEICHNIS

S. 2	Winde & Flugzeuge
S. 4	AV Segelflug & HV Gesamt
S. 6	Sunrisefliegen
S. 8	INFOMIX & Termine
S. 8	Beim Tunen ...
S. 10	Ergebnis OLC
S. 11	Ergebnis DMSt
S. 14	In der Rheintalwelle
S. 16	Altkameraden
S. 18	Werbung
S. 19	AV Modellflug
S. 20	Ausstellung
S. 21	WM Freiflug (Mongolei)
S. 25	Freiflug Sunrise
S. 26	Helimeeting
S. 26	Vereinsmeisterschaft
S. 27	SchoWo
S. 28	X-Rotors / Bavaria Open
S. 29	Pylon
S. 30	UHU / Saalflug
S. 32	Info Segelflug

# Windenbetrieb und Flugzeuge

Auszüge aus 2 Abteilungsversammlungen für die Saison 2015

Bereits auf der Ausschusssitzung der Abteilung Segelflug vom 21. Mai 2014 deutete sich an, dass neben einer Gebührenerhöhung auch die Abschaffung von K 7 und Winde, sowie ein Ende des Schulbetriebs zur Kostenreduzierung des Segelflugbetriebes beitragen kann. Im Mai 2015 sollte schließlich darüber entschieden werden. Im Vorfeld war bereits seitens Aalen signalisiert worden, dass wir uns an deren Windenbetrieb beteiligen können und somit weiterhin über Windenstartmöglichkeiten verfügen.

Protokoll zur Ausschusssitzung Abteilung Segelflug vom 18. Juni 2015 um 19:50 Uhr, Gaststätte Abseits in Schorndorf, Richard-Kapphan-Straße 10

Anwesende: Manfred Kargl, Klaus Woitaschek, Jochen Elser, Günther Platz, Hans Wiedemann, Peter Hermann, Andreas Vogt, Bertram Gammel, Werner Rathgeb

Zum Thema Zukunft des Segelfluges wurden verschiedene Vorschläge erörtert und Meinungen gehört. Insbesondere die Ausbildungssituation ist geprägt durch fehlende Flugschüler bzw. Ausstieg während oder kurz nach der Ausbildung, Erhalt der Lehrberechtigung unseres Fluglehrers ohne Schulungstätigkeit, Verschärfung der Ausbildungsbedingungen durch EU-Recht und finanzielle Belastungen für das Vorhalten von Ausbildungsgerät (Winde, K 7, Twin Astir). Zuletzt erging der einhellige Beschluss, die Winde und die K7 baldmöglichst zu verkaufen, um die Finanzlage zu stärken und den Arbeitsaufwand zu reduzieren. Von den Erlösen könnten ggf. neue Funkgeräte beschafft werden, die in den kommenden Jahren Pflicht werden (VHF Flugfunk im 8,33 kHz Raster ab 2018). Darüber hinaus soll für den Twin-Astir ein leicht zu bedienender neuer Spornkuller beschafft werden, damit der Abtransport vom Landefeld vereinfacht wird.

Fluggebühren sind seit 1998 unverändert. Beiträge wurden lediglich an die Erhöhungen des BWLV angepasst. Die Finanzierung des Flugbetriebs erfolgt in zunehmendem Maße über Jahresbeiträge, Förderbeiträge und Spenden. Rücklagen für Investitionen (Fallschirme, Funkgeräte etc.) können nicht mehr aufgebaut werden. Eine Anpassung unserer Beiträge und Gebühren ist also dringend erforderlich.

Die Diskussion über eine Fluggebührenerhöhung wird verschoben auf die Hauptversammlung der Abteilung, soll jedoch bis dahin vorbereitet und kommuniziert werden.

Werner Rathgeb, Schriftführer

Im Laufe des Sommers wurde dann, durch Betreiben unseres Vorstandes Andreas Vogt, die K 7 im Internet angeboten und sehr schnell, am 12.07.2015 in Elchingen, an einen Oldtimerfan namens Kurt Bär für 1999 € verkauft.

Die Winde wurde kaufvertraglich (per Mail) am 06.09.2015 an Hristo DOBREV (Vorsitzender eines Flugvereins in Bulgarien) für 1700 € verkauft.



Bei der Übergabe und dem Abtransport am 30.10.2015 waren Werner Rathgeb und Hans Wiedemann anwesend und die 7 t schwere Winde verschwand nach Bulgarien.



Seit 1998 auf Ford Carto 1313 LKW umgesetzt, schleppte unsere 180 PS Cabrio-Winde tausendfach im fröhlichen Einseilbetrieb auf EDPA





## Auszug aus dem Protokoll zur Abteilungsversammlung SEGELFLUG für die Saison 2015

Gaststätte Sonne in Schorndorf, Welzheimer Straße 31, 17. März 2016 um 19:00 Uhr  
(Das vollständige Protokoll mit Kassenbericht kann beim Schriftführer eingesehen werden)

### 1. Begrüßung und Anträge zur Tagesordnung

Andreas Vogt begrüßt die anwesenden Vereinsmitglieder. Er stellt fest, dass termingerecht eingeladen wurde und dass die Versammlung beschlussfähig ist.

### 2. Entgegennahme des Geschäftsberichtes

Andreas Vogt berichtet über die vergangene Saison. Erfreulich sei, dass kein Unfallschaden zu beklagen ist. Die Winde und die K 7 wurde beim Fluglager in der ersten Augustwoche zum letztenmal eingesetzt, bevor die K 7 verkauft wurde (Seite 2). Die Winde wurde dann im Oktober ebenfalls verkauft (Seite 3). Werkstattleiter Hans Wiedemann erklärt, dass die Wartung schnell abgeschlossen werden konnte, weil nur drei Flugzeuge (Kunststoff) zu warten sind. Der Schotterweg zur Werkstatt wurde noch immer nicht nachgebessert.

Fluglehrer Manfred Kargl berichtet kurz: Wir hatten 2015 keinen Flugschüler, nur Flugscheinaktivierung und Überprüfungsflüge zum Saisonbeginn. Er liefert auch die Statistik für die Flugbewegungen 2015.

Kassenwart Günther Platz berichtet über die Kassenbewegungen der vergangenen Saison. (Kassenbericht in Kurzform Seite 4)

Flugzeug	Starts	Stunden
K 7	11	3
DG101	62	93
TwinAstir	45	49
Discus	35	85
Gesamt	153	230

### 3. Genehmigung des Rechnungsabschlusses

Klaus Woitaschek und Bernd Ruof haben die Kasse geprüft und haben keine Beanstandungen.

### 4. Entlastungen

Klaus Woitaschek schlägt die Entlastung des kompletten Abteilungsvorstandes einschließlich Kassenführung und Schriftführer vor und bittet um Handzeichen. Der Vorschlag wird einstimmig angenommen.

5. Wahlen stehen in diesem Jahr nicht an. So bleibt Andreas Vogt als 1. Vorsitzender, Werner Rathgeb als Schriftführer und Günther Platz als Kassierer.

### 6. Wahl der Beisitzer für den Ausschuss stehen in

diesem Jahr nicht an. Es bleiben somit im Ausschuss Jochen Elser, Klaus Woitaschek und Bertram Gammel sowie die bekannten Funktionsträger.

7. Änderung der Geschäftsordnung: Fluggebühren. Andreas Vogt schlägt vor, nach über 20 Jahren die Fluggebühren um 2 € pro Stunde zu erhöhen und denkt auch an die Pflichtarbeitsstunden, die ebenfalls um 2 € erhöht werden sollen. Die Abstimmung über neu 17 € pro Flugstunde und 7 € für die Arbeitsstunde wird mit 7 – 1 Stimmen angenommen.

Die Versicherungsverträge sollen zeitnah geprüft und bis zum 31. Mai 2016 mit anderen Versicherungsgesellschaften verglichen werden, um möglicherweise bis zu 40% zu sparen.

8. Bauprüfung: Samstag, 19. März: Wir treffen uns wieder 7 Uhr an der Fliegerhütte, Fallschirme und Anhängerkupplungen werden organisiert.

Ein Fluglager soll stattfinden. Wann, wie und wo wird noch während der Saison besprochen.

9. Abschluss

Andreas Vogt beendet um 20:20 Uhr die Veranstaltung und bedankt sich bei allen Teilnehmern.

*K. Woitaschek*

### **Kassenbericht für die Saison 2015 (Kurzfassung)**

Beim offiziellen Kassenstand haben wir ein Plus von ca. € 1.039,-. Berücksichtigt man offene Rechnung und offene Forderungen, so ergibt sich für das Jahr 2015 ein realistisches Plus von ca. € 2.268,-.

Im Jahr 2015 hatten wir einige außerplanmäßige Investitionen. So fielen Kosten von € 830,- für die Instandhaltungsprogramme unserer Segelflugzeuge an. Zusätzlich wurden 2 neue Funkgeräte die den künftigen Bedingungen entsprechen in Höhe von € 1.900,- angeschafft. Für den Twin Astir haben wir einen Kuller und eine Schleppstange für € 560,- beschafft.

Bei den Ausgaben schlugen die Versicherungen mit insgesamt € 3.500,- zu Buche, gefolgt von der Hallenmiete von ca. € 1.680,- für die Unterstellung unserer Flugzeuge.

Die Einnahmen aus dem Flugbetrieb von € 4408,- liegen ca. € 270,- über dem Vorjahr.

Insgesamt sind also 2015 ca. € 1.450,- aus andern Quellen in den Flugbetrieb geflossen, also ca. € 1.300,- weniger als im Vorjahr. Das relativ geringe Defizit erklärt sich durch die etwas höhere Flugstundenzahl und damit höhere Einnahmen und aus einem kleinen Überschuss aus dem Verkauf von Winde und K 7 und den getätigten Investitionen.

Wie immer möchte ich mich auch in diesem Jahr im Namen der Abteilung bei allen Förderern und Spendern bedanken, die letztlich zu dazu verholfen haben, dass wir insgesamt wieder im Plus sind.

### **Investitionen und Verkauf von Investitionsgütern 2015**

- Instandhaltungsprogramme für die Segelflugzeuge € 830,-
- 2 Funkgeräte für DG100 und Discus € 1.900,-
- Schleppstange + Kuller für Twin Astir € 560,- > Summe: € 3290,-
- Winde: Einnahmen € 1700,-
- K 7: Einnahmen € 2000,- > Summe: € 3700,-

> weiter Seite 6 >

## Ausblick für 2016

Eine weitere Investition steht für ein neues Funkgerät für den Twin Astir an (ca. € 1.000,-). Einen neuen Fallschirm als Ersatz für einen abgelaufenen Schirm haben wir 2016 bereits beschafft (€ 1.600,-). Weitere Investitionen sind derzeit nicht geplant.

Die Einnahmen aus dem Flugbetrieb sind ja in den letzten beiden Jahren jeweils leicht gestiegen. Es ist zu wünschen, dass dieser Trend anhält. Trotzdem erwirtschaften wir aus den reinen Flugbetriebseinnahmen noch lange keine Deckung der durch den Flugbetrieb anfallenden Ausgaben.

G. Platz 26.02.2016

## Auszug aus dem Protokoll zur Hauptversammlung GESAMTVEREIN für die Saison 2015

Im Anschluss an die HV SEGELFLUG fand die HV GESAMTVEREIN Fliegergruppe statt, Beginn 20:<sup>20</sup> Uhr.

Weil der Abteilungsleiter Daniel Knapp, Kassierer Johannes Behr, Andreas Kauer und Bernhard Schwendemann schon bei der HV Segelflug anwesend waren, wird in den Jahresberichten Zeit gespart, indem nicht alles wiederholt zur Sprache kommt.

Daniel Knapp verweist auf die HV der Abteilung Modellflug und bei Interesse nach Einzelheiten auf das Protokoll, das beim neuen Schriftführer Dr. Willy Koch nachzulesen ist.

Der Kassenbericht Modellflug, den Ralf Möck zum letzten Mal vortrug, weil er nach ca. 10 Jahren erfolgreicher Tätigkeit an J. Behr übergeben hat, ist auf Seite 19 zu lesen.

Hans Wiedemann führt die Entlastung für den gemeinsamen Vorstands durch. Durch Abstimmung fällt die Entlastung einstimmig aus.

Für die Saison 2016 sollen wieder alle bewährten Veranstaltungen stattfinden, die erste schon am Sonntag, 20. März, das Sunrisefliegen in Welzheim unter Leitung von Bernhard Schwendemann.

Um 21:<sup>24</sup> Uhr beendete Andreas Vogt die HV Gesamtverein.

Das vollständige Protokoll kann bei Schriftführer Werner Rathgeb nachgelesen werden.

K.Woitaschek

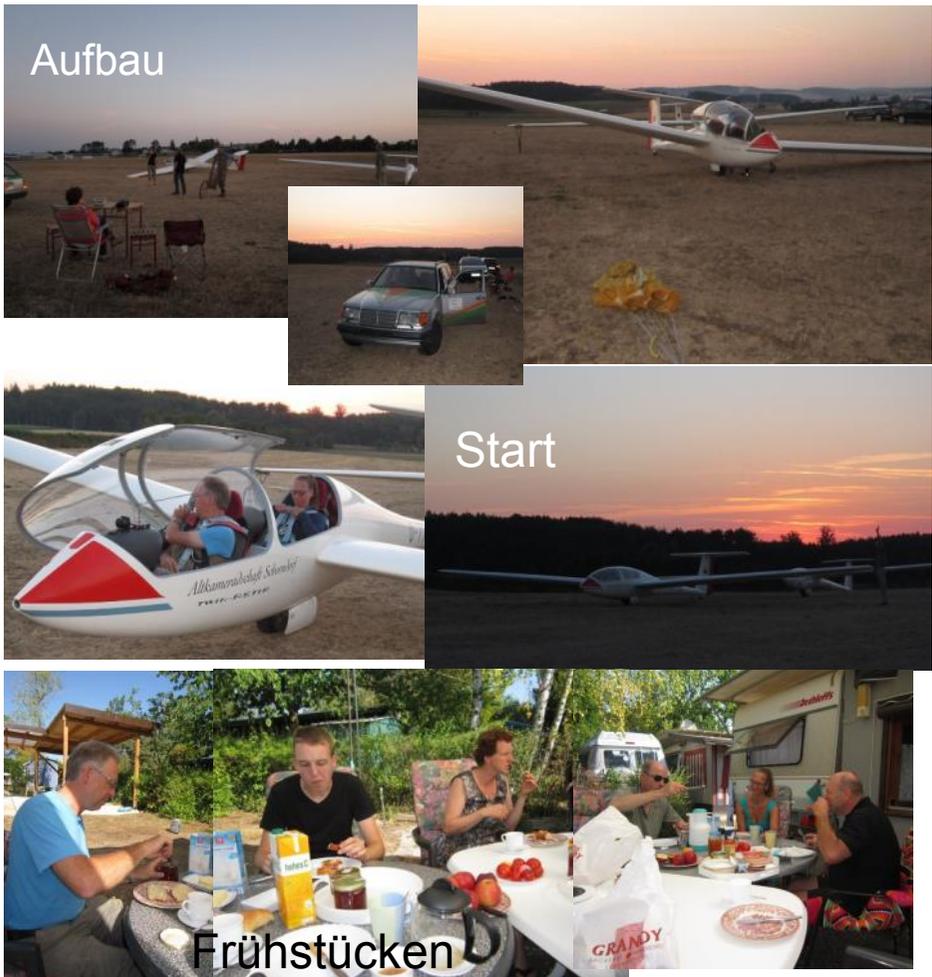
## Sunrisefliegen mit Segelflugzeugen

Eine gute Idee unseres Fluglehrers Manfred Kargl: um 5:00 Uhr aufstehen, so dass bei Sonnenaufgang um 6:02 Uhr der erste Start an der Winde erfolgen kann.

In der ersten Augustwoche waren wir in Elchingen auf dem Flugplatz zum Fluglager. Es war sehr, sehr heiß, nur nachts kühlte es sich ab bis auf ca. 20 °C. Tagsüber herrschte Blauthermik und die haben die Segelflieger nicht besonders gern. Also war Manfreds Vorschlag sehr willkommen.

Ohne Frühstück Winde und Flieger aufbauen und genau zum Sonnenaufgang starten. Jeder machte ein paar Starts, denn lange konnte man ja ohne Thermik nicht in der Luft bleiben. Um 9:30 Uhr machten wir Schluss und konnten dann gemütlich frühstücken, denn die vielen Wespen konnten dank Trixie's Tick auf Abstand gehalten werden.

Nachmittags gab es dann doch noch heiße, aber fliegbare Thermik, die wir dann auch nutzten.



# INFOMIX Termine INFOMIX

- #Bauprüfung:** Samstag, 19. März 2016, 8:00 Uhr,  
Fa. Sammet, Abfahrt: 7:15 Uhr
- #Startleiter 2016:** Sonntag, 27. März      Sonntag, 12. Juni  
Sonntag, 07. August

Bei Verhinderung ist selbständig für Ersatz zu sorgen, die Flugleitung ist davon zu unterrichten! Laut Beschluss des Beirates vom 31.1.89 wird das Flugkonto des Betreffenden bei Nichterscheinen mit € 50.- belastet. Die aktiv geleisteten Dienstage werden mit 5 Baustunden auf dem Konto Pflichtbaustunden verrechnet. Die Liste liegt auf dem Tower aus. Selbst eintragen !!!

**#Flugwoche:** Wird während der Saison besprochen

**#Das Hauptflugbuch** ist wieder auf dem neuesten Stand nach Saisonende 2015. Das Buch ist vorläufig bei mir, kommt dann aber ins Büro der Werkstattütte.

Der 25.000ste Flug fand am 8.6.2014 statt und wurde von Marc Detemple durchgeführt mit der K 7 an der Winde und dauerte 14 Minuten. Bis heute 25.240 Flüge.

2015:	D-0580	62 Flüge	93 Stunden		
	D-7780	45 Flüge	49 Stunden		
	D-8463	11 Flüge	3 Stunden		
	D-9124	35 Flüge	85 Stunden	Anzahl 2015:	153 Flüge
		Summe Flugzeit:	230 Stunden		

**#Ich** habe einen neuen Rettungsfallschirm bestellt (blau, flauschig weich und gemütlich, wie ich hoffe), das neueste Modell der RE-5L-Familie: den RE-5L Serie 5+ für ca. 1.600 Euro.

Den abgelaufenen Mertens-Fallschirm habe ich in den Kleinanzeigen auf [www.segelflug.de](http://www.segelflug.de) für 230,- Euro angeboten, muss wahrscheinlich mit dem Preis noch runtergehen.

Schöne Grüße von Werner

## Beim Tunen eines Hochleistungs-Segelflugzeug-Anhängers

Dass Segelflieger Mücken im Fluge erschlagen und Mücken ihrerseits todesmutig alles tun, um es den Segelfliegern so schwer wie möglich zu machen, ist ja bei Piloten bekannt. Aber dass die Feindschaft bis in die Werkstatt an einem sonnigen Sonntag Abend reicht, war mir bisher nicht bekannt.

Der Sonntag Nachmittag soll ja eigentlich der Muße dienen und nicht zu profanen Werkstattarbeiten missbraucht werden. Daher hatte ich ohnehin schon ein schlechtes Gewissen den Spätnachmittag dort zu verbringen. Zudem war das Vorhaben, einen Segelflugzeuganhänger zu lackieren auch nicht ganz soo trivial. Da ich das im Freien machen wollte, hatte ich gehörigen Respekt davor, dass mir das Wetter einen Streich spielt: Zuvor hatte es schon etwas geträpelt und ein Auffrischen des Windes wäre auch nicht sehr gut gewesen. Als ich nun

feststellte, dass alles in Ordnung schien, fing ich guten Mutes an zu lackieren.

Als ich die ersten Lacknasen ob der fehlenden Übung produziert hatte, stieg der Stresslevel doch etwas an. Aber das war schnell wieder im Griff. Als ich nach einer guten halben Stunde doch ganz zufrieden die erste Schicht vollendet hatte, begutachtete ich das Werk - der Hänger sah immerhin schon ziemlich weiß aus. Schön dachte ich - bis ich zu meinem Schrecken die ersten kleinen zappelnden Tierchen im Lack entdeckte... Bis ich mir überlegte, wie ich die kleinen Kamikazemücken aus dem Lack entfernen sollte, wurden es auch schon schnell mehr. Ich kam kaum hinterher mit einer Werkstattzange die Mücken aus dem Lack zu entfernen. Inzwischen waren es Stechmücken, die gemeine Hausfliege, Eintagsfliegen, diverse nicht bekannte Unterarten und sogar Läuse (!), die den frischen Lack als Landeplatz erkoren hatten. Wohl ein nicht ganz unerheblicher Teil der zoologischen Insektenvielfalt des unteren Remstals. Ich hatte wohl eine der größten auf Klebprinzip basierenden Mückenfallen produziert...

Aber wie gesagt, die Mücken taten natürlich auch das Ihre, um mir mein Werk in Kamikazemanie zu zerstören. Ich kam kaum hinterher mit dem Entfernen der Todesmutigen. Aber was soll's - nicht beirren lassen und die zweite Schicht Lack darüber blasen und die Mücken gleich wieder entfernen... Aber um noch eines drauf zu setzen, kam nun auch noch die Sonne heraus, die ich als Störfaktor auch nicht einkalkuliert hatte. Damit musste ich praktisch blind lackieren, ob der Lack nun verlief oder herunter lief war kaum noch zu unterscheiden. Na ja, mit Stress muss ein Segelflieger umgehen können. Also weiter im Text, lackieren und danach schnell die Mücken routiniert aus dem Lack gefischt. An manchen Stellen dann noch einmal drüber geblasen, wie es eben ging.

Als weitere Mücken kamen und der Lack zu trocknen begann, konnte ich ob der nun zur Verfügung stehenden Zeit zum Überlegen eine neue Methode entsinnen, die Mücken vom Lack fern zu halten - der Trick war Druckluft. Am Anfang einfach die Mücken aus dem trocknenden Lack heraus blasen war schon ganz gut. Danach mit der zunehmenden Übung die Mücken schon im Anflug auf den Hänger pneumatisch und tierfreundlich zur Kursänderung zu bewegen stellte sich dann als der Königsweg heraus, auf dessen Beherrschung ich nach einer Weile dann doch nicht unerheblich stolz war ;-)

Na ja, als der Lack angezogen hatte und die Klebewirkung nachließ, war der Spuck vorbei und nur noch einige "versteinerte" Mückenflügel im Lack meines Hängers werden noch auf Dauer Zeugen des Kampfes Segelflieger vs. Mücken im Hammerschlag sein.

Eines weiß ich jetzt auf jeden Fall: Lackieren in der freien Natur ist nicht ganz ohne...

Gruß Jochen

Hallo, guter Artikel, auch für unsere Zeitung.

Aber, warum hast du nicht in der Werkstatt lackiert? Bist halt noch jung und unerfahren mit Mücken. Bei Mückenputzern am Tragflügel hast du ja genügend Erfahrung.

Da erinnere ich mich an einen ähnlichen Vorfall vor 50 Jahren.

Unser damalige Werkstattleiter "Merte" wollte unseren damaligen Spatz auch im Freien lackieren. Aber..... damals fuhr der heutige „Wiesel“ noch regelmäßig nach Welzheim, allerdings mit Kohle beheizt und Dampf betrieben. Selbiger fuhr natürlich gerade dann mit offener Esse an der Werkstatt vorbei. Fortsetzung siehe Mücken und Mucken.

Aber auch die Welzheimer sind gebrannte Lackierer. Sie haben mal einen Specht ohne Härter lackiert. Macht nichts, dann sprüht man eben den Härter danach drauf. Hat etwas länger gedauert bis der Schlonz trocken war.

Na ja, man wächst an seinen Aufgaben und ohne Fehler kein Fortschritt.

Gute Nacht, Hawie.

# OLC - 2015 Landesliga Baden-Württemberg

Auch in dieser Flugsaison haben wir durch einen respektablen Endsprint den Platz 14 erreicht.

Platz	Punkte	Speed	Verein
1	535	3.288,44	FGL Leibertingen (BW)
2	424	2.459,35	LG Hotzenwald (BW)
3	410	2.649,57	FSV Mössingen (BW)
4	385	2.235,01	LSG Breisgau (BW)
5	369	1.988,74	SFG Singen (BW)
6	362	1.976,64	LSG Rheinstetten (BW)
7	360	2.160,59	AC Göppingen-Salach (BW)
8	356	1.971,14	LSV Weinheim (BW)
9	336	1.959,50	FG Mosbach e.V. (BW)
10	329	1.813,99	LSG Bietigheim-Lauffen-Löchgau (BW)
11	317	1.864,43	FSR Kraichgau Sinshe (BW)
12	305	1.719,01	SFG Markdorf (BW)
13	297	1.551,36	FG Geislingen/Steige (BW)
<b>14</b>	<b>281</b>	<b>1.565,07</b>	<b>FG Schorndorf (BW)</b>
15	277	1.616,44	SFZ Backnang (BW)
16	270	1.611,20	LSV Biberach (BW)
17	261	1.608,10	AC Baden-Baden (BW)
18	256	1.680,57	FLG Donzdorf (BW)
19	254	1.449,02	FSC Mühlacker (BW)
20	234	1.346,61	MLV Müllheim (BW)
21	230	1.578,35	Aero Club Walldorf (BW)
22	226	990,54	LSV Bruchsal (BW)
23	224	1.583,87	FLG Waldstetten (BW)
24	224	1.385,96	LSV Schwarzwald-Baar (BW)
25	221	1.466,64	LSV Münsingen/Eisberg (BW)
26	217	1.088,49	FG Neresheim (BW)
...			
95	1	39,61	SG Bohlhof (BW)

Nicht schlecht, Platz 14 von 95 teilnehmenden Vereinen, oder?

Auch diesmal schlüssele ich in der folgenden Tabelle die 19 Wochenenden wieder so auf, dass man sieht, wer wann wie viele Punkte erfliegen hat.

Runde	Punkte	Pilot 1	P 2	P 3
1	31	MK	MD	JE
2	14	HW		
3				
4				
5	25	JE	HW	MD
6	32	JE	KW	
7				
8				
9	36	JE	MD	
10				
11	9	MD	KW	PH
12	21	KW	WR	HW
13				
14				
15	22	JE		
16	18	KW	WR	MD
17	42	MK	WR	AV
18	3	JE		
19	28	JE	MD	AV
Summe	281			

Hier unsere bisherigen

Leistungen:

Jahr	Platz	Punkte
2015	14	281
2014	20	206
2013	28	175
2012	3	369
2011	7	361
2010	27	226
2009	30	169
2008	18	272

Aus dieser Tabelle kann man ablesen, dass wir in diesem Jahr 7 Wochenenden nicht zum Fliegen kamen.

(schlechtes Wetter, blau mit Hitze) Wenn es aber gut wurde, gab es gute Thermik, so dass wir wieder zu guten Streckenergebnissen kamen.

(Tabelle Seite 12) Außerdem ist JE mit seinem neuen Flieger noch nicht zufrieden und hat deshalb öfters daran gearbeitet und getestet.

K. Woitaschek

# DMSt 2015

Wertung für Baden-Württemberg

**Mannschaftswertung** Clubklasse/Doppelsitzer (DG 101 & TwinAstir)

Rang		Pkt.	Piloten
86	FG Schorndorf 1	1050,28	MK – MD – KW
169	FG Schorndorf 2	499,43	WR – GP – AV
265	FG Schorndorf 3	152,34	PH – HW

(294 Mannschaften)

## Mannschaftswertung

## Standard (Discus)

Rang		Pkt.	Piloten
110	FG Schorndorf 1	748,26	GP – MD – MK
170	FG Schorndorf 2	369,42	WR – KW – AV
220	FG Schorndorf 3	71,38	HW

(226 Mannschaften)

## Einzelwertung

## Clubklasse (DG 101)

Rang				
67	Marc Detemple	758,62	3F	F = Anzahl der Flüge
89	Klaus Woitaschek	540,11	3F	
109	Günther Platz	396,15	3F	
196	Werner Rathgeb	130,43	1F	
203	Hans Wiedemann	116,14	2F	

(254 Teilnehmer)

## Einzelwertung

## Standardklasse (Discus)

Rang			
238	Marc Detemple	688,43	3F
283	Günther Platz	550,33	3F
349	Klaus Woitaschek	340,59	3F
436	Manfred Kargl	218,44	1F
442	Hans Wiedemann	200,50	3F
478	Werner Rathgeb	156,86	1F
526	Andreas Vogt	94,89	1F

(562 Teilnehmer)

## Einzelwertung

## Doppelsitzerklasse (TwinAstir)

Rang			
167	Klaus Woitaschek	511,50	3F
219	Manfred Kargl	322,45	1F
248	Andreas Vogt	352,21	3F
288	Werner Rathgeb	283,24	2F

(508 Teilnehmer)

## Einzelwertung

## 18-m-Klasse (Ventus)

Rang			
36	Jochen Elser	1920,29	3F

(439 Teilnehmer)

## Vereinswertung

Rang	Punkte	Verein	km	Flüge	Piloten
56	14211	FG Schorndorf	13261	80	9

(128 Vereine)

Jahr	geflogene Km	Flüge	Piloten
2007	4964	34	7
2008	7 422	50	7
2009	8 315	47	7
2010	8 347	63	10
2011	10 365	74	9
2012	10 653	81	9
2013	8030	56	9
2014	10 165	71	8
2015	13261	80	9

Also: Rekord bei geflogenen Kilometern trotz „nur“ 80 Flügen, aber wieder mit 9 Piloten. Wenn JE seinen Flieger flugtauglich macht, können wir hoffen, dass 2016 noch ein paar Kilometer dazukommen.



Hier wieder der Hinweis:

Alle Ergebnisse, auch während der Saison, sind online nachzulesen, am besten über unsere Homepage [www.segelflug.de/vereine/schorndorf](http://www.segelflug.de/vereine/schorndorf), die Günther wunderbar übersichtlich eingerichtet hat. Mit Klicks auf:

> DOWNLOAD > OLC – Alle Flüge ... oder

> OLC – Landesliga OnLine Constest kann man sich überall einarbeiten, jetzt nachträglich und auch während der Saison.

K. Woitaschek

# Man schreibt uns

... Stefan Seibold

## In der Rheintalwelle

Sonntag, 15.11.2015

In der DG1000 des Aschaffener Flugsportclubs Möve Obernau flog Stefan Seibold mit Roland Glas von Bensheim aus in die Haardt-Welle bei Neustadt an der Weinstraße.



Spätestens am Freitag Abend war klar, dass Hangflug am Odenwald zwischen Bensheim und Heidelberg möglich ist. Ich war mir nicht sicher ob auch die Aufwindwelle vorhanden sein wird.

Aufgrund der Flüge im OLC wurde am Samstag Abend klar, dass tolle Flüge möglich sind und die Welle am Pfälzer Wald steht. Also vom Hang in die Welle, genial! Mit kleiner Mannschaft (zu zweit und später kurz zu dritt) rüsteten wir die DG 1000 am Morgen erst ab 8:30

Uhr ab. Bereits mit dem Segelflugzeug am Haken rief ich vom Auto aus den Flugplatz in Bensheim an und bekam sofort die Zusage, dass wir dort starten können, wenn wir vor 13:00 Uhr in der Luft sind.

Der Wind am Boden war nicht allzu stark, der Start problemlos, bis wir 200 Meter Höhe erreichten. Es wurde sehr turbulent, das Schleppflugzeug war bald über uns, bald unter uns, mal nahe vor uns mit weit durchhängendem Schleppseil. Wir teilten uns schließlich das Steuern: Ich als Pilot steuerte und hielt immer den Ausklinkknopf in der Hand, Roland bediente die Landeklappen damit wir nach einem Übersteigen der Schleppmaschine schnell wieder auf die richtige Höhe herunter kamen.



Schließlich fand der Schlepppilot ein Wolkenloch, durch das er uns „on Top“ schleppte. Die Wolken endeten zwei Kilometer vor uns, in Richtung Pfälzer Wald war alles frei und wir hatten freie Sicht nach unten auf den Flugplatz Coleman. Und jetzt, wo geht es hoch? Der Schlepppilot meinte: Hier! Wir klinkten aus. Tatsächlich, Steigen von 0,5 bis 1 m/sec. Langsamer fliegen, schneller steigen. Dann kam sofort wiederholt der Ruf von Roland von hinten: „Flieg schneller, wir fliegen rückwärts!“ Ich hatte dabei aber 80 – 90 km/h auf dem Fahrtmesser! Erst bei 100 km/h flogen wir in ca. 1200 m nicht mehr Rückwärts. Weit unter uns ein weiteres Segelflugzeug an der Wolkenkante. Als 1500 m Höhe erreicht waren, tasteten wir uns der Wolkengrenze entlang, direkt parallel zum Rhein nach Süden. Kein Fallen oder Steigen, phantastische Sicht auf die Wolken links von uns, dem Rhein unter uns und dem Pfälzer Wald rechts von uns. Wir überflogen Mannheim, weiter nach Speyer. Irgendwo dort stellten wir uns gegen den Wind, blieben auf der Stelle stehen und stiegen von 1500 m auf 2000 m. Nochmals weiter im Vorflug nach Süden ging es in konstantem Steigen bis auf 3000 m.

Jetzt kam die Entscheidung: weiter nach Süden in derselben Welle, oder den Sprung in die Primärwelle des Pfälzer Waldes / Haardtelle wagen? Die Höhe müsste reichen, ich will immer gerne was Neues probieren. Also los nach Westen! Mit 180 km/h Geschwindigkeit in der Luft, aber nur 80 km/h über Grund ging's voran über das hier komplett wolkenfreie Rheintal. Nach 1000 m Höhenverlust für nur 20 Kilometer erreichten wir die Primärwelle in 1500 m. Jetzt mussten wir nur nach Norden fliegen, mal etwas nach links und rechts testen, wo das Steigen besser ist., über den Flugplatz Lachen-Speyerdorf hinweg, wo das beste Steigen anzutreffen war. Es war einfach phantastisch! Bereits über dem Pfälzer Wald wieder Wolken und hoch über uns eine riesige Wellenwolke. Diese wechselte immer wieder die Form und deutet an, wie hoch es gehen könnte. Zwischen der hohen Wolke und dem Boden wir und viele andere Segelflugzeuge. Wir hatten mehrere harmlose Begegnungen in der Luft. Es war witzig, weil alle die Flugzeugnase in den Wind gedreht hatten und sich nur langsam seitlich bewegten. Einige Flugzeuge, tief unter uns, auch ein Motorsegler SF 27 ist dabei.

Im Funk hörten wir immer wieder wie Piloten versuchten Höhenfreigaben zu erhalten um über 3000 Meter steigen zu dürfen. Ohne Transponder aber keine Chance. Wie hoch es wirklich ging, sollten wir erst am Abend erfahren. Da auf der Stelle stehen langweilig ist flogen wir zwei Mal nach Norden, das zweite Mal bis Worms, wo das beste Steigen war, das wir leider bei 3000 m Höhe abbrechen mussten. Egal, wir hatten bereits jetzt einen phantastischen Flug. Roland flog sehr schnell nach Süden zurück, dort ein letztes Steigen für die Querung.

Die Zeit drängte, der Sonnenuntergang nahte. Mit nur 100 km/h in der Luft aber diesmal mit 200 km/h über Grund ging es zurück zum Odenwald. Mit nur 200 m Höhenverlust erreichten wir den Odenwald südlich Heidelberg. Von hier zurück nach Norden, wieder in einer Welle über dem Odenwaldrand ohne Fallen. Wir konnte nur noch schwärmen. Wir flogen über eine zu 7/8 geschlossene Wolkendecke. Aber die Lücken waren immer noch ausreichend groß, wir hatten immer an mehreren Stellen Bodensicht. Die Sonne stand tief, der Blick zurück zeigte bereits orangene Wolken. Wir suchten uns irgendeine der Lücken aus, die Klappen wurden ausgefahren um durch das große Loch nach unten abzustiegen.

Nach ruhigem Fliegen in laminarer Luft noch ein Höllenritt! Unterhalb der Wolke wurden wir hin und her geworfen, dass uns der Spass am Fliegen fast verging. Wir sind hier ein Spielball des Sturms, der es uns richtig zeigte. Wir waren froh, nur kurz in dieser turbulenten Luft zu fliegen.

Mit viel Fahrt ging's in den Landeanflug. Info Bensheim warnte uns nochmals eindringlich im Funk vor Böen im Anflug. Aber in niedriger Höhe wurde es plötzlich wieder ruhig, die Landung selbst war problemlos. Mehrere Segler landeten kurz nach uns, wir mussten die Landefläche zügig räumen.

Einen ganz großen Dank an die Bensheimer für die freundliche Aufnahme und Unterstützung.



# Treffen der Altkameraden

Dieter Althaus berichtet



Zu unserem diesjährigen Treffen am 21. Mai im Cafe Moser haben sich wieder 18 Teilnehmer zusammen gefunden. Die Gesichter auf dem Gruppenbild zeigen die Freude über das Wiedersehen. Besonders gefreut haben wir uns dass unser Hans Müller mit seinen 91 Jahren den weiten Weg aus der Nähe von Frankfurt auf sich genommen hat.

Nach dem Mittagessen mit reger Unterhaltung verlegten wir unser Treffen in die Stadtkirche, wo wir uns im Chor in Ruhe zusammen setzten. Hans Müller hat uns dann, begleitet von Orgelmusik, aus seinem langen Fliegerleben berichtet: Auf den ersten Sprung mit dem Schulgleiter und mehrfacher Hoppellandung mit Startverbot folgten Flüge an der Teck und auf dem Hornberg. Nach der Einberufung zur Luftwaffe erhielt er eine Pilotenausbildung im Segelflug, dann Motorflug. Er meldete sich freiwillig als Fernaufklärer, weil diese keine Bomben abwerfen müssen. Nach dem Kriegsende 1945 war der Segelflug in Deutschland verboten. 1950 gründete er mit einigen Kameraden die „Interessengemeinschaft Weihe“. 1951 erfolgte, nicht zuletzt durch den Einsatz von Wolf Hirth und dem damaligen Ministerpräsidenten Reinhold Maier, die Freigabe des Segelfliegens.

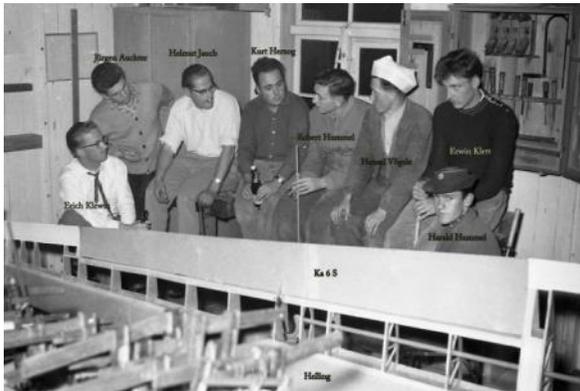
Sein Wunsch war Verkehrspilot zu werden. 1955 suchte die im Aufbau befindliche Lufthansa Flugingenieure; er wurde zu einem Lehrgang als Flugzeugführer zugelassen. Die Lufthansa flog damals nur innereuropäische Routen. Im Hinblick auf transkontinentale Flüge wurden dringend Navigatoren gebraucht, wozu er durch seine Ausbildung



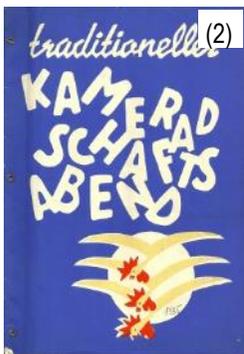
als Fernaufklärer prädestiniert war. Bald führte er seinen 1. Atlantikflug als Navigator durch. Bei einem Regierungsflug mit der Super Constellation 1960 mit Bundeskanzler Adenauer nach Tokio wurde beim Hinflug die Südroute genommen, beim Rückflug plädierte Adenauer für die bis dahin kaum bekannte Polarroute. Da hier der Magnetkompass versagt, muss mit Kreiselnavigation geflogen werden. Diese hatte Hans vorher mehrmals eingeübt und traute sich die Aufgabe zu und hat sie erfolgreich beendet.

1961 flog er mit Adenauer in der Boeing 707 zu Präsident Kennedy nach Houston Texas.

Als Navigator flog er beinahe auf allen Kontinenten und war glücklich in seinem Beruf.



Dokumentarfilm (1) über die Fliegergruppe gedreht mit der Werkstattarbeit beim Bau der Ka 6 S (die heute noch in Welzheim fliegt), dem Flugbetrieb auf den Wiesen in Welzheim und einem Fasnetsabend (2) im Kameradschaftsraum auf der Au.



Kurt ging es weniger um das Fliegen, ihn interessierte die Werkstattarbeit beim Flugzeugbau, die er auch dokumentierte, und unsere Kameradschaft. Er war immer dabei.

Erich Klewin: „Emil“ war ein begabter Handwerker, unser Meisterkoch und Sänger mit einem großen Liedschatz. Wir haben viel mit Gitarrenbegleitung gesungen. Dazu war er Spezialist im Spleißen von gerissenen Windenseilen.

Auf dem Bild sitzen sie auf der Hobelbank beim Bau der Ka 6 S.

Mit dabei sind auch Jürgen Auchter und Harald Hummel, die schon früher verstorben sind. Wir hatten viel Freude mit ihnen und werden sie nicht vergessen!

## Nachruf.

Seit unserem letzten Treffen verloren wir drei Freunde:

Helmut Jauch: Er war zuständig für die grafische Gestaltung der Vereinszeitungen und die Beschriftung der Flugzeuge, er hat auch unseren Briefkopf entworfen. Leider war er mit seiner Frau Elli in letzter Zeit nur einmal bei einem Treffen.

Kurt Herzog: Kurt hat 1958 einen





**Bankier Extras**

**10%  
Rabatt**  
im Saunabereich

\* nicht im Sinne des § 39 KWG

Wir machen den Weg frei.

## **OSKAR FRECH SEEBAD: VORTEILSANGEBOT FÜR BANKIERS\***

Weitere Informationen unter  
[www.volksbank-stuttgart.de/seebad-angebot](http://www.volksbank-stuttgart.de/seebad-angebot)

**OSKAR FRECH**  
**SEE BAD**  
CHORNDORF  
POWER TO STÄDTWERKE  
SCHORNDORF

**Volksbank Stuttgart eG** 

# Abteilungsversammlung „Modellflug“

**Auszug aus dem Protokoll** (Das gesamte Protokoll kann beim Schriftführer der Abteilung nachgelesen werden)

**Abteilungsleiter Daniel Knapp** berichtet über das Jahr 2015:

Mitgliederstand: Aktuell 91 Mitglieder  
Aktivitäten 2015

Neujahrfliegen - Sunrisewettbewerb - E-Segler Wettbewerb – Schowofliegen – Schülerferienprogramm - Vereinswettbewerb mit Sommerfest und Siegerehrung - Pylon-Wettbewerbe – Kleiner Uhu – Saalflugwettbewerb - Indoorflug in der Karl-Wahl-Halle - Propellerfest.

Instandhaltungsarbeiten auf dem Fluggelände.

**Kassierer Ralf Möck** trägt den Kassenbericht vor und erläutert die diversen Einnahmen und Ausgaben. (Hier die Kurzform)

Das Jahr 2015 war für die Abteilung Modellflug geprägt von Investitionen. Es wurde ein neuer Rasentraktor für 5000€ angeschafft und die Startbahn für 1380 € wieder instandgesetzt. Insgesamt beliefen sich die Investition in 2015 auf 7366 €. Der Jahresabschluss 2016 weist daher ein Defizit von 5185,88 € aus. Dies konnte dank der Rücklagen aus den Vorjahren ohne Probleme bewältigt werden, so dass die Abteilung nach wie vor in einer finanziell komfortablen Situation ist. Die Zahlen 2015 wurden von Ralf Möck in der Abteilungsversammlung genau erläutert.

Zum Schluss des Kassenberichts sagte Ralf Möck wörtlich: „Da meine Amtsperiode auf eigenen Wunsch endet, möchte ich mich für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken.“

Die Kasse wurde von Bernd Ruof und Klaus Woitaschek direkt vor der Abteilungsversammlung geprüft und für korrekt und vorbildlich geführt deklariert, so dass Bernd Ruof die Entlastung des Kassierers vornehmen konnte. (Einstimmige Entlastung)

Die Spartenleiter Andreas Kauer, Hans Deuschle, Wili Hutt und Bernhard Schwendemann berichteten vom Jahr 2015

Vor den Neuwahlen konnte Bernd Ruof die Entlastung der gesamten Vorstandschaft vornehmen – alle wurden entlastet. (auf Wunsch Einzelheiten beim Schriftführer)

**Neuwahlen:** (schriftlich auf speziell vorbereiteten Wahlzetteln)

Abteilungsleiter: Daniel Knapp

Kassierer: Johannes Behr

Schriftführer: Dr. Willy Koch (für 1 Jahr)

Jugendleiter: Berni Scheurer und Willi Hutt

Segler/Elektro-Seglerreferent: Hans Dieter Deuschle

Helireferent: Micheal Bäder



Motorflugreferent: Andreas Kauer  
Freiflugreferent: Bernhard Schwendemann

### Geplante Veranstaltungen:

Wie in den vergangenen Jahren sollen auch 2016 die bewährten Veranstaltungen stattfinden. Die Termine sind am besten auf der Homepage zu erfahren.

Kurzfassung von K. Woitaschek

Die Schorndorfer Modell- und Segelflieger veranstalteten am Sonntag, dem 7. Februar 2016, eine Ausstellung in der Barbara-Künkelin-Halle. Von 2 g bis 20 kg und von 20 cm Spannweite bis 6 m reicht das Spektrum des gezeigten Modellflugs: Saalflug, Freiflug, Segler, Hubschrauber, Elektromodelle und Kunstflugmaschinen, vom Anfänger- bis zum Weltmeistermodell.

Die Segelflieger hatten ihren Discus auf der Bühne aufgebaut und die Besucher konnten Probe sitzen und mit dem Simulator fliegen. Die Piloten der Fliegergruppe Schorndorf informierten gerne über den Einstieg in den Segelflug. Als Hauptgewinn aus der Tombola gab es einen Freiflug mit den Segelfliegern im TwinAstir in Aalen-Elchingen.

Als besondere Attraktion zeigte die „Mikromodellbaufreunde Süd“ aus Salach ferngesteuerte Funktionsmodelle im Maßstab 1:87. Die Modelle wurden in Modelllandschaften aktiv vorgeführt. Mehr dazu auf

i h r e r   W e b s e i t e :  
[www.mikromodellbaufreunde.de](http://www.mikromodellbaufreunde.de)



**Modellflugausstellung**

Fliegergruppe  
Schorndorf

[www.modellflug-schorndorf.de](http://www.modellflug-schorndorf.de)

<b>Sonntag</b>	<b>Barbara-Künkelin-Halle</b>
<b>7.2.</b>	<b>Schorndorf</b>
<b>11.00 bis</b>	<b>Sonderschau:</b>
<b>17.00 Uhr</b>	<b>Micromodellbau</b>
	<b>Eintritt:</b>
	Erwachsene: 2.50 €, Jugendliche bis 18 Jahre: 1.50 €
	Kinder unter 12 Jahren: Eintritt frei
	Parken auf dem Parkdeck kostenlos

Man konnte mit Flugsimulatoren für den Modellflug testen, Saalflugmodelle im Flug in der Halle bestaunen, verschiedene Präsentationen ansehen und sich von den Fachleuten der Fliegergruppe Schorndorf über den Einstieg ins Modellfliegen und ins Segelfliegen informieren. Die Ausstellung war von 11 bis 17 Uhr geöffnet und angenehm war auch das freie Parken auf dem Parkdeck nebenan.

Viele schöne Fotos findet man auf der Homepage unter Galerie.

# Freiflug-WM 2015 in der Mongolei

Mit der Mongolei trug erstmals ein Land in Fernost eine Freiflug-Weltmeisterschaft aus. Der DAeC konnte ein komplettes Team mit neun Piloten Mitte Juli in die Mongolei senden. Drei der Starter stellte der BWLV: Frank Adametz (F1A), Stefan Rump (F1A) und Bernhard Schwendemann (F1B), außerdem Volker Bajorat als Helfer. Insgesamt kamen 200 Freiflieger aus 34 Ländern zur Weltmeisterschaft. Die beste Einzelwertung des deutschen Teams erzielte Stefan Rump mit Platz 9, das Team kam in der Gesamtwertung auf Platz 4. Bei durchweg guten Flugbedingungen, wenn auch teilweise windig und bei schwieriger Thermik, siegten nach jeweils zwei Stechen: Eyal Galor (Israel) in der Segelflugglasse F1A, Gongor Mijiddorj (Mongolei) in der Gummimotorklasse F1B und Viacheslav Alexandrov (Ukraine) in der Motorflugglasse F1C.

## Anreise und erste Eindrücke

Es gibt nur wenige, brauchbare Flugverbindungen von Deutschland in die Mongolei. Die Baden-Württemberger flogen von Stuttgart mit der Turkish Airlines nach Istanbul und weiter mit einer Zwischenlandung in Bishkek (Hauptstadt von Kirgisistan). Stundenlang flogen wir über sehr verlassene und weitgehend unwirtliche Landschaften, nur wenige Lebenszeichen sind zu entdecken. Erst in der Nähe von Ulaanbaatar, der Hauptstadt der Mongolei, sind wieder Zivilisationsspuren zu erkennen.

Die ersten Eindrücke bekommen wir bei der Fahrt am Rand der Hauptstadt mit ihren rund 1,5 Millionen Einwohner. Weitere 1,5 Mill der Mongolen verteilen sich über den Rest des Landes – 4,5 mal so groß wie Deutschland, das ergibt 2 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Wir fahren durch grüne Weiden mit Kühen, Pferden und Schafen, zwischendrin die Jurten und ein paar PKW drumherum. Die asphaltierte Straße geht in eine Schotterpiste über, weiter auf einem Erdweg Richtung Gelände. Eine riesige, leicht wellige Steppenlandschaft und dahinter, aber in gebührendem Abstand, ein Höhenzug.

## Das WM-Camp

Ein Teil der Teams hat sich für das WM-Camp entschieden: 22 Jurten mit je vier Betten. Die anderen wohnen weit weg in Touristencamps und Hotels. Die Jurten haben oben in der Mitte ein paar Glasscheiben für das Licht und zwei Löcher für die Frischluft. Spanplatten-Clohäuschen und –Duschen, Wasser gab es aber nicht immer, manchmal sogar warmes. Gezapft wurde mongolisches und deutsches Bier. Alle Mongolen, die hier arbeiteten, waren sehr hilfsbereit, auch wenn man sich manchmal mit Händen und Füßen verständigen musste. Toll war, immer zwei geländegängige Kleinbusse (Mitsubishi) zur Verfü-



gung zu haben. Die Fahrer waren ständig am Platz, sie übernachteten sogar in ihren Fahrzeugen. Sie waren immer hilfsbereit, trugen das Gepäck auch zur Jurte oder an die Startstelle.

### Eröffnung

Die Eröffnung bei prächtigem Wetter fand am **riesigen Dschingis Khan Denkmal** statt, eine 40 m hohe Edelstahl-Reiterfigur des Welteroberers auf einem Hügel. Abgerundet wurde die Open-Air Eröffnung mit mongolischem Kehlkopfesang und mongolischer Pferdekopfgeige (beides sehr eindrucksvoll). Eine gelungene Eröffnung. Abends noch eine kurze Mannschaftsbesprechung (Ablauf, Zuordnung der Rückholer, Funkabwicklung und die Ermahnung, immer zwei Modelle bereit zu haben und keine Zeit zu verschenken).



Das deutsche Team



### F1A-Tag: Paukenschlag

Auf 7 Uhr war der erste Durchgang der WM angesetzt, kurz nach 6 Uhr, noch in der Dämmerung, war das Team an der Startlinie und begann mit Probestarts. Geflogen wurde in der Reihenfolge Frank Adametz, Thomas Weimer, Stefan Rump, Rückholer mit zwei Fahrrädern waren die F1C-Flieger, Helfer die F1B-Piloten. Und es begann mit einem Paukenschlag: Das Modell von Frank pumpte herunter und lag mit 104 sec am Boden – ein Tiefschlag für die

Stimmung und die Hoffnungen. Alle anderen Flüge des Teams erreichten die Maximalzeit.

27 Starter kommen in das zweite Stechen um 6:30 Uhr am nächsten Morgen - vor der F1B-Meisterschaft, die um 7:00 beginnen sollte, bringt Stress für alle. Noch im Dunkeln geht es raus auf das Gelände, F1A- und F1B-Leute müssen gleichzeitig Probestarts machen. Wibke Seifert, als „Assistent Teammanger“, organisiert



sehr erfolgreich nicht nur die Startstelle, sondern praktische alles, was getan werden muss. Auch die organisatorische Vorbereitung lag ganz in ihrer Hand. Nach einer Kollision macht Stefan Rumpff dann mit dem Ersatzmodell einen tollen Start, erreicht 5:16 min und wird damit neunter – am Ende der WM zeigt sich, dass dies das beste deutsche Ergebnis war.

### F1B-Tag: Mongolei-Tag

Bei bedecktem Himmel und wenig Wind erreichten 2/3 der F1B-Teilnehmer das 4 min Max im ersten Durchgang, auch alle drei Deutschen. Danach wurde es etwas einfacher, das Max (dann 3 min) zu erreichen. Im 4. Durchgang erwischte es Bernhard Schwendemann: 165 sec. Im 7. Durchgang frischte der Wind weiter auf, es gab starke Thermik und entsprechende Absauser. Und in so einen flog Michael Seiferts Modell: 146 sec.

Im zweiten Stechen mit noch 14 Teilnehmern meinte es Bernd Silz beim Start besonders gut – zu gut. Das Modell überzog und am Ende wurde er 14. mit 163 sec. Als Einziger erreichte Gongor Mijiddorj (MGL) das 7 min Max. Der neue Weltmeister war im deutschen Team-T-Shirt der WM 2013 geflogen. Der Jubel war groß und es war natürlich das Event für das Mongolische Fernsehen. Das Mongolische Fernsehen war alle drei Tage mit einem Übertragungswagen und drei Kameras dabei.

Das deutsche Team hatte 2-3 Thermikmaschinen im Einsatz, die Windgeschwindigkeit und Temperatur vor und an der Startstelle aufzeichneten.

Zwei bis drei Zeitnehmer waren an jeder Startstelle – immer leicht erkennbar an den grünen Leibchen. Die jungen Leute wurden jeweils vor dem Wettbewerb auf dem Gelände versammelt und nochmals instruiert. Die Helfer hatte ein eigenes Camp in der Nähe des Wettbewerbsgeländes.

### F1C-Tag: Die Folder

Claus-Peter Wächtler, Michael Sondhauß und Claus Gretter sind im deutschen Team. Es konnte fast jeden Tag ausgiebig morgens, tagsüber und abends trainiert werden, was von den Mannschaftsmitgliedern unterschiedlich genutzt wurde. Alle eint der Kampf gegen den schlechten Sprit, der vom Veranstalter gestellt wird: Von Flasche zu Flasche wechselnde Qualität und mindestens 1000 Umdrehungen weniger, die Modelle müssen deshalb umgetrimmt werden.

19 Teilnehmer haben es in das Fly-Off um 18:30 geschafft. Es wurde schon etwas kühler, ein erster großer Pulk startete, dann noch nach und nach ein paar, es wurde viel gewedelt und 6 Teilnehmer überstanden diese Runde. Die Modelle kamen zurück, es wurde windiger, die ers-

ten Modelle verschwanden in den Kisten und dann war die Front da, Sturm und Regen. Alexandrov Viacheslav stand bisher als Verbitskys Propellermacher immer etwas im Schatten der vielen großen Ukrainer. Dann wurde er Europameister 2014 und jetzt im 2. Stechen am nächsten Morgen Weltmeister 2015. Sein Modell kann so beschreiben werden: Verbitsky-Flügel gefaltet, Sidus-Timer, Nelson Motor mit Getriebe und eigenem Zweiblattpropeller.

### Abschluss / Bankett

Die Siegerehrung fand, wie die Eröffnung, auf dem Platz vor dem Dschings Khan Denkmal statt mit den obligatorischen Reden und mongolischem Begleitprogramm. Dann ging es weni-



ge km weiter zu dem UL-Flugplatz, den wir schon von der Modellabnahme kannten. In dem recht kühlen, offenen Hangar gab es zu wenig Tische und Stühle - aber Freiflieger sind erfinderisch, rasch bildete sich eine Kolonne, das Flugplatzgebäude wurde gestürmt und restlos ausgeräumt, alles was es an Tischen und Stühlen gab, wurde in die Halle geschleppt.

Die Weltmeister (von links): Eyal Galor (Israel) in der Segelflugglasse F1A, Gongor Mijiddorj (Mongolei) in der Gummimotorklasse F1B und Viacheslav Alexandrov (Ukraine) in der Motorflugglasse F1C.

### Drumherum

Vor der Weltmeisterschaft fanden noch zwei Weltcup-Wettbewerbe statt, als Training für Piloten und Organisation und als Möglichkeit für die Helfer, auch selbst zu fliegen. Im Anschluss wurde noch der Mix-Men ausgetragen, bei dem alle Klasse zusammen gewertet werden, aber da war bei vielen „die Luft raus“.

Ein Teil des Teams reist nach den knapp zwei Wochen WM wieder nach Hause, zu sieb machten wir eine dreitägige Rundreise und eine Dreigruppe erkundete in einer weiteren Woche die Wüste Gobi und das weite Land der Mongolei.

Eine gute Weltmeisterschaft und ein tolles Erlebnis!

Viele Fotos und der Blog direkt vom Gelände gibt es auf der Webseite der Thermiksense:

[www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2015-f1abc-mongolei.html](http://www.thermiksense.de/index.php/wm-blog-2015-f1abc-mongolei.html).

Die komplette Ergebnisliste gibt es unter: [www.freeflightnews.org.uk/champs/ch15/ff15.htm](http://www.freeflightnews.org.uk/champs/ch15/ff15.htm)

Außerdem ein Bericht im ADLER 01-16 ab Seite 21.

Text und Fotos: Bernhard Schwendemann

Im dritten Anlauf hatten wir ideales Sunrise-Wetter: fast windstill, bedeckter Himmel, angenehme 7 Grad. So konnten wir die Modelle voll ausfliegen.

Leider war die Beteiligung etwas schwach, obwohl der Wetterbericht genau dieses Wetter vorher gesagt hatte. Schade! F1H war jedoch stark vertreten, F1A fehlte ganz.

Die F1B-Flieger waren schneller und konnten fünf Sunrise-Flüge machen, bevor die Thermik einsetzte. Die F1H-Flieger waren etwas langsamer und schafften nur vier Flüge – deshalb der Strich in der Sunrise-Zeile im fünften Flug.

Und wie immer gab es anschließend ein zweites Frühstück im Naturfreundehaus.

## F1B

Bernhard	Schorndorf	265	(313)	282	288	(218)		278,3
Schwendemann		180	180	180	180	180	900	
Thomas Wiesiolek	Herrenberg	265	(291)	(192)	229	218		237,3
		180	180	180	180	180	900	

## F1H

Heinz Hofmann	Schorndorf	(138)	(86)	105	128	-		116,5
		120	86	105	120	120	551	
Günter Platz	Schorndorf	119	97	(65)	(162)	-		108,0
		119	97	65	120	98	499	
Norbert Zimmermann	MFC	(117)	(84)	91	115	-		103,0
	Perouse	117	84	91	115	120	527	
Michael Mayer	SCS	77	84	(91)	(73)	-		80,5
	Stuttgart	77	84	91	73	-	325	



Viele Grüße  
Bernhard

# Helimeeting

am 04.07.2015

**Piloten und Technik am Limit.**  
Helikopter Treffen der Modellflieger-  
gruppe Schorndorf e.V.

Am Samstag, dem 4.7.2015 trafen sich Modellhelikopter-Piloten und interessierte Zuschauer auf dem Modellflugplatz in Schorndorf. Trotz heißen 39°C kamen 23 Piloten mit den verschiedensten Modellen. Vom kleinen Elektro-Heli über selbst konstruierte Prototypen bis hin zum vorbildnahen Großmodell mit Turbinen Antrieb war fast alles vertreten. Das Wetter setzte nicht nur den Piloten zu, auch die Technik kam an ihre Grenzen.

Um 10 Uhr ging es mit der Einweisung der Piloten los. Im Anschluss war freies Fliegen angesagt, hierbei konnte jeder zeigen was er kann.

Höchstspannung war beim Autorotationswettbewerb geboten: die Piloten müssen den Motor in der Luft ausschalten und versuchen mit der im Rotor vorhandenen Restenergie auf einer Zielscheibe zu landen. Zusatz Punkte werden durch die Zeit in der Luft und verschiedene Manöver gesammelt. Die Pokale für die ersten drei Plätze gingen an 1. Christian Kaißer, 2. Rainer Vetter und 3. Dieter Staudinger. Herzlichen Glückwunsch für die gezeigte Leistung.

Ein Dank geht an die Sponsoren GT-Laser aus Winterbach für die Pokale und an Achim Conrad Modellbau aus Schwäbisch Gmünd, der mit einem Verkaufsstand vor Ort war. Mit kühlen Getränken, Eis, Pommes, Wurst vom Grill und Kuchen war für das leibliche Wohl gesorgt.

Ein rundum gelungener Tag.



Text und Bilder: Sandra Bäder



## Vereinsmeisterschaft

Am 13. Juni fanden auf dem Modellfluggelände die Vereinsmeisterschaften statt.

Bernhard Scheurer konnte am Samstag seinen Titel als Vereinsmeister der Schorndorfer Modellflieger verteidigen



Nach sechs Flügen in zwei Kategorien setzte er sich gegen den Jugendlichen Niklas Bernhauer durch.



Die Jugendlichen zeigten nicht nur, dass sie mit den Senioren mithalten können, sie hatten auch den Wettbewerb organisiert. Noch nie gab es so schnell die Ergebnislisten wie dieses Mal.

Bei guten Flugbedingungen ermittelten die Modellflieger ihre Besten. Neun Figuren mussten beim Kunstflug präzise vorgefliegen werden, wie Looping, Turn, Rollen, Tordurchflug und Ballonstechen. Nach drei Durchgängen lag hier Bernhard Scheurer schon an der Spitze.

Die größte Beteiligung gab es in der Elektrosegler-Klasse – trotzdem waren es nur bescheidene fünf Teilnehmer. Nach drei Minuten Steigflug mit dem Elektromotor galt es, drei Minuten zu segeln und dann die Ziellinie zu treffen. Der Jugendliche Niklas Bernhauer war der Beste – auch die Senioren verwies er auf die Plätze.

Mangels Beteiligung fielen der Segler- und der Heli-Wettbewerb aus.

**In der Endabrechnung siegte damit Bernhard Scheurer mit 16 Punkten vor Niklas Bernhauer mit 14 Punkten. Der Jugendliche Lukas Maurer und Hans Deuschle kamen mit je 13 Punkten gemeinsam auf Rang 3.**

Niklas Bernhauer hat damit gleichzeitig seinen Titel als Jugendvereinsmeister verteidigt.

## SCHOWO 2015

Schauflugtag am 19.7.2015

Bei schwülwarmem Wetter präsentierte die FG Schorndorf ein buntes Modellflugprogramm für die zahlreichen Zuschauer.

Gekühlte Getränke fanden reißenden Absatz, auch Pommes, Steaks, Würste, und Crepes waren gefragt.

Gezeigt wurden alle Sparten des Modellflugs wie Helikopter, Fesselflug, Großmodelle, Seglerschlepp, Kunstflug und Abwurf von Bonbons mittels Quadroptor für die kleinen Zuschauer.



## X-Rotors Treffen am 18.07.2015

Im Rahmen des Multirotor-Treffens fand zum ersten Mal ein FPV (First Person View) Rennen statt.

Geflogen wurden 6 Durchgänge je 5 Runden auf Zeit. Ausgelassene Tore wurden mit 10 Strafsekunden geandet.

Ergebnis:

1. Scheible, Daniel
2. Dommershausen, Björn
3. Rummer, Andy
4. Engelhardt, Michael
5. Scheible, Michael



## Bavaria Open 2015

Der Sieger der Bavaria Open wurde aus 4 Teilwettbewerben ermittelt. Die Austragungsorte waren Coburg, Erlangen, Bitz und Kulmbach. Organisiert wurden die Wettbewerbe vom Luftsport Verband Bayern e.V.

Infos zum Wettbewerb und zur Technik: Die Klasse F5J ist eine Klasse für Motorsegler mit Elektroantrieb. Die Motorlaufzeit ist auf 30 Sekunden festgelegt. (Ein Datenlogger schaltet den Motor nach dieser Zeit aus).

Die Flugzeit beträgt in den Vorrunden 10 Minuten, wenn man ins Fly Off kommt 15 Minuten. Gelandet werden muss an einem Landepunkt. Je weiter man davon entfernt ist, umso weniger Punkte gibt es.

In dieser Klasse ist es wichtig, den Motor so kurz wie möglich einzuschalten und sich auf Thermiksuche zu begeben. Hierzu muss der Pilot das Gelände und das Wetter einschätzen. Steigt man mehr als 200 Meter, gibt es Strafpunkte.

Hans Deuschle hat in den Wettbewerben meist zwischen 100 -120 Meter Höhe den Motor abgeschaltet.



Die Modelle haben zwischen 3,50 und 3,80 Meter Spannweite. Das Fluggewicht der Modelle beträgt zwischen 1000 und 1800g, wobei die meisten Teilnehmer so bei 1400g liegen. Je nach Windstärke ist eine kleinere Spannweite oder Gewichtszuladung von Vorteil.

Hans fliegt den Xplorer 2, ein Modell speziell für den Modellflugsport gefertigt aus Kohlefaser in Gewebeform. Der Elektromotor kommt vom Hersteller Strecker. Der Motor wiegt mit nur 80g. Der Akku ist je nach Modell ein 800mAh Lipo mit 45C und 3S (Gewicht 80g) oder ein 1300mAh Lipo mit 70C und 3S (Gewicht 108g).



## Pylon Erfolgreiche Saison 2015

Am 25. und 26. September fand der 5. und letzte Club-Pylon Teil-Wettbewerb zur Deutschen Meisterschaft des Deutschen

Modellflieger Verbands (DMFV) des Jahres 2015 auf unserem Modellfluggelände in Schorndorf statt. Die Schorndorfer Pyloniken dominierten in der Elektro- und Sport-Klasse schon das ganze Jahr und wurden Ihrer Favoritenrolle auch beim Abschlusswettbewerb gerecht. Lediglich in der Unlimited-Klasse will sich der erwartete Erfolg mit dem neuen Antrieb und dem Modell vom Typ ‚Rasant EVO‘ nicht einstellen.

In der Elektro-Klasse wurde Bernhard Scheurer mit seinem modifizierten ‚Clubberer‘ mit einem von Heinz Kugler berechneten Tragflügelprofil Deutscher Meister 2015. Jochem Blümle erreichte mit seinem ebenfalls von Heinz Kugler entworfenen Modell ‚PylonSmash ECO‘ den 3. Platz in der DM 2015.

Auf den Plätzen 4 und 5 folgen mit Wilfried Hutt und Mike Hutt ebenfalls noch Schorndorfer Piloten. Neumitglied Fabian Schönemann belegt in seiner ersten Wettkampfsaison bereits den 7. Platz.



Das Bild zeigt die Sieger der DM 2015 der Elektro-Klasse mit ihren Modellen.

In der Sport-Klasse wurde Bernhard Scheurer mit seinem PylonSmashECO V Deutscher Meister 2015. Vizemeister 2015 wurde Wilfried Hutt. Er fliegt in dieser Klasse ebenfalls einen Rasant EVO. Auch in dieser Klasse folgen noch weitere Schorndorfer Modellpiloten. Fabian Schönemann erreicht in der Sport-Klasse einen sehr guten 5. Platz dicht gefolgt von Mike Hutt auf Platz 7.

In der Unlimited-Klasse gelang es den Schorndorfer Teilnehmern in der Jahresrunde (noch) nicht auf die Podestplätze vorzudringen. Hier belegt Bernhard Scheurer zum Jahresabschluss den 5. Platz. Auf den Plätzen 7 und 8 folgten Fabian Schönemann und Wilfried Hutt.

# Der UHU-Wettbewerb 2015

Der Nachwuchswettbewerb „Der kleine Uhu“ fand am 10.10.2015 auf dem



Modellfluggelände „Auf der Au“ in Schorndorf statt. In diesem Jahr war Heinz Hofmann der Wettbewerbsleiter. Er fasste den Wettbewerb so zusammen:

Wir haben um 17 Uhr den Wettbewerb erfolgreich beendet. Es hat ein schwacher (teilweise zu schwacher) bis leichter Wind von NO geweht. Wir sind an das obere Ende des Platzes gegangen, so dass nur ein Modell im Maisfeld landete, aber es wurde wieder gefunden. Das Modell von Lutz Vieth ist beim ersten Start auf der höchsten Pappel am Morgensand See gelandet. Dank Norberts Kletterkünsten (mit Rohrstie-

feln) und einer 8 m langen Stange wurde das Modell unversehrt geborgen. Die Teilnehmerzahl war mal wieder überschaubar.

## Die Ergebnisliste:

### Senioren-Wertung

Günther Platz	73614 Schorndorf	60	43	60	50	60	230
N. Zimmermann	71272 Renningen	54	44	38	52	49	199
Manfred Dörr	74405 Gaildorf	33	25	38	30	28	129
Lutz Vieth	74360 Ilsfeld	27	20	35	36	23	121

### Jugend-Wertung

Felix Reichert	73614 Schorndorf	40	45	26	23	43	154
15.07.2010							
Noah Reichert	73614 Schorndorf	30	50	36	28	31	147
09.04.2007							

f.d.R. Bernhard Schwendemann

## Baden-Württembergische Saalflugmeisterschaft

37. Saalflug-Wettbewerb in Schorndorf 22.11.2015

Die Wanderpokale gingen an Rainer Lotz (Landesmeister Senioren) und Martin Eitel (Landesmeister Junioren). Dieses Jahr war die Beteiligung sehr hoch, auch die Zuschauer waren in Scharen in die Halle gekommen. Erstmals sind wir die Elektroklasse geflogen.

Vielen Dank den Helfern, den Kuchenspenderrinnen und den Teilnehmern für's Mithelfen – und Allen natürlich für's Kommen. Bis zum nächsten Jahr: voraussichtlich am 20. Nov. 2016.

### F1M (=Beginner)

1 Lotz, Rainer	Schweiz	14:01	-	-	13:26	-	-	27:27
2 Bundesener, Uwe	Offenburg	11:30	8:41	13:06	-	-	-	24:36
3 Offerdinger, H	DMFV	2:22	-	8:31	10:07	10:30	4:17	20:37
4 Schwendemann, B.	Schorndorf	4:15	5:45	4:37	-	-	-	10:22

5	Kübler, Paul	Schw. Hall	-	-	-	0:20	1:35	-	1:55
6	Schnell, Helmuth		0:25	-0:32	0:22	-	-	-	0:57
<b>F1M-L (= Beginner-limited)</b>									
1	Lotz, Rainer	Schweiz	8:10	7:22	10:09	9:20	-	-	19:29
2	Offerdinger, H	DMFV	8:10	-	-	9:20	9:45	-	19:05
3	Bundesden, U	Offenburg	8:08	8:27	0:57	8:21	9:26	9:23	18:49
4	Hofmann, Heinz	Schdf	6:58	7:25	8:02	-	-	-	15:27
5	Mayer, Michael	SCS Stgt	6:21	-	6:41	6:16	6:24	3:39	13:35
6	Platz, Günther	Schdf	3:34	-	5:18	-	6:22	7:01	13:23
7-1J	Eitel, Martin	Offenburg	7:02	3:00	6:00	5:40	5:35	-	13:02
8	Zimmermann, N.	DMFV	-	-	5:01	6:38	-	6:00	12:38
9-2J	Brandstetter, D	Offenburg	5:09	2:00	5:19	5:39	4:24	5:35	11:14
10-3J	Werner, St	Offenburg	2:33	4:15	3:23	4:04	-	-	8:19
<b>F1M-TH30</b>									
1	Platz, Günther	Schorndorf	4:21	-	3:57	-	4:04	4:42	9:03
2	Schwendemann, B.	Schdf	2:53	3:20	3:13	3:05	3:20	2:54	6:40
3	Hofmann, H	Schdf	2:39	2:33	2:02	-	-	-	5:12
4-1J	Eitel, Martin	Offenburg	3:05	2:06	-	-	-	-5:11	
5	Schnell, Helmuth		40	1:09	2:03	2:11	2:31	0:47	4:42
6-3J	Werner, St	Offenburg	1:43	0:52	-	-	-	1:00	2:43
7-2J	Brandstetter, D	Offenburg	2:20	-	-	-	-	-	2:20
<b>F1D-Mini-Stick</b>									
1	Lotz, Rainer	Schweiz	6:45	-	7:03	-	-	-	13:48
2	Bundesden, Uwe	Offenburg	2:05	4:27	1:00	5:15	-	-	9:42
3	Platz, Günther	Schorndorf	2:55	-	-	2:58	-	-	5:53
4	Kübler, Paul	Schw. Hall	1:06	0:50	-	-	-	-	1:56
Kondensator (Ladespannung 3,0 V)									
1	Oehmann, Roland	DMFV	3:50	2:27	2:38	3:57	2:40	3:28	7:47
2	Ondraczek, G	MFSD	3:15	3:14	3:47	3:01	3:48	3:19	7:35
3-1J	Eitel, Martin	Offenburg	0:21	-	-	-	-	-	0:21

Bernhard



Fliegergruppe Schorndorf e. V.  
Mitglied im Baden-Württembergischen Luftfahrtverband (BWLV)  
1. Vorsitzender: Andreas Vogt, Tel. 07181-43211

**Kurzinformation der Abteilung SEGELFLUG**

Unsere Abteilung Segelflug besitzt die Erlaubnis zur Ausbildung von Segelflugzeugführern. Sie ist außerdem über den BWLV zugelassen zur Wartung und Instandsetzung von Segelflugzeugen in eigener Werkstatt.

2. Vorsitzender: Daniel Knapp, Tel. 07151-209822  
Schriftführer: Werner Rathgeb, Tel. 0711-5782555  
Fluglehrer: Manfred Kargl, Tel. 07191-71392  
Kontaktaufnahme: Jederzeit über oben genannte Personen.

Flugplatz: Aalen-Elchingen im Ostalbkreis.  
Dort sind auch unsere 3 Flugzeuge im Hangar untergestellt.  
Mitfahrgelegenheit in Privatwagen ist vorhanden.

Startmöglichkeiten: Windenschlepp, Flugzeugschlepp

Unsere Flugzeuge: TWIN ASTIR, DG 101, Discus,

Startgerät: F-Schlepp durch LSR Aalen

Ausbildung: Durch einen ehrenamtlichen Fluglehrer praktische und theoretische Ausbildung bis zur Prüfung für den Luftfahrerschein.  
Lehrgänge zum Erwerb des Funksprechzeugnisses.

Flugmöglichkeiten: April bis Oktober samstags, sonntags und feiertags mit der Gruppe, an anderen Tagen mit Schein nach Absprache. Schulungsflüge, Übungsflüge, Streckenflüge, Wettbewerbe, Passagierflüge, Urlaubsfluglager.

Mitgliedsbeiträge: Jugendliche unter 18 Jahren: 100,00 € /Jahr, Erwachsene: 200,00€ /Jahr.

Fluggebühren: Entsprechend der Anzahl der Flüge und der Flugstunden: Werkstatt wird auf die Flugzeit angerechnet. Als Anhaltswert: Die anfallenden Gebühren für die Ausbildung bis zum ersten Alleinflug (ca. 80 Starts) betragen ca. EUR 400 – 600 je nach Arbeitsleistung in der Werkstatt im Winter (Instandsetzung der Flugzeuge), d. h. für ca. EUR 50 monatlich kann der Traum vom Fliegen Wirklichkeit werden.

Für weitere Informationen stehen wir stets gerne zur Verfügung. Besuchen Sie uns in Elchingen und fliegen Sie einfach einmal mit uns über die schöne Härtsfeldlandschaft. Oder rufen Sie einfach einmal an oder schauen Sie im Internet unsere Homepage an:

[www.segelflug.de/vereine/schorndorf](http://www.segelflug.de/vereine/schorndorf)

**Wir haben Ausbildungskapazitäten frei.**

Ab 14 Jahren kann es los gehen für  
männliche oder weibliche Interessenten.  
Eine Altersgrenze nach oben gibt es kaum.

Ihre FliegerGruppe Schorndorf e. V.