

FREIBALLON SEITE 14

JUBILÄUM AM SATTELPLATZ

SEIT 25 JAHREN STARTET DIE BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART VON IHREM PLATZ BEIM CANNSTATTER WASEN AUS ZU IHREN FAHRTEN

MOTORFLUG SEITE 20

MIT AUSDAUER UND ZUVERSICHT ZUM ERFOLG

TROTZ ALLER WIDRIGKEITEN HAT DIE FLIEGERGRUPPE LEUTKIRCH IHREN 54. ALLGÄUFLUG ORGANISIERT

TITELTHEMA SEITE 3

WECHSEL IM BWLV-VORSTAND UND -PRÄSIDIUM

PAULA WINTERSTEIN ALS NEUE VIZEPRÄSIDENTIN UND
CHRISTOF GEISSLER ALS NEUER SEGELFLUGREFERENT STELLEN SICH VOR



Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post



Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

Bitte beachten: Alle Termine in dieser Ausgabe wegen der aktuellen Corona-situation auch weiterhin nur unter Vorbehalt! Bitte erkundigen Sie sich jeweils eigenständig vorab, ob Veranstaltungen stattfinden, verschoben wurden/werden oder abgesagt sind!



EDITORIAL

- 3 Zeiten des Wandels!

ALLGEMEINES

- 4 Begrüßung von BWLV-Präsident Eberhard Laur: Wechsel im Verband: Herzlich willkommen!
- 4 Personalwechsel im Vorstand und Präsidium des BWLV
- 5 Neuer Segelflugreferent: Christof Geißler stellt sich vor
- 5 Veröffentlichungen für den adler
- 6 Elf zum Preis von zehn: BWLV-Weihnachtsaktion – nicht nur für Segelflugschüler
- 6 TKG/EMVG: Verwaltungsgericht hat entschieden
- 7 Unsere Erfolgreichsten des Jahres 2020
- 7 L433a zum Klippeneck feierlich eingeweiht
- 9 Nachbau: Die legendäre Klemm L20 fliegt wieder
- 11 Geburt der Motorfliegerei: Ein Erfinder lernt fliegen
- 12 Premiere am Stuttgarter Flughafen: Autos können fahrlos einparken

LUFTSPORTJUGEND

- 13 BWLV-Jugendleiterlehrgang wird digital angeboten

FREIBALLON

- 14 Ballonsportgruppe Stuttgart feiert Jubiläum: 25 Jahre Sattelplatz am Cannstatter Wasen

FALLSCHIRM

- 17 Serie zum Fallschirmsport im BWLV: Mehr als nur Adrenalin (7)
- 18 Flugsicherheit: Hinweis auf Sprungzonen

MODELLFLUG

- 18 „Kleiner Uhu“-Wettbewerb in Schorndorf: Teilnehmer von sieben bis 80 Jahren
- 19 Drittländer: Regeln für ausländische Gastflieger
- 20 UAV: Infos zum Europäischen Regelwerk
- 20 Diegelsberg: Versammlung der Freiflieger

MOTORFLUG/UL

- 20 Fliegergruppe Leutkirch: 54. Allgäuflug unter erschwerten Bedingungen

SEGELFLUG

- 22 Impression aus Stahringen: Das gespiegelte Flugzeug
- 23 Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt)
- 26 Treffen historischer Segelflugzeuge
- 28 DAeC: Verlängerung der Segelflug-Wettbewerbskennzeichen

LUFTSPORTLERINNEN

- 29 Baden-württembergisches Hexentreffen 2021

REGIONEN

- 29 Region 1: Realschüler lernen das Fliegen kennen
- 30 Region 3: Besuch in Baden-Württemberg
- 31 Region 3: 100.000 Starts auf einem Fleck
- 31 Region 5: Neulich unterm Regenbogen
- 32 Region 6: Fluglehrerruhestand nach mehr als 50 Jahren

- 33 Region 6: Jugendliche der Tagesklinik Albstadt auf Höhenflug mit dem LSV Degerfeld
- 34 Region 7: Ein ganz besonderer Antrag

GRATULATION

- 35 Fliegerhochzeit: Was zusammen gehört, kommt zusammen

TECHNIK

- 35 95. Motorenwart-Lehrgang M1 auf dem Klippeneck

DAEC-NEWS

- 36 ADS-B: Publikation zur elektronischen Kollisionsvermeidung
- 37 Mitgliederversammlungen 2021: BWLV und Online-Seminar helfen weiter im Vereinsrecht

BWLV-MITTEILUNGEN

- 38 Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte im Zeichen von Corona
- 39 BWLV-Auffrischungslehrgang im Bürgerhaus Musbach: Würdige Ersatzveranstaltung
- 41 BWLV-Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte auf dem Hornberg
- 41 Lehrfähigkeitsnachweis auf dem Hornberg: Wenn Lehrer wieder selbst zu Schülern werden
- 42 Bitte vormerken: BWLV bietet Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte bald online an
- 42 BWLV-Terminservice 2020

FLUGSICHERHEIT

- 43 Interview zum Thema Just Culture
- 43 Die englische Sprache in der Luftfahrt: „Anglizismen sind ein No-Go!“
- 45 Online-Flugvorbereitung: AIS-Portal macht mobil
- 45 DFS-Pilotentag: YouTube-Tutorials stehen zur Verfügung

ABSCHIED

- 46 Willi Hodler
- 46 Manfred Ruess

ICON-LEGENDE

- = Zusatzinformationen
- = Internet-Adresse
- = E-Mail-Adresse

ZUM TITELBILD

Obwohl sie sehr winterlich anmutet, stammt die Aufnahme aus dem Sommer, genauer gesagt vom 1. August 2020. An jenem Tag war die Fliegergruppe Lahr-Ettenheim mit allen fünf Motorflugzeugen des Vereins unterwegs. Der Ausflug führte nach Salzburg und zurück, wobei dieses schöne Bild entstand.

Foto: Martin Bildstein

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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



ZEITEN DES WANDELS!



Paula Winterstein,
BWL-Vizepräsidentin

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

ich darf mich zunächst vorstellen: Mein Name ist Paula Winterstein, ich bin 51 Jahre alt, seit einigen Jahren begeisterte Luftsportlerin und seit Kurzem neue Vizepräsidentin des BWLV.

Als ich vor einigen Monaten gefragt wurde, ob ich den Verband im Vorstand als Nachfolgerin für Walter Eisele unterstützen würde, der sein Ehrenamt auf eigenen Wunsch abgeben wollte, habe ich nicht lange gezögert.

In den vergangenen zehn Jahren durfte ich sowohl als Flugschülerin, Fluglehrerin und Zellen-/Motorwartin als auch als Vereinsvorsitzende den BWLV bereits kennen- und schätzen lernen. Nun freue ich mich über die neuen Aufgaben und auf eine gute Zusammenarbeit im Präsidium.

Die Begeisterung für alles, was sich am Himmel bewegt, habe ich, seitdem ich denken kann. Doch zum Fliegen selbst kam ich erst mit 40. Zunächst als Studentin mit zwei kleinen Kindern und später berufstätig in Vollzeit, war erst einmal nur das aktive Volleyballspielen möglich. Der Traum vom Fliegen allerdings blieb – und so war es also nur eine Frage der Zeit, bis die Kinder aus dem Größten heraus waren und ich endlich fliegen lernen konnte.

Meine Ausbildung im Segelflug, auf dem Motorsegler und mit dreiachsgesteuerten Ultraleichtflugzeugen machte ich bei der LSG Rastatt, bei der ich auch acht Jahre in verschiedenen Vorstandsfunktionen tätig war, sowie beim LSV Albgau in Rheinstetten, in dem ich heute noch aktiv bin. Meine zweite fliegerische Heimat ist die FG Gaggenau in Baden-Oos.

Als Fluglehrerin, Motor- und Zellenwartin ist es mir persönlich ein großes Anliegen, dem Nachwuchs die Begeisterung für das Fliegen und für die Technik weiterzugeben. In der Verbandsarbeit ist mir deswegen auch das Thema „Mitglieder finden und binden“ besonders wichtig.

Auch wenn die Welt sich ständig verändert, bleiben **Geselligkeit, Freundschaft, Spaß, Grenzen austesten, Freiheit und Sicherheit** grundsätzliche Bedürfnisse der Menschen – früher wie heute! Diese Bedürfnisse und die Begeisterung für den Luftsport verbinden uns über alle Generationen, Vereins- und Landesgrenzen hinweg. **Mitglieder können wir aus meiner Sicht nur dann gewinnen und halten, wenn wir genau diese Bedürfnisse befriedigen und wenn die Begeisterung für den Luftsport flexibel ausgelebt werden kann.**

In einer Zeit, in welcher der Verwaltungsaufwand immer größer wird, bleiben aber gerade diese Bedürfnisse und die Ausübung des Luftsportes oft auf der Strecke. Zusammen in einem starken Verband können wir dem entgegenwirken – bei der Vertretung von Interessen, aber auch bei der Standardisierung und Vereinfachung von Aufgaben.

Gemeinsam müssen wir die veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verstehen und den Wandel gestalten. Dabei geht es darum, Altbewährtes zu behalten und auszubauen, aber auch mit Offenheit und gegenseitigem Verständnis Neues zuzulassen. Mit der Reihe „Mitglieder finden, Mitglieder binden“ hat der Verband bereits einen guten Beitrag geleistet, um die besten Ideen aus den Vereinen zu sammeln und zu veröffentlichen. Aus einem guten Rezept wird aber noch lange kein gutes Gericht. Darum gilt es, die guten Ideen an der Basis – nämlich bei Ihnen in den Vereinen, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler – auch umzusetzen und mit Leben zu erfüllen.

Hier können wir als Verband dabei unterstützen, den Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den Vereinen so auszubauen, dass diese nicht bei der Verbreitung der guten Ideen aufhört, sondern bis zu deren erfolgreicher Umsetzung ausgeweitet wird. Für mich ist es wichtig, mitzuhelfen, dass nicht nur ein paar Vereine stark bleiben und gut funktionieren, während andere nur noch von der Substanz leben und manche sogar aus der Vereinslandschaft verschwinden.

In diesem Zusammenhang sind für mich **alle Ideen willkommen**, welche die Ausübung unseres Luftsportes fördern. Wir brauchen **viele Perspektiven**, um die bestmöglichen Lösungen zu finden und um für Mitglieder attraktiv zu bleiben!

Ich freue mich über den offenen und konstruktiven Austausch mit allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern und über die Zusammenarbeit im Präsidium. Gerne bin ich erreichbar unter winterstein@bwlv.de.

Zuletzt möchte ich mich bei meinem Vorgänger Walter Eisele und bei meinen Kolleginnen und Kollegen im Präsidium sowie bei der Geschäftsstelle für das entgegengebrachte Vertrauen und die positive Aufnahme bedanken. Ich sehe unserer Zusammenarbeit optimistisch entgegen und bin sicher, dass wir gemeinsam viel schaffen werden.

Ihre

Paula Winterstein

BEGRÜSSUNG VON BWLV-PRÄSIDENT EBERHARD LAUR

WECHSEL IM VERBAND: HERZLICH WILLKOMMEN!

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, nur der Wechsel ist beständig – dieser Satz meines Vaters Jakob Laur hat mich geprägt, und das gilt auch und gerade in Coronazeiten. Und natürlich für den BWLV, bei dem es in jüngster Zeit gleich zwei Neuzugänge gab.

Zum einen darf ich Paula Winterstein als neue Vizepräsidentin sehr herzlich in unseren Reihen begrüßen. Sie hat als Luftsportlerin aus Leidenschaft reichlich Erfahrung im Vereinsleben und steht auch beruflich und durch ihre Familie mitten im Leben. Sie ist aus meiner Sicht eine hervorragende Wahl für unseren Verband und ergänzt den Vorstand um Hans-Joachim Proß, Steffen Baitinger und mich ganz ausgezeichnet. Eine erste Klausurtagung des Vorstands hat bereits stattgefunden, und es hat sich gezeigt: Die Chemie untereinander stimmt.

Auch Christof Geißler als neuer Segelflugreferent kennt das Vereinsleben und den Breiten- wie auch den Spitzensport sozusagen aus dem Effeff. Über viele Jahre war er nicht nur als Pilot, sondern auch in verschiedenen Gremien bis hin zu europäischer Ebene für den Segelflug aktiv. Somit kennt er sich in seinem Gebiet bestens aus und wird hier jede Menge Fachwissen und Erfahrung einbringen.

Beide Neuzugänge stellen sich in dieser Ausgabe selbst vor – Paula Winterstein im Editorial auf Seite 3 und Christof Geißler direkt hier im Anschluss. Sie beerben in Walter Eisele einen Mann, der bisher beide Funktionen – die des Vizepräsidenten und die des Segelflugreferenten – in Personalunion ausgefüllt hat und auf eigenen Wunsch nun diese Positionen abgegeben

hat, um künftig mehr Zeit im Privatleben zu verbringen. Dies sei ihm herzlich gegönnt.

Damit treten Paula Winterstein und Christof Geißler in große Fußstapfen, denn Walter Eisele hat für den Verband Herausragendes geleistet. Leider war durch die schwierigen Umstände der Coronazeit bisher eine angemessene Verabschiedung für ihn nicht möglich – unter anderem auch deshalb, weil durch die Beschränkungen unsere Mitgliederversammlung ins kommende Jahr verschoben werden musste, die üblicherweise den passenden Rahmen bieten würde. Wir werden dies aber ganz sicher nachholen und Walter Eisele mit allen ihm gebührenden Ehren aus seinen Ämtern verabschieden. Schon jetzt danke ich ihm von Herzen für all das, was er für den Verband und den Segelflug erreicht hat.

Ich freue mich sehr, dass wir in Paula Winterstein und Christof Geißler so versierte und erfahrene Luftsportler zur ehrenamtlichen Mitarbeit im BWLV bewegen konnten. Dies betrachte ich als echten Gewinn, und ich bin überzeugt, dass unsere Zusammenarbeit konstruktiv und fruchtbar sein wird.

Meine Bitte an alle Luftsportlerinnen und Luftsportler: Heißen Sie Paula Winterstein und Christof Geißler mit mir zusammen willkommen und geben Sie ihnen den Vertrauensvorschuss, den sie verdienen und den wir alle brauchen, wenn wir irgendwo neu anfangen und unsere Ideen mitbringen. Denn nur so kann ein gutes Miteinander erwachsen. Ich wünsche unseren beiden „Neuen“ einen guten Start – herzlich willkommen im BWLV!

Eberhard Laur, BWLV-Präsident



Der aktuelle BWLV-Vorstand (v. l.): Die neue Vizepräsidentin Paula Winterstein, Vizepräsident und Schatzmeister Hans-Joachim Proß, Vizepräsident und Technikreferent Steffen Baitinger, Präsident Eberhard Laur

PERSONALWECHSEL IM VORSTAND UND PRÄSIDIUM DES BWLV

In der Präsidiumssitzung des BWLV am 24. Oktober 2020 hat der langjährige Vizepräsident und Segelflugreferent im BWLV, Walter Eisele, auf eigenen Wunsch seine ehrenamtlichen Tätigkeiten im Präsidium des BWLV aufgegeben, um künftig mehr Zeit im Privatleben zu verbringen. Um einen kontinuierlichen Übergang zu ermöglichen und die Erledigung der Aufgaben in den frei gewordenen Ehrenämtern sicher zu stellen, hat das Präsidium gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 der Satzung des BWLV Paula Winterstein als Nachfolgerin und Vizepräsidentin sowie Christof Geißler als neuen Referenten für Segelflug/Motorsegelflug in das Präsidium des BWLV einstimmig hinzugewählt. Die Satzung sieht dieses Verfahren ausdrücklich vor. Die Hinzuwahl gilt für die restliche Dauer der Wahlperiode, welche bei der Mitgliederversammlung des BWLV im Jahr 2021 endet. In diesem Rahmen steht dann die turnusmäßige Neuwahl des gesamten BWLV-Präsidiums an.

Text: red.

NEUER SEGELFLUGREFERENT:

CHRISTOF GEISSLER STELLT SICH VOR

Die Vielzahl der Tätigkeiten für den Segelflug und der einhergehende Zeitaufwand legen es nahe, dass ich mich für die Aufgabe des Segelflugreferenten des BWLV nicht beworben habe. Letztlich ist es der Motivation und Beharrlichkeit unseres BWLV-Präsidenten Ebo Laur zuzuschreiben, dass ich mich zur Übernahme dieser Aufgabe bereit erklärt habe.

Mit meiner bisherigen Tätigkeit als IGC-Delegate der Bundeskommission (BuKo) Segelflug im DAeC gibt es schon insofern Synergien, als dass ich im erweiterten Vorstand der BuKo Segelflug bei den Mitgliederversammlungen sowieso vertreten bin. Als Vertreter der Interessen des Segelfluges des BWLV habe ich in der Mitgliederversammlung nun auch Stimmrecht, während ich als IGC-Delegate bislang nur über wesentliche Änderungen

und Neuerungen in der IGC berichten und Fragen beantworten durfte.

Für den sportlichen Teil im BWLV bin ich dann aber völlig auf die bisherigen Mitglieder des Fachausschusses Segelflug angewiesen. Hier habe ich gerade damit begonnen, erste Gespräche zu führen, um zu verstehen, wie sich die Zuständigkeiten und die Aufgabenverteilung im Detail darstellen.

Ich bin davon überzeugt, dass die bisherigen Mitglieder des Fachausschusses Segelflug weiterhin mit ihrem Engagement zum Erhalt, zur Weiterentwicklung und zum Erfolg des Segelflugsports im BWLV beitragen werden. Meine Aufgabe wird es unter anderem sein, eine gute Basis und Struktur zu bieten und nach Bedarf und Notwendigkeit weiterzuentwickeln.

Für den Fall, dass ich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung im Adler noch nicht mit allen Mitgliedern des Fachausschusses Segelflug gesprochen habe, darf ich hiermit versichern, dass ich es demnächst tun werde. Wir kennen uns fast alle seit vielen Jahren, sei es als D-Kader-Trainer, Zuständige für Breiten- und Spitzensport oder dem Segelkunstflug oder als Vorsitzenden des Arbeitskreises Sektoren im BWLV.

Für die kommenden Wintermonate haben wir viel Arbeit vor uns und hoffen, gleich im Frühjahr und ohne Verzögerung richtig durchstarten zu können. Für Ideen und Anregungen bin ich jederzeit offen und freue mich über Feedback, gerne per E-Mail unter geissler@bwlv.de.

Text: Christof Geißler
Foto: Lothar Schwark

FLIEGERISCHER WERDEGANG

- Segelflieger seit 1980
- Heimatverein: Fliegergruppe Freudenstadt, Segelfluggelände Musbach
- Erster Segelflugwettbewerb Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen 1986
- Segelfluglehrer seit 1988, zudem Fluglehrer für UL, LAPL(A) und CRI
- Teilnahmen an zahlreichen Deutschen Meisterschaften und an vier Europameisterschaften in der Doppelsitzerklasse
- Seit 2010 Delegierter der Bundeskommission Segelflug DAeC für die Internationale Segelflugkommission (International Gliding Commission, IGC) in der Weltluftsportorganisation FAI
- Derzeit Mitglied des FAI/IGC-Vorstandes,
- Chairman des IGC-Handicap-Committee
- Mitglied im Referat Sport/Spitzensport (RSS) und im Referat Sport/Regelwerk (RSR) der BuKo Segelflug im DAeC
- Beauftragter des BWLV für das Zuschusswesen für Luftsportvereine in Nordbaden für Sportgeräte und Baumaßnahmen



Nicht nur in der Fliegergruppe Freudenstadt ist Christof Geißler schon lange engagiert. Er hat auch Erfahrung in nationalen und internationalen Segelflug-Gremien

VERÖFFENTLICHUNGEN FÜR DEN „ADLER“

BITTE TERMINE UND BERICHTE RECHTZEITIG EINSCHICKEN!

Auch wenn Corona derzeit alles durcheinanderwirbelt: Bitte informieren Sie uns möglichst frühzeitig über die Termine für Ihre Vereinsveranstaltungen, Weiterbildungsmaßnahmen etc., damit wir diese in den BWLV-Veranstaltungskalender 2021 aufnehmen sowie auf unserer Internetseite www.bwlv.de veröffentlichen können. Sollten die Veranstaltungen dann wegen der Pandemie doch abgesagt werden, bitten wir auch hier um zeitnahe Mitteilung.

Zudem möchten wir Sie noch einmal darauf hinweisen, dass der **Redaktionsschluss** für Berichte, die im Adler erscheinen sollen, **jeweils am 1. des Vormonats** ist. Soll also zum Beispiel ein Artikel in der März-Ausgabe erscheinen, muss er bis spätestens 1. Februar bei der Redaktion eingegangen sein. **Bitte beachten Sie den Redaktionsschluss** – Ausnahmen sind außer in wenigen Einzelfällen nicht möglich. Es besteht kein Anspruch auf die Veröffentlichung in bestimmten Ausgaben.

Termine und Veröffentlichungen für den Adler können Sie uns gerne per E-Mail unter buerkle@bwlv.de übermitteln.

Text: red.

ELF ZUM PREIS VON ZEHN:

BWLV-WEIHNACHTSAKTION – NICHT NUR FÜR SEGELFLUGSCHÜLER



Bis 15. Dezember gibt es bei der Bestellung von zehn Exemplaren des Büchleins „Segelfliegen Grundausbildung“ ein Exemplar zusätzlich gratis

Das professionell und äußerst ansprechend gestaltete Büchlein „Segelfliegen Grundausbildung“ von Dirk Corporaal ist eine bekannte und anerkannte Pflichtlektüre für den Flugschüler. Sie bietet aber auch dem routinierten Segelflieger die Möglichkeit, Grundlagen anschaulich und spannend aufgearbeitet schnell zur Hand zu haben. Fluglehrern dient das Büchlein, um dem Schüler im laufenden Flugbetrieb Abläufe und standardisierte Vorgehensweisen schnell näher zu bringen. Unverzichtbar sind die unzähligen Grafiken und Skizzen beim Briefing von bevorstehenden Flugübungen.

Vielleicht wollen Sie in Ihrem Verein das Büchlein auch nutzen, um in dieser Zeit geringer sozialer Kontakte ihre Flugschüler wieder einmal anzusprechen? Die Wintermonate sind besonders geeignet, um sich intensiv mit dem Büchlein zu beschäftigen. Während unterjährig zehn Büchlein zum Preis von 50 Euro angeboten werden, werden im Rahmen einer Weihnachtsaktion ab sofort zum gleichen Preis elf Büchlein geliefert. Diese Aktion gilt allerdings nur bis zum 15. Dezember 2020.

Für Bestellungen, die Bernd Heuberger bis einschließlich 15. Dezember 2020 per E-Mail (heuberger@bwlv.de) erreichen, wird dieser Rabatt gewährt.

In diesem Sinne: Viel Spaß beim Lesen und frohe Festtage!

Text und Foto: Bernd Heuberger

TKG/EMVG

VERWALTUNGSGERICHT HAT ENTSCIEDEN

Mit dem jetzt vorliegenden Urteil hat das Verwaltungsgericht (VG) über die Klage des DAeC gegen die Bundesnetzagentur (BNetzA) zu den Beiträgen nach TKG und EMVG entschieden. Das VG hat die Klage abgewiesen.

Damit endet ein seit 2009 bestehender Rechtsstreit über die Rechtmäßigkeit der Beiträge nach dem „Telekommunikationsgesetz“ (TKG) und dem „Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln“ (EMVG). Mit dem Urteil sind die Richter des VG der Argumentation der BNetzA gefolgt, die im Wesentlichen darin bestand, dass gesetzlich geforderte Beiträge die Vergütung für ein Privileg, in unserem Fall das Privileg für die Nutzung einer Flugfunkstation, darstellen. Dabei ist es unerheblich, ob und in welchem Umfang die Funkstation durch den Nutzer verwendet wird. Die erhobenen Beiträge dienen ausschließlich der Kostendeckung für die Leistungen der BNetzA zur Sicherstellung des ungestörten Funkverkehrs. Die vom DAeC eingeforderte Berücksichtigung der Frequenznutzung für die Erhebung der Beiträge, die zumindest bis zum Jahr 2011 auch gesetzlich verankert war, spielte in der Urteilsbegründung nur eine untergeordnete Rolle. Durch das VG Köln wurde eine Berufung nicht zugelassen. Das Urteil kann unter dem Aktenzeichen 14 K 729/09 nachgelesen werden. All jene, die in den letzten Jahren, den Empfehlungen des DAeC folgend, wirksamen Widerspruch eingelegt haben, können sich dennoch über eine – wenn auch nicht vollständige – Erstattung der seit 2009 geleisteten Beiträge freuen. Die BNetzA wird ihnen die Erstattung der Differenz auf der Grundlage der zuletzt veröffentlichten Frequenzschutzbeitragsverordnung (FSBeitrV) anbieten und vorschlagen, die Widersprüche kostenfrei zurückzunehmen.

Sie müssen dafür nicht selbst tätig werden, die BNetzA schreibt von sich aus alle Widerspruchsführer an!

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass das nur für jene gilt, die wirksamen Widerspruch gegen die jeweiligen Beiträge eingelegt haben (fristgemäß und geforderte Beiträge bezahlt). **Der DAeC empfiehlt, nach dem Eingang des Schreibens der BNetzA den Widerspruch auf der Grundlage des Urteils zurückzunehmen.** Wenn man das nicht tut, ist die BNetzA von Amts wegen gezwungen, diesen kostenpflichtig zu bearbeiten. Der DAeC bittet, von Anfragen an die BNetzA über zeitliche Abläufe abzusehen. Diese müsse erst die internen Verfahren erstellen und werde von sich aus tätig.

Text: Ralf Keil, DAeC/red.

UNSERE ERFOLGREICHSTEN DES JAHRES 2020

In diesem Jahr ist alles ein wenig anders, auch im Spitzensport: Wegen der Einschränkungen in Bezug auf die Coronapandemie wurden nur wenige Wettbewerbe und Meisterschaften ausgetragen. Demnach sind natürlich auch Medaillen und Rekorde von BWLV-Athleten spärlich

gesät. Dennoch gab es einige hervorragende Leistungen, die an dieser Stelle erwähnt werden sollen. Aufgeführt sind alle Luftsportler, die bei Weltmeisterschaften die Plätze eins bis drei, bei Europameisterschaften die Plätze eins oder zwei und/oder bei Deutschen Meis-

terschaften Platz eins erreicht haben (einzeln oder im Team). Der BWLV gratuliert darüber hinaus natürlich auch allen anderen Luftsportlern, die im abgelaufenen Jahr besondere Leistungen bei Wettbewerben und Meisterschaften erbracht haben!

Welt- und Europameisterschaften

Katrin Senne
FSV Sindelfingen
Segelflug
18m-Klasse
3. Platz WM Frauen

Deutsche Meisterschaften

Martin Sebald
FG Gingen/Fils
Segelflug
Clubklasse
Deutscher Meister (DMSt)

Henrik Theiss
FLG Grabenstetten
Segelflug
Standardklasse (Junioren)
Deutscher Meister (DMSt)

Frederik Hein
FG Schwäbisch Gmünd
Segelflug
Mannschaftswertung
Deutscher Meister (DMSt)

Frank Rodewald
FG Schwäbisch Gmünd
Segelflug
Mannschaftswertung
Deutscher Meister (DMSt)

Tobias Ladenburger
FG Schwäbisch Gmünd
Segelflug
Mannschaftswertung
Deutscher Meister (DMSt)

Jonas Wiesiolek
FSV Herrenberg
Modellflug
Klasse F1B (Junioren)
Deutscher Meister

Dietrich Sauter
LSV Roßfeld Metzingen
Modellflug
Klasse F1Q u. F1A
Deutscher Meister

Thomas Wiesiolek
FSV Herrenberg
Modellflug
Klasse F1Q (Team)
Deutscher Meister

Wolfgang Gerlach
AeC Stuttgart
Modellflug
Klasse F1Q (Team)
Deutscher Meister

Frank Adametz
LSV Roßfeld Metzingen
Modellflug
Klasse F1A (Team)
Deutscher Meister

Volker Bajorat
LSV Roßfeld Metzingen
Modellflug
Klasse F1A (Team)
Deutscher Meister

L433A ZWISCHEN DENKINGEN UND DEM KLIPPENECK FEIERLICH EINGEWEIFT

DER WEG ZUM FLUGPLATZ AN DER SONNE IST WIEDER FREI

Das Klippeneck über Denkingen hat als Segelfluggelände nicht nur unter Fliegern einen legendären Ruf. Auch Wanderer lieben die Natur auf der idyllisch gelegenen Abbruchkante der Schwäbischen Alb, die als einer der sonnenreichsten Orte Deutschlands gilt. Jetzt ist der Weg hinauf zum Flugplatz wieder frei: Die L433a, die Denkingen mit dem Klippeneck

verbindet, wurde nach langer Sanierung feierlich eingeweiht.

Zusammen mit hochrangigen Vertretern aus Politik und Verwaltung feierten auch die Spitzen des BWLV und der Arbeitsgemeinschaft der Vereine (Arge) Klippeneck im Rahmen einer coronabedingten Open-Air-Veranstaltung die Eröffnung der Straße. Die beteiligten Bauleute

durften sich angesichts ihrer Arbeit über großes Lob freuen.

Den „schönsten Alaufstieg im Ländle“ nannte Denkingens Bürgermeister Rudolf Wuhrer die 3,5 Kilometer lange Landesstraße, die sich kurvenreich von der Gemeinde auf das Plateau hochzieht. Die L433a, die sich durch geologisch schwieriges Gelände schlängelt, sei über die



Die Straße war über die Jahre immer wieder überasphaltiert worden und brauchte dringend eine Sanierung

Von Denkingen aus schlängelt sich die L433a durch den Wald hoch zum Klippeneck

Jahrzehnte ausgesprochen strapaziert worden und habe tiefe Fahrbahnrisse aufgewiesen.

Deshalb, so ergänzte Baden-Württembergs Justizminister Guido Wolf (MdL) als Abgeordneter des Wahlkreises Tuttlingen-Donauessingen, der im Stuttgarter Kabinett gleichzeitig für Tourismus zuständig ist, sei eine „qualifizierte Sanierung“ vonnöten gewesen, die insbesondere auch eine umfangreiche Hangsicherung beinhaltete. Allein diese habe 2,8 Millionen Euro gekostet, insgesamt wurden 3,5 Millionen Euro investiert. Doch jetzt könnten sich Flieger, Wanderer und Klippeneck-Bewohner über eine moderne und verkehrssichere Straße auf den 980 Meter hoch gelegenen „Sonnenbalkon“ freuen.

Traditionsreiches Segelfluggelände

Seit 1932 wird auf dem Klippeneck geflogen. Mit seiner Geschichte verbinden sich die Namen berühmter Fliegerinnen und Flieger. Heute sind auf dem weitläu-

figen Segelfluggelände sechs Vereine beheimatet. Sie und die auf dem Plateau lebenden Anwohner mussten sich während der Bauarbeiten mit einer nicht ganz so komfortablen Strecke durch den Wald behelfen. Deshalb freuten sich für die nunmehr wieder an den „normalen“ Straßenverkehr angeschlossenen Flieger BWLV-Präsident Eberhard Laur, Vizepräsident Hans-Joachim Proß und Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer.

Die lange Geschichte des Flugplatzes dokumentierte sich auch immer wieder den Straßenbauern. Denn sie waren beim zweiten, letzten und schwierigsten Bauabschnitt der gesamten Sanierungsmaßnahme mehrfach auf jahrzehntealte Schichten mit teerhaltigem Material gestoßen, die immer wieder mit neuen Fahrbahndecken überbaut worden waren, wie Sven Brundisch erzählt, Polier beim Tuttlinger Verkehrswegebauer Storz. Man habe „differenziert saniert“, um einen kompletten und teuren Neuaufbau der Straße zu vermeiden. Trotzdem sei die L433a an einigen Stellen verbreitert und komplett mit neuen Ban-

ketten versehen worden, natürlich auch mit Entwässerungsleitungen längs der Fahrbahn, um das Wasser über Querungen unter der Straße in den Wald abzuleiten.

Straße wurde mit massiven Bauten gegen das Abrutschen gesichert

Von zentraler Bedeutung für die Verkehrssicherheit sei die Sanierung und Neuanlage von Pfahlkopfbalken gewesen, welche im Auftrag des Generalauftragnehmers Storz das Spezialunternehmen „Himmel und Papesch“ aus dem hessischen Bebra übernommen hatte. Von den 900 Metern Straße, die hier saniert wurden, mussten allein 450 Meter mit solch massiven Bauwerken gegen ein Abrutschen gesichert werden. Insgesamt seien 1.700 Meter Pfahlanker und 2.000 Meter Zuganker herzustellen gewesen, erläuterte Brundisch.

Eine vorbildliche Teamarbeit also, die durchaus zu Deutschlands höchstgelegenen Segelfluggelände passt. Denn Segelflieger bringen ihre Maschinen auch nur gemeinschaftlich an den Himmel – nicht alleine.



Ein kurzer Schnitt zur Eröffnung: In der ersten Reihe (v. l.) freuten sich über die sanierte L433a auf dem Klippeneck BWLV-Präsident Eberhard Laur, Justizminister Guido Wolf (MdL), Denkingens Bürgermeister Rudolf Wuhrer und Storz-Polier Sven Brundisch

Text: Joachim Mahrholdt
Fotos: Joachim Mahrholdt/
Klaus Michael Hallmayer

NACHBAU

DIE LEGENDÄRE KLEMM L20 FLIEGT WIEDER



Fast 90 Jahre ist es her, dass zuletzt eine Klemm L20 am Himmel zu sehen war. Das Warten hat nun ein Ende: Am 25. Juni 2020 hob der bis ins Detail erfolgte Nachbau L20 OE-VKL in Wiener Neustadt zu seinem Erstflug ab.

Die L20 war das erste kommerziell erfolgreiche Flugzeug von Hanns Klemm, das er als Chefkonstrukteur der Firma Daimler in den Jahren 1923/1924 konstruiert hatte. Mit diesem Typ wurden viele Rekorde und Erfolge erzielt, die maßgeblich zum guten Ruf von Hanns Klemm und dessen Flugzeugen beigetragen haben, so zum Beispiel der legendäre Weltflug des Freiherrn Friedrich Koenig von Warthausen 1928/1929 über eine Gesamtstrecke von 36.000 Kilometern.



Das Team der Firma CraftLab vor ihren Projekten Hansa Brandenburg C1 und Klemm L20

Dazu gehörte aber auch ein zuverlässiger Motor, der einfach zu warten und instanzzusetzen war – der F7502, den Ferdinand Porsche im Auftrag von Daimler entwickelt hatte.

Die L20 erhielt 1927 ihren Nachfolger in der L25, so dass sich die Bauzahl der L20 in Grenzen hielt und sie schon frühzeitig von ihrem Nachfolgemodell abgelöst wurde. Auftraggeber war Ernst Piëch, ein Enkel Ferdinand Porsches. Verwirklicht wurde der nun fertiggestellte Nachbau durch die Firma CraftLab in Pitten/Österreich. Auftraggeber war Ernst Piëch bzw. das Unternehmen „Fahr(T)raum – Die Ferdinand Porsche Erlebniswelten“ in Mattsee/Österreich. Ernst Piëch ist ein Enkel von Ferdinand Porsche. Die Firma

CraftLab ist in der Szene bekannt durch zahlreiche Nachbauten von historischen Flugzeugen und Automobilen, die sich durch ihre Detailtreue und Perfektion in der Bauausführung auszeichnen. Mit Koloman Mayrhofer als Geschäftsführer und seinem Team (Tischler, Flugzeugschlosser, Stellmacher, Schlosser, Maschinenschlosser, Sattler, Spengler und Flieger) haben Enthusiasmus für historische Flugzeuge, Ingenieurswissen und Handwerkskunst zusammengefunden und zu einem beeindruckenden Ergebnis geführt.

Mehr als 800 Stunden wurden allein in die Recherche investiert

Keimzelle des Projekts war der originale Daimler F7502-Motor mit der Nummer



◀ Originalgetreu bis ins Detail: Das Cockpit und alle Instrumente



Holz-Leichtflugzeugbau vom Feinsten:
Der zweiholmige Flügel der L20 vor der Bespannung



Nachgefertigte Leichtmetallteile für Ruder und Randbögen

66481. Nach 1.300 Stunden Arbeit und nach vielen Stunden am Prüfstand wurde im Frühjahr 2020 der Motor durch Austro Control abgenommen und für die Flugerprobung freigegeben.

Da von der L20 keine Pläne oder vollständige originale Flugzeuge existieren, mussten über 800 Stunden in die Recherche investiert werden. Als Vorlage



Das Originallogo der Leichtflugzeugbau Klemm GmbH darf nicht fehlen

dienten Originalfragmente der L20 des Grazer Luftfahrtmuseums sowie Fragmente einer L20 aus Argentinien, Originalfotos und zeitgenössische Dokumente aus verschiedenen Veröffentlichungen wie zum Beispiel Jahrbücher der DVL usw. Rund 5.600 Stunden wurden allein für den Bau der Zelle benötigt. Der Anspruch auf möglichst große Originalität stand im Vordergrund. Dazu waren die feinen Detaillösungen, die generelle Filigranität der Maschine und eine für die damalige Zeit neuartige aerodynamische Auslegung in Holzbauweise authentisch umzusetzen.

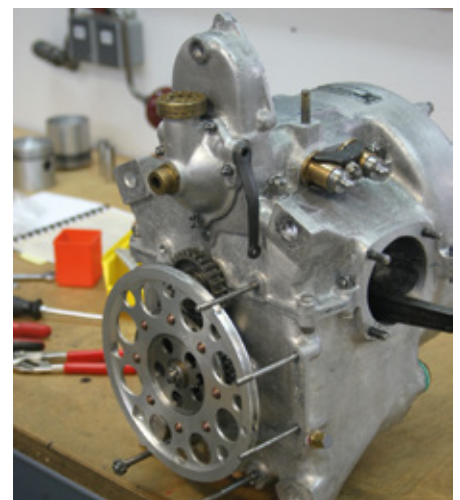


Mehr Infos zum Projekt gibt es unter www.klemm-fliegerforum.de, alles zu der Firma unter www.craftlab.at sowie zu den „Ferdinand Porsche Erlebniswelten“ unter www.fahrtraum.at. Das separate Nachbauprojekt der Mitglieder des Fliegenden Museums Hahnweide (siehe Kasten unten) ist unter fmh.club/projekte/klemm-l20-b1-nachbauprojekt zu finden.

Text: Unter Verwendung eines Beitrags von Stefan Saile; mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe Oktober/November 2020
Fotos: CraftLab



Einer der beiden Zylinder des Boxermotors. Beide haben einen Hubraum von 884 ccm und verhelfen dem Leichtflugzeug zu 16 kW Leistung



Motorblock des von Ferdinand Porsche für Hans Klemm konstruierten Daimler F 7502

VON DAIMLER ZU KLEMM

Zwischen 1923 und 1924 konstruierte Hanns Klemm die Daimler L20. Zum Entwurf des passenden Flugmotors F7502 konnte er Ferdinand Porsche bewegen. Nach dem Erstflug der Prototypen D-608 (mit Schwimmern ausgerüstet) und D-609 wurde die L20 verbessert und in L20B umbenannt. Sie konnte einige Re-

korde und spektakuläre Flüge für sich verbuchen. So landete 1928 Ernst Udet damit auf dem Zugspitzmassiv und Friedrich Karl von Koenig-Warthausen umrundete als erster Alleinflieger 1928/1929 die Welt. Trotz der guten Verkaufserfolge stellte Daimler nach der Fusion zur Daimler-Benz AG die Produktion von Flugzeu-

gen ein, und so stellte Klemm die Maschine ab 1927 unter eigenem Namen als Klemm L20 weiter her. 1927 wurde sie zur L25 weiterentwickelt. Insgesamt wurden mindestens 58 Stück in verschiedenen Versionen gebaut.

WEITERES NACHBAUPROJEKT

Auch einige Mitglieder des Fliegenden Museums Hahnweide (FMH) betreiben ein privates Nachbauprojekt einer Klemm L20 B1. Tatsächlich haben die Halter/Besitzer um Martin Konermann, Wolfgang Kizler, Herbert Kersten und Florian Gonzalez schon viel früher, nämlich bereits 2002, mit ihrem Projekt begonnen. So hatten die vier Nachbauer unter anderem sogar einen Originalmotor aus den USA aufgetrieben und wieder zum Lau-

fen gebracht. Die Firma CraftLab hatte sich bei den FMH-Leuten ab ca. 2015 Ideen und Inspirationen geholt, dann aber ihren Klemm-Nachbau eigenständig umgesetzt und mit Hilfe des Geldgebers Ernst Piëch zügig umgesetzt. „Sie haben sich sicher etwas an uns orientiert, aber ganz klar selbst die maßgebliche Arbeit geleistet und uns sozusagen überholt. Das ist auch völlig in Ordnung – wir freuen uns, dass ihr Erstflug mit der Klemm

L20 nun geklappt hat“, sagt Martin Konermann. Nach wie vor gebe es Kontakt zwischen beiden Seiten. Und ab kommendem Jahr könnte das Projekt der FMH-Mitglieder eventuell weitergeführt werden, verrät Konermann. Vielleicht zieht dann ja irgendwann auch über dem baden-württembergischen Himmel wieder eine Klemm L20 ihre Kreise.

red.

GEBURT DER MOTORFLIEGEREI

EIN ERFINDER LERNT FLIEGEN

Vor 130 Jahren gelang dem französischen Ingenieur Clément Ader der erste Motorflug der Geschichte. Der Flug wurde zwar weder anerkannt noch dokumentiert, jedoch ist unter Historikern Konsens, dass er stattgefunden hat. Damit reiht sich Ader in die Riege der anderen Erstflieger und Luftfahrtpioniere ein, die diese Ererungenschaft für sich beanspruchen.

Clément Ader wurde 1841 in Toulouse geboren. Er studierte Elektrotechnik und wurde im Laufe seines Lebens zum Erfinder von verschiedenen Gegenständen im elektrischen und mechanischen Bereich. Unter anderem entwickelte er 1878 das Telefon von Alexander Graham Bell weiter und war maßgeblich an der Vernetzung von Paris beteiligt. Er erfand ebenfalls das sogenannte „Théâtrophone“, was die erste Übertragung von Oper und Theater am Telefon in einem Umkreis von bis zu drei Kilometern ermöglichte. Mit der Luftfahrt kam er bereits 1870 in Kontakt, als er auf eigene Kosten einen Ballon zur Durchbrechung der Belagerung von Paris im Deutsch-Französischen Krieg baute.

Seinen ersten Flugapparat, die sogenannte Eole, baute er 1886. Das Gerät war nach dem griechischen Gott des Windes, Aeolus, benannt. Die Flügel

waren bis ins Detail denen einer Fledermaus nachempfunden, selbst der Einklappmechanismus war identisch. Angetrieben wurde die Eole von einer 20 PS starken und 51 Kilogramm schweren Dampfmaschine mit einem Vierblattpropeller. Die gesamte Konstruktion wog 300 Kilogramm mit einer Spannweite von 14 Metern. Die Steuerung erfolgte nicht durch Ruder, sondern durch eine Verwindung der gesamten Flächen und durch ein bespanntes Heck, das sich bewegen ließ.

Erstflug im Oktober 1890

Am 9. Oktober 1890 gelang ihm der Erstflug östlich von Paris. Er schaffte es 50 Meter weit und im „ground effect“ etwa 20 Zentimeter in die Höhe, bis eine Bruchlandung erfolgte. Dieser Flug wurde aus verschiedenen Gründen nicht anerkannt. Zum einen wurde er nicht dokumentiert, obwohl Ader behauptete, es seien Zeugen vor Ort gewesen. Zudem waren die Höhe über Grund und die Flugstrecke bei weitem nicht ausreichend. Auch die Landung war eher ein Crash. Der entscheidende Punkt aber war: Die Eole ließ sich nur sehr schwer bis nahezu gar nicht steuern – der Pilot musste zwei Pedale, sechs Kurbeln und den Motor bedienen. Auch dies spielte bei der Einschätzung, den Flug nicht anzuerkennen, eine Rolle.



Clément Ader war ein sehr begabter Erfinder und Konstrukteur. So war er unter anderem auch an der Weiterentwicklung des Telefons entscheidend beteiligt

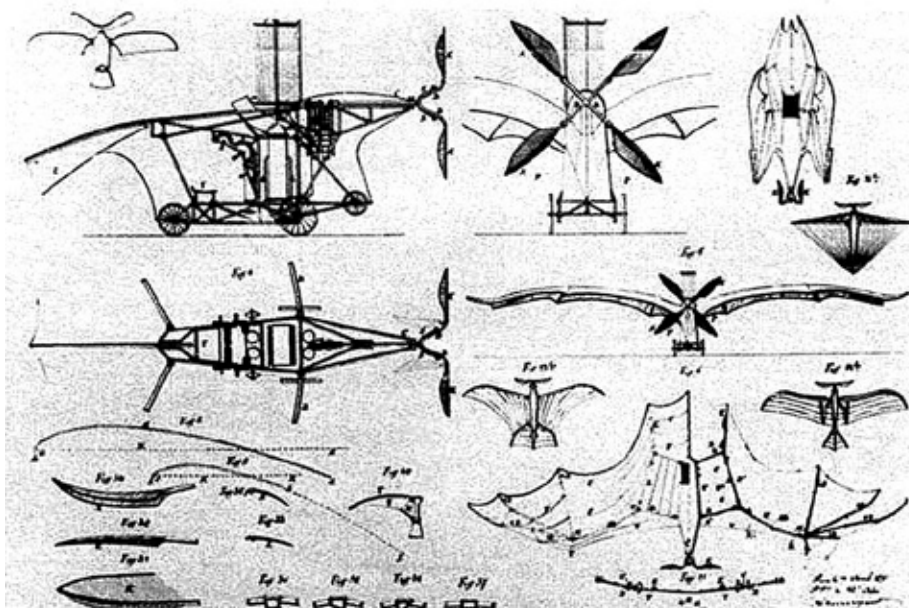
Trotz dieser vielen Schwierigkeiten bekam Ader finanzielle Unterstützung des französischen Militärs. So entwarf er Eole II (auch Zéphyr oder Avion II genannt), die allerdings nie zu Ende gebaut wurde.

Die dritte Version Eole III (oder Aquilon, bzw. Avion III genannt) wurde dann mit zwei Dampfmaschinen mit je 30 PS und jeweils zwei Vierblattpropellern angetrieben. Ader machte damit im Oktober 1897 einen Flugversuch, bei dem er mehrere Male kurz abhob. Trotzdem stellte das Militär die Zusammenarbeit ein.

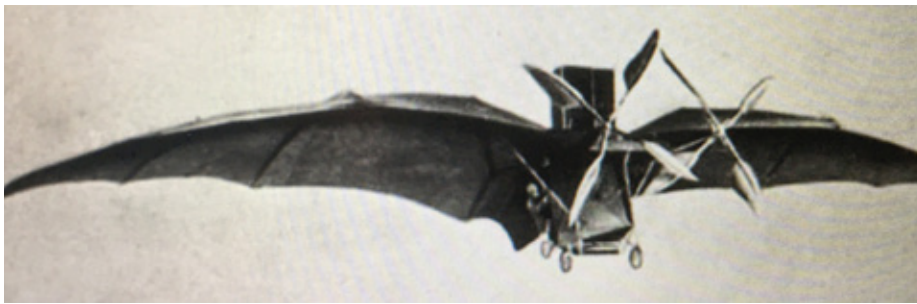
Begabter Konstrukteur und Vater der französischen Luftfahrt

Bis zu seinem Tod 1925 blieb Ader ein prominenter Vertreter und Konstrukteur der französischen Luftfahrt und brachte unter anderem fünf Jahre vor dem ersten Weltkrieg ein Buch („L'Aviation Militaire“) raus, in welchem er zukünftige Kriegsflugzeuge beschrieb und die Wichtigkeit der Lufthoheit hervorhob.

Clément Ader wird vor allem in Frankreich als der Vater der Fliegerei bezeichnet. Auch wenn sein Erstflug nicht herausragend und das Flugzeug nahezu unsteuerbar war, so absolvierte er aus Sicht vieler Historiker dennoch den ersten Motorflug. Wie man es auch sehen mag, die Konstruktion seines außergewöhnlichen Flugapparats Eole und sein Beitrag zur motorgetriebenen Luftfahrt bleiben bemerkenswert. Auch der heutige



In Skizzen hielt Ader die Schritte zur Konstruktion der Eole fest



Die Flügel der Eole waren bis ins Detail denen einer Fledermaus nachempfunden

französische Begriff „avion“ für Flugzeug stammt von ihm. In Toulouse gibt es zu seinen Ehren ein Denkmal und die Endmontagehalle des Flugzeugherstellers Airbus an selbigem Ort ist nach ihm benannt.

Text: Jacob Munder/red.
Fotos: FAI

PREMIERE AM STUTTGARTER FLUGHAFEN

AUTOS KÖNNEN FAHRERLOS EINPARKEN

Parken lassen, statt zum Flugzeug hasten: Bosch, Mercedes-Benz und der Parkraumbetreiber Apcoa wollen Fahrzeuge am Flughafen Stuttgart künftig fahrerlos und vollautomatisiert parken lassen. Dafür soll das von Bosch und Mercedes-Benz entwickelte Automated Valet Parking (AVP) zur Serienreife gebracht werden.

Die neue Mercedes-Benz S-Klasse ist das weltweit erste Serienfahrzeug mit der notwendigen Technik an Bord für einen AVP-Betrieb. Damit ist das Auto vorbereitet, künftig per Smartphone-Befehl fahrerlos zu einem reservierten Stellplatz zu fahren.

Pilotparkhaus für den geplanten Serienbetrieb des automatisierten Parkservice ist das P6 am Flughafen Stuttgart. Dort erproben die Unternehmen das Zusammenspiel der Fahrzeugtechnik der S-Klasse mit der Infrastruktur von Bosch sowie der digitalen „Flow“-Plattform von Parkraumbetreiber Apcoa. Dank dieser Plattform funktioniert der Parkvorgang komplett ohne Ticket und Bargeld. Aktuell laufen im Flughafenparkhaus die Vorbereitungen zum Start des geplanten Pilotbetriebs von Automated Valet Parking.

Im Juli 2019 hatten Bosch und Mercedes-Benz die weltweit erste Ausnahmegenehmigung für einen AVP-Betrieb ohne Sicherheitsfahrer mit ausgewählten E-Klassen im realen Parkhaus-Mischverkehr des Mercedes-Benz-Museums in Stuttgart erhalten. Die neue Mercedes-Benz S-Klasse ist nun als erstes Serienfahrzeug mit der AVP-Technologie ausgerüstet und kann somit fahrerlos parken. Voraussetzung dafür ist aber, dass künftig mit der erforderlichen Infrastruktur ausgerüstete

Parkhäuser verfügbar sind und der nationale Gesetzgeber diesen AVP-Betrieb erlaubt.

Für die neue Art des Parkens per Knopfdruck wird direkt hinter der Einfahrt des Parkhauses P6 ein sogenannter Drop-off- und Pick-up-Bereich eingerichtet. Hier können AVP-Nutzer künftig ihr Fahrzeug abstellen. Während sie bereits zum Terminal laufen und einchecken, parkt die S-Klasse selbständig im Untergeschoss. Im P6 stehen während der nun startenden Testphase zunächst zwei Parkplätze für selbstparkende Fahrzeuge bereit, weitere Parkplätze sollen dazukommen.

Im Pilotparkhaus am Stuttgarter Flughafen kommen erstmals neue Videokameras von Bosch zum Einsatz, die freie Parkplätze erkennen, den Fahrkorridor

sowie dessen Umfeld überwachen und Hindernisse oder Personen auf der Fahrspur erfassen. In einer im Parkhaus installierten Computerzentrale wird die Route der Fahrzeuge zum freien Parkplatz berechnet. Die Informationen der Kameras machen es möglich, dass sich die Autos eigenständig innerhalb des Parkhauses bewegen und zum Beispiel auch auf Hindernisse mit Bremsen reagieren können.

Künftig soll das automatisierte Parken an weiteren Apcoa-Standorten eingeführt werden. Das Unternehmen betreibt in 13 Ländern mehr als 9.500 Standorte mit zusammen rund 1,5 Millionen Stellplätzen.

Text: PM/red.
Foto: Bosch



Was klingt wie aus einem Science-Fiction-Roman wird nun am Stuttgarter Flughafen erprobt: Dort sollen bestimmte Fahrzeuge künftig von alleine einparken können

NEUE FORMEN DES LERNENS:

BWLV-JUGENDLEITERLEHRGANG WIRD DIGITAL ANGEBOTEN

Pandemiebedingt mussten in diesem Jahr leider der BWLV-Jugendleiterlehrgang auf dem Klippeneck sowie einige andere BWLV-Jugendveranstaltungen abgesagt werden. Doch das Vereinsleben und die Jugendarbeit sind gerade jetzt gefordert, um die Vereine und deren Jugend auch in diesen Zeiten nicht aus den Augen zu verlieren.

Um weiterhin die Möglichkeit zu haben, den Jugendlichen in den Vereinen für ihre Jugendarbeit Tipps und Werkzeuge an die Hand zu geben, haben Tina Gaßmann, Karla Koch und Claudia Marianowski vom Fachausschuss Jugend ein neues Konzept für einen Lehrgang erarbeitet.

Maximale Flexibilität

In dieser neuen, an die äußeren Bedingungen angepassten Form des Lehrgangs, sind die Einheiten aufgeteilt über mehrere digitale und präsente Einheiten, wobei die präsenten Einheiten auch digital umgesetzt werden könnten, um maximale Flexibilität und Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Situationen zu erreichen.

Mit Hilfe verschiedener Tools zur Gestaltung der digitalen Einheiten ist sichergestellt, dass es wie bei den bisherigen Lehrgängen genügend Möglichkeiten zur Interaktion und zum Austausch der Teilnehmer untereinander gibt. Durch dieses neue Konzept kann der abgesagte



Tina Gaßmann, Karla Koch und Claudia Marianowski (v. l.) vom Fachausschuss Jugend haben ein neues Konzept für den Jugendleiter-Lehrgang erarbeitet, das auch digitale Bausteine beinhaltet

Lehrgang noch Anfang nächsten Jahres komplett digital oder hybrid – also als Mischform zwischen Präsenz- und Digitaleinheiten – nachgeholt werden.



Bei Fragen steht Tina Gaßmann unter gassmann@bwlv.de zur Verfügung.

Es wird also zwar anders als bisher, aber auch mit dem neuen Konzept dürfte es ein interessanter und spannender Lehrgang werden!

Text: Claudia Marianowski
Foto: Tina Gaßmann

– Anzeige –

FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

- Fallschirmtechnischer Betrieb
- Fallschirmtechniker DFV/DAeC
- Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 3 Fachrichtung Rettungsfallschirme LBA

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Lufttüchtigkeitsprüfungen und Reserveverpackungen für Rettungs- und Sportfallschirme
- Beratung und Verkauf aller führenden Hersteller

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw

fallschirmservice-nathrath.de



BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART FEIERT JUBILÄUM:

25 JAHRE SATTELPLATZ AM CANNSTATTER WASEN



Die beiden neuen Heißluftballone hat die BSG Stuttgart beim Kulturwasen 2020 präsentiert

Seit einem Vierteljahrhundert schon starten die Ballone der Ballonsportgruppe Stuttgart vom Sattelplatz, der direkt am Cannstatter Wasen liegt. Albrecht Munz hat die Entstehung und Nutzung des Platzes in einer Rückschau zusammengefasst.

Im Oktober 1995 starteten wir zum ersten Mal mit unserem damaligen Gasballon „Graf Zeppelin“ (D-OSTZ) von dem neu eingerichteten Startplatz am Cannstatter Wasen. Sicherlich eine geeignete Zeitspanne um zurückzublicken, was sich seither bei uns und um uns herum in unserem Sport vollzogen hat.



Transport der 3.000-Kubikmeter-Tankanlage der Linde AG auf den Sattelplatz im September 1995

Seit den frühen 1970er-Jahren war der Augsburger Ballonstartplatz auch unsere „gasballönerische“ Heimat geworden, nachdem in Stuttgart kein Leuchtgas

mehr zur Verfügung stand. Der enorme Aufwand, den es erfordert, einen ohnehin mühevollen Gasballonbetrieb von Stuttgart aus im rund 150 Kilometer entfernten Augsburg aufrecht zu erhalten, ist leicht vorstellbar. So blieb es nicht aus, dass rund 20 Jahre später die Anzahl an jährlichen Gasballonfahrten deutlich einstellig geworden war, die Ausbildung zum Erliegen kam und Gasballon-Routine mehr und mehr zum Fremdwort wurde. Damals wie heute sehen wir uns als ein Gasballonverein und die Werte unseres Vereines basieren in vielerlei Hinsicht auf dieser besonderen Ausprägung unseres Sports. Folglich wurde ab Mitte 1994 begonnen, eine neue Lösung für die Wasserstoffversorgung in Stuttgart zu suchen.

Stadt Stuttgart und Linde AG unterstützen den Verein stets großzügig

Bereits ein Jahr später unterzeichnete der damalige Vorstand um Eberhard Krauter



Die Ballone der BSG Stuttgart am Sattelplatz 1995 – der „Stuttgarter Hofbräu“-Gasballon „Graf Zeppelin“ war von Anfang an dabei



Gemeinsames Anpacken ist unabdingbar im Ballonsport: in den Vorbereitungen vor dem Start zu einer Leistungsfahrt 2020



Gute Kooperation mit den Lotsen: Überfahrten des Stuttgarter Flughafens haben die Piloten der BSG Stuttgart schon öfter absolviert

und Dieter Laquai einen Vertrag mit der Linde AG. Dieser beinhaltete die großzügige Bereitstellung eines 3.000 Kubikmeter Wasserstofftanks und Konditionen für das Traggas, die weit unter den normalen Kundenpreisen für Wasserstoff damals lagen. Die Stadt Stuttgart unterstützte unser Vorhaben großzügig bis zum heutigen Tag durch die langfristige Überlassung des als „Sattelplatz“ bezeichneten Geländes am Cannstatter Wasen. Der Name kommt von der früheren Verwendung dieser Fläche, die in der Nähe des Stuttgarter Reitstadions liegt und zur Vorbereitung der Pferde vor den Wettbewerben diente.

Trotz der Unterstützung durch die Linde AG und die Stadt Stuttgart waren die gesamte Investition und die Kosten für den Wasserstoff erheblich und belasteten die Vereinskasse bis an ihre Grenzen. Die anschließende Diskussion, als das Projekt den Mitgliedern vorgestellt wurde, war intensiv, doch lautete der Tenor einstimmig: Auf jeden Fall probieren und dann

versuchen, die Kosten gemeinsam in den Griff zu bekommen. Niemand konnte bereits zu dem Zeitpunkt ermessen, welches enorme Potenzial und welche Möglichkeiten sich aus diesem Ballonstartplatz mitten in Stuttgart für uns ergeben würden. Der Antrieb waren vielmehr die Begeisterung und der ungebrochene Wille zum Gasballonsport.

Partnerschaft mit „Stuttgarter Hofbräu“

Schon zwei Jahre später wurde unser D-OSTZ mit dem Schriftzug „Stuttgarter Hofbräu“ versehen, was so ziemlich sämtliche Investitionen zurückspielte und einen ersten Kostenpuffer für den Gasbetrieb darstellte. Viel mehr aber noch markierte dies den Beginn einer wichtigen und nachhaltigen Partnerschaft für den Verein. Nach rund zehn Jahren hatten wir dann die Kosten tatsächlich soweit gedrückt, dass ein relativ unbeschwertes Gasballonfahren – natürlich in einem begrenzten Rahmen – für den Ver-

ein möglich war. Leider hat Linde dieser tollen Situation dann im vergangenen Jahr einen deutlichen Riegel vorgeschoben.

Also, seit 1995 stehen in Stuttgart bis zu ca. 3.000 Kubikmeter Wasserstoff zur Verfügung, die am Cannstatter Wasen in Ballone gefüllt werden können. Nun ist eine Großstadt, das Zentrum einer dicht bebauten Industrieregion und die unmittelbare Nähe eines Landesflughafens, natürlich kein geeigneter Ort für einen Ballonstartplatz. Auch erzeugen der vorbeifließende Neckar und der Stuttgarter Talkessel bei bestimmten Wetterlagen Windsysteme direkt am Platz, die manchen Start doch zur Herausforderung werden lassen.

Sehr sicherer Fahrtenbetrieb ohne Zwischenfälle

Folglich mussten wir unseren Fahrtenbetrieb vom „Sattelplatz“, der natürlich auch für unsere Heißluftballone zum Startplatz wurde, entsprechend auf diese Situation einstellen. Nachdem es glücklicherweise nie zu einem bemerkenswerten Zwischenfall kam und wir, egal ob von den Lotsen in Stuttgart oder Langen, stets immer noch freundlich begrüßt und unterstützt werden, kann man heute rückblickend sagen, dass die Maßnahmen gegriffen haben. Der Stuttgarter Flughafen wird wohl einer der routiniertesten Flughäfen sein, was den selbstverständlichen Umgang mit Ballonen anbelangt.

Dieser Umstand hilft auch bei der Durchführung unserer Wettfahrten. Diese finden heute in der Regel zweimal im Jahr mit bis zu 15 Heißluft-Aerostaten statt. Der Startplatz hat sich auch für Leistungsfahrten bis hin zu einer erfolgreichen Weltrekordfahrt bestens bewährt. Spanien,



Dreimal 3.400 Kubikmeter auf einen Schlag: Heißluftballone der BSG Stuttgart

Schweden, Rumänien, Litauen, Italien u.a. finden sich in den Bordbüchern unserer bis heute vier Gasballone, die wir über diese 25 Jahre zur Verfügung hatten bzw. noch haben.

Pro Jahr etwa 170 Ballonfahrten

Mit unseren rund 120 Mitgliedern, von denen ca. 60 mindestens eine Fahrt im Jahr machen, kommen wir auf eine seit Jahren etwa konstante Zahl von ungefähr 170 Ballonfahrten. Rund ein Viertel unserer Fahrten waren 2019 bei Teilnahmen an Wettbewerben oder Leistungsfahrten. Erwähnt seien auch die 20 Ausbildungsfahrten sowie die Fahrten in unseren Jugendlagern/Aktionen. Insgesamt konnten rund 700 Mal Personen mit uns in die Luft gehen, viele davon natürlich entsprechend mehrfach. Der kleinste Teil sind vereinsfremde Mitfahrer, die wir im Rahmen einer Einführungs- fahrt in die Aktivitäten des Vereins und in den Ballonsport mitnehmen.

Niemand kann bei uns einen Ballon chartern oder bekommt einen Ballon oder sonstiges Gerät überlassen. Alle Fahrten führen wir als BSG durch. Der Verein bildet prinzipiell nur seinen eigenen Piloten-Nachwuchs aus. Zu Ausbildungszwecken und für Wettbewerbe und Meisterschaften wurde 2016 ein 2.000 Kubikmeter großer Wettbewerbsballon angeschafft.

Neue Ideen in der Kommunikation werden benötigt

Auch wenn unsere Zahlen alles in allem beeindruckend klingen, kämpfen wir genauso mit den typischen Problemen, die ein gemeinnütziger Verein heute in der Regel so hat. Dennoch sind die Aufgaben, die die Grundlage für all die tollen Aktio-



D-OMSF/Mistral während der Volksfestwettfahrt 2018, bei der Anfahrt auf das Zielkreuz

nen und Fahrten sind, fair und auf genug Schultern verteilt. Natürlich arbeiten auch wir immer an dem Selbstverständnis, dass nicht nur bei der Ballonfahrt selbst Engagement erforderlich ist, sondern auch schon davor und danach, damit es überhaupt zu einer Ballonfahrt kommen kann. Die Frage lautet dabei immer: Steht die Finanzierung auf soliden Beinen und sind die Anforderungen, die rechtlich beim Betreiben eines Luftfahrzeuges erfüllt werden müssen, auf jeden Fall gegeben?

Ein Riesenthema heute ist die Kommunikation im Verein. Nicht mehr alle wohnen in oder um Stuttgart. Damit ergibt sich sozusagen für jeden Aktiven ein eigener Filter, welche Information über erforderliche Tätigkeiten an ihn überhaupt herankommt. Ein sehr schwieriges Thema, das unbedingt mehr Fokus und neue Ideen benötigt.

Mit drei neuen Ballonen gut gerüstet in die Zukunft

Am 3. Oktober haben wir auf dem Sattelplatz gleich drei neue Ballone taufen lassen und nach alter Stuttgarter Tradition in den Dienst genommen (siehe auch Bericht im November-adler). Damit ist unsere Flotte wieder auf den neuesten Stand gebracht und gleichzeitig auf die fortschreitenden Änderungen auch unserer Vereinsstruktur angepasst.

Uns eint der Wunsch, dass noch möglichst lange Ballone vom Sattelplatz aus starten können. In den vergangenen 25 Jahren hat das auf jeden Fall hervorragend funktioniert. Damit gilt auch der Dank all denen, die dabei intern wie extern mitgeholfen und einen Beitrag geleistet haben und noch leisten werden.

Text und Fotos:
Albrecht Munz



Ihre Ballonhalle hat die BSG im Stuttgarter Stadtbezirk Münster

ZUM VERFASSER:

Albrecht Munz ist seit 1984 Pilot für Gas- und Heißluftballone. Seit 1987 besitzt er eine entsprechende Lehrberechtigung. Er war viele Jahre lang aktiv im Vorstand der Ballonsportgruppe Stuttgart. Seinem Verein ist er stets treu geblieben: Von seinen mehr als 1.000 Ballonfahrten hat er mindestens 99 Prozent unter der Ägide der BSG Stuttgart absolviert.

SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV

MEHR ALS NUR ADRENALIN (7)

Im siebten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport wird es schnell: Die Athleten beim Speed-Skydiving sind die Sprinter unter den Fallschirmsportlern.

Beim Speed-Skydiving geht es – wie der Name bereits ahnen lässt – um Geschwindigkeit. Der Springer nimmt direkt nach dem Absprung eine möglichst aerodynamische Körperhaltung ein, um maximal zu beschleunigen. In der Regel findet dies in der Head-down-Position (also mit dem Kopf nach unten) statt, die bereits im vierten Teil der Serie erläutert wurde.

Gewertet wird die durchschnittliche vertikale Geschwindigkeit der schnellsten drei Sekunden zwischen der Ausgangshöhe (in der Regel die übliche Absprunghöhe von rund 4.000 Metern) und 1.700 Metern über Grund. Die Messung erfolgt mit einem GPS-Messgerät, welches am Helm des Springers befestigt wird.

Die erreichten Geschwindigkeiten liegen über 500 (!) Stundenkilometer. Das Speed-Skydiving ist damit konkurrenzlos die schnellste Disziplin des Sports.



Der Freifall findet in Head-down-Position statt

Die aktuellen Deutschen Rekorde liegen bei 506,31 Stundenkilometer (Tomas Moritz Friess, Stand Juni 2019) und 417,68 Stundenkilometer (Lucia Lippold, Stand August 2019).

Bilder der Disziplin sind rar, schon deshalb, weil allein gesprungen wird, ein Selfie wegen der auf den Körper einwirkenden Kräfte quasi unmöglich ist und auch Fotografen mit den wahnsinnigen Geschwindigkeiten nicht Schritt halten können. Dennoch gibt es einige wenige Fotos, hier zur Verfügung gestellt von Athleten aus dem Nationalkader und dem Deutschen Fallschirmsportverband (DFV) – dafür herzlichen Dank an dieser Stelle!

Um zusätzlich einen Eindruck von den außergewöhnlichen Umständen vermitteln zu können, unter denen beim Speed-Skydiving gesprungen wird, gibt es hier ein passendes Video: www.youtube.com/watch?v=t-INQKxc0rQ (oder direkt über den QR-Code).



Beim Absprung aus rund 4.000 Metern Höhe



Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter froeschle@bwlv.de mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen.

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV
Fotos: Gundel Klement/Marco Hepp/Thorsten Morhaus



Marco Hepp, Mitglied im Nationalkader Speed-Skydiving der Männer, direkt nach dem Absprung

FLUGSICHERHEIT

HINWEIS AUF SPRUNGZONEN

Damit sie die Fallschirmsportler nicht gefährden, sollten Piloten bei der Flugvorbereitung und während des Fluges den Sprungzonen besondere Aufmerksamkeit widmen. Nur so können gefährliche Annäherungen oder gar Kollisionen vermieden werden. Aus diesem Grund hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DaeC (BAUL) ein Plakat angefertigt, das auf die Gefahren hinweist. Es kann beim DaeC zum vergrößerten Ausdrucken heruntergeladen werden, sodass es vielleicht seinen Weg an die Pinnwand im Vereinsheim findet – es ist zu finden auf [che/luftraum-flugbetrieb/download-sicher-durch-den-luftraum. Unter diesem Link finden sich auch weitere Plakate und Hinweise der Kampagne des BAUL zur sicheren Luftraumnutzung, die ebenfalls gerne heruntergeladen und genutzt werden dürfen.](http://www.daec.de/fachberei-</p></div><div data-bbox=)

Text: red.
Plakat: BAUL

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum ► im DaeC (BAUL) hat ein Plakat gefertigt. Es steht beim DaeC zum Download bereit



MODELLFLUG

„KLEINER UHU“-WETTBEWERB IN SCHORNDORF

TEILNEHMER VON SIEBEN BIS 80 JAHREN

„Sau – langsam – raus!“, das sind die typischen Kommandos, die bei einem „Kleinen Uhu“-Wettbewerb zu hören sind, wenn die Kinder und Jugendlichen ihre Freiflugmodelle in die Höhe ziehen. Wobei für Nichtschwaben zu ergänzen ist: „sau“ ist keine Beleidigung, sondern die Dialekt-Form des Imperativs von „renne“. Und für Nicht-Freiflieger: „raus“ bedeutet, das Modell am Ende des Hochstarts auszuklinken.

Ganz so einfach ist es nämlich nicht, ein kleines Freiflugmodell mit einer 25 Meter langen Leine auf Höhe zu bringen. Das war ursprünglich die Motivation der Schorndorfer Modellflieger, den Uhu-Wettbewerb für den Nachwuchs um eine Senioren-Wertung zu ergänzen. Die Väter (es sind meist Väter), die mit ihrem Nachwuchs auf den Flugplatz kommen, sollten auch sehen, wo die Schwierigkeiten liegen beim Starten und nicht nur



Zwei Modelle und ein Werkzeugkasten – eine gute Ausrüstung für den Wettbewerb



Hannes Reichert, mit sieben Jahren der jüngste Teilnehmer am Schorndorfer Uhu-Wettbewerb

immer alles besser wissen. Inzwischen gibt es in Schorndorf beim jährlichen Wettbewerb mehr Senioren am Start als Jugendliche.

Ida Heinzelmann gewann bei den Jugendlichen

Leichter Wind, alle Maisfelder abgeerntet – dieses Jahr herrschten fast ideale Bedingungen. Obwohl der Himmel bedeckt war, fanden trotzdem einige Modelle Thermik. Groß war dann meist die Freude der Piloten. Die vier besten von fünf Starts kommen in die Wertung, und am



Die Teilnehmer am Schorndorfer Uhu-Wettbewerb – natürlich coronakonform mit gebührendem Abstand

Ende lag unter den sieben Jugendlichen Ida Heinzelmann aus Talheim mit 234 Sekunden knapp vor Felix Reichert aus Schorndorf mit 230 Sekunden und dessen Bruder Noah mit 212 Sekunden.

Als einzigem der zehn Senioren gelang es André Seifert, Leonberg, fünfmal die Maximalzeit von 60 Sekunden zu erreichen. Manfred Dörr, Gaildorf, lag nur zwei Sekunden dahinter, gefolgt

von Alex Reichert, Schorndorf, mit sechs Sekunden weniger.

Eine Altersspanne von sieben bis 80 Jahren in einem Wettbewerb ist sehr bemerkenswert.

Für die Jugendlichen gab es Sachpreise und für alle einen großen „Uhu-Cup“-Honiglebkuchen, gebacken von Markus Dörr.



Markus Dörr gibt das Modell seines Neffen frei



Alle Ergebnisse und weitere Fotos gibt es auf der Webseite der Fliegergruppe Schorndorf: www.modellflug-schorndorf.de

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos: Angelika Möbius und Bernhard Schwendemann

DRITTLÄNDER

REGELN FÜR AUSLÄNDISCHE GASTFLIEGER

Das neue europäische Recht für UAS (Unmanned Aircraft System) findet ausnahmslos auf alle Personen Anwendung, die beabsichtigen, in der Europäischen Union ein UAS oder Flugmodell zu betreiben. Das gilt auch für Personen, die aus den Vereinigten Staaten oder einem anderen Land außerhalb der EU (einem sogenannten „Drittland“) hierher kommen und in der EU fliegen wollen – zum Beispiel Piloten aus den USA, die in Europa Urlaub machen und dabei ihr Hobby ausüben oder an einem Wettbewerb teilnehmen wollen.

Dabei tritt ein Problem auf. Diese Gastflieger können sich nicht ohne Weiteres in den (im Moment im Aufbau befindlichen) Registrierungssystemen der

EU-Mitgliedstaaten eintragen, weil ihnen ein Wohnsitz in der EU fehlt. Die Lösung dieses Problems liefert Art. 41 Abs. 2 DelV (EU) 2019/945, wonach sich der „UAS-Drittlandbetreiber“ in dem EU-Mitgliedsstaat zu registrieren hat, in welchem er beabsichtigt, „sein UAS zuerst zu betreiben“. Auf einen Wohnsitz des Gastpiloten innerhalb der EU kommt es also somit nicht an.

Im Rahmen dieser (speziellen) Registrierung erhält der Gastpilot seine Registrierungsnummer. Damit wird für ihn der Betrieb von UAS oder Flugmodellen in der EU möglich. Die Registrierung bleibt für alle zukünftigen UAS-Betriebe des Gastpiloten in der EU gültig, ganz gleich, in welchem Mitgliedsstaat sie später

stattfinden. Die Registrierung ist für den Gastpiloten also einmalig und unbegrenzt gültig. Wie das konkrete Prozedere der (speziellen) Registrierung von Gastpiloten aus Drittländern in Deutschland aussehen wird, ist im Augenblick noch nicht endgültig definiert. Sobald es diesbezüglich neue Informationen gibt, wird die Bundeskommission Modellflug im DAeC darüber berichten.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

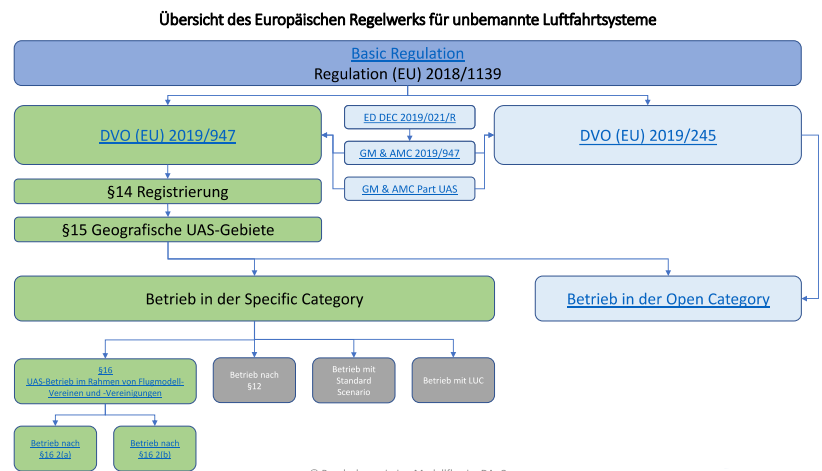
UNBEMANNTE LUFTFAHRTSYSTEME (UAV)

ALLE INFOS ZUM EUROPÄISCHEN REGELWERK AUF EINEN BLICK

Die Bundeskommission Modellflug im DaeC hat Informationen zur komplexen Struktur der Zusammenhänge des europäischen Regelwerks für unbemannte Luftfahrtsysteme und ihren Ansatz für die Erlangung einer Betriebslaubnis als Operator für den Modellflug veröffentlicht. Außerdem werden die Rahmenbedingungen für den Betrieb unter einer solchen Betriebslaubnis erläutert. Das alles findet sich online in einem interaktiven PDF-Dokument unter www.daec.de (Sportarten → Modellflug → Aktuelles).

Text: DAeC/red.

Grafik: Bundeskommission Modellflug im DAeC



Das Schaubild zeigt einen ersten Überblick über die europäischen Regeln für UAV. Ausführlichere Infos gibt es online von der BuKo Modellflug im DAeC

DIEGELSBERG VERSAMMLUNG DER FREIFLIEGER

Die jährliche Freiflieger-Versammlung soll am **Sonntag, 10. Januar 2021, um 10 Uhr** im Vereinsheim des TV-Diegelsberg in Uhingen-Diegelsberg, Kohlwiesenstraße, stattfinden – sofern die Coronabedingungen dies zulassen. Technische Themen, die Siegerehrung der Landesmeisterschaft 2020 und die Planung der Saison 2021 stehen auf dem Programm. Eingeladen sind alle Freiflieger. Nähere Infos gibt es bei Bernhard Schwendemann (beschwende@t-online.de).

Text: Bernhard Schwendemann

MOTORFLUG/UL

FLIEGERGRUPPE LEUTKIRCH

54. ALLGÄUFLUG UNTER ERSCHWERTEN BEDINGUNGEN

Die Fliegergruppe Leutkirch konnte am 2. und 3. Oktober doch noch die 54. Auflage ihres Allgäuflugs ausrichten, nachdem der Wettbewerb wegen der Coronabeschränkungen zunächst verschoben worden war. Helmut Bäder und Gerhard Spreng holten sich den Gesamtsieg.

„Schwein gehabt“: In letzter Minute hatte das Wetter dann doch Erbarmen mit der Fliegergruppe Leutkirch. Der Himmel schloss am späten Samstagnachmittag die zuvor weit geöffneten Schleusen und brachte beste Bedingungen hervor. Für Samstag um 12 Uhr war der Start der ersten Maschine geplant – um 16 Uhr hob sie dann endlich ab, und um 18.45 Uhr war die letzte Maschine wieder zurück zur Ziellandung.

Der 54. Allgäuflug stellte die Organisation und die Wettbewerbsleitung der Fliegergruppe Leutkirch auf eine besondere Probe und verlangte viel Ausdauer und Zuversicht

ab. Das Auswertungsteam zeigte sich trotz ständig veränderter Windkomponenten und Zeitpläne immer flexibel und lieferte am Ende fehlerfreie Ergebnisse ab.



Entspannte Tiere: Allgäuer Kühe lassen sich durch nichts aus der Ruhe bringen – auch nicht durch Flugzeuge in der Nähe

Besondere Herausforderungen bei der Bewirtung

Aber auch die Bewirtung der Teilnehmer und der Helfer war eine besondere Herausforderung an das Team um Ingrid und Karl Lipp. Anstatt wie üblich nur Frühstück und nachmittags Kaffee und Kuchen auszugeben, wurde über den ganzen Tag für Verpflegung gesorgt, unter Coronabedingungen und bei geschlossenen Geschäften am Feiertag. So verarbeitete das Bewirtungsteam kurzerhand den restlichen Leberkäs des „Allgäuer Abends“ vom Vortag zu Schweizer Wurstsalat. Kaffee und Kuchen gab es nicht nur zur Kaffeezeit, auch frische Äpfel vom Bodensee wurden angeboten, und der Pizza-Service sorgte dann noch für ein warmes Abendessen nach der Rückkehr von den Wertungsflügen.

Von den 41 am Vorwochenende gemeldeten Teilnehmern waren dann doch



Line-up vor dem Start

noch 18 Teams am Start. Neun Teams waren trotz zweifelhafter Wetteraussichten schon am Freitag angekommen, um den Trainingsflug zu absolvieren. Aus Leutkirch waren vier Teams am Start, dem Feedback der Teilnehmer nach zu urteilen mit viel Spaß, gemischten Ergeb-

nissen und schon viel Vorfreude auf den 55. Allgäuflug 2021.

Weitester Anflug aus Husum

Im Gesamtergebnis auf dem ersten Platz landeten Helmut Bäder und Gerhard Spreng in der Klasse „Unlimited“ mit unschlagbaren 89 Punkten. Das Team Theo Kibler und Elisabeth „Lisa“ Schupp von der Fliegergruppe Leutkirch punktete sich auf den zweiten Platz der Gesamtwertung, aber auf den ersten Platz in der Klasse „Advanced“. Sebastian Langer und Holger Zicker aus Genderkingen/Donauwörth eroberten den 3. Platz der Gesamtwertung. Dieses Team gewann auch den Trainingsflug vom Freitag, in diesem Jahr erstmals gewertet und mit eigenem Pokal belohnt.

Pokale gab es auch für das Team Ralf Wettengel und Marcel Liehmann aus Husum, die den weitesten Anflug meisterten, sowie an das jüngste Teilnehmer-Team, Oliver Meindel und Martin Hunderegger aus Bad Wörishofen. Die Pokale waren übrigens nicht von der Stange und aus dem Katalog, sondern individuell, selbst entworfen und gefertigt vom Wettbewerbsleiter Eugen Scheuerle.

Bestplatzierte Newcomer:

1. Oliver Meindel/Martin Hunderegger, SFV Bad Wörishofen
2. Bernd Sander/Heike Sander, LSG Bad Pyrmont
3. Mark Wenger/Hans Essbach, SFG Tannheim/Württ.

Bestplatzierte Advanced:

1. Theo Kibler, Lisa Schupp, FG Leutkirch
2. Sebastian Langer/Holger Zicker, Genderkingen/Donauwörth
3. Bernhard Rouschal/Christa Mehl-Rouschal, Frankfurt/Main



Holger Zicker und Sebastian Langer (v. l.) belegten den ersten Platz beim Trainingsflug und wurden Dritte im Gesamtergebnis



Kilian und Arnold Grubeck (v. l.) erflogen sich den zweiten Platz in der Unlimited-Klasse

Bestplatzierte Unlimited:

1. Helmut Bäder/Gerd Spreng,
FMS Kirchheim/Teck
2. Arnold Grubeck/Kilian Grubeck,
Aero-Club Rhein-Nahe
3. Thomas Kirchner/Alexandra Kirchner,
Deutscher Präzisionsflugverein

Bestplatzierte Endergebnis:

1. Helmut Bäder/Gerd Spreng,
FMS Kirchheim/Teck
2. Theo Kibler/Lisa Schupp, FG Leutkirch
3. Sebastian Langer/Holger Zicker,
Genderkingen/Donauwörth

Text: Eugen Scheuerle/Heinz Mauch

Fotos: Heinz Mauch



Das Team Slomp/Hepp/Schupp/Kibler von der Fliegergruppe Leutkirch belegte den dritten Platz in der Mannschaftswertung



Das Team Hunderegger/Meindl wurde Erster in der Ziellandung, den Sieg in der Mannschaftswertung holte sich das Team Schmülling/Overkamp (FMS Kirchheim/Teck). Eugen Scheuerle gratulierte im Namen der Wettbewerbsleitung (v. l.)

SEGELFLUG

IMPRESSION AUS STAHRINGEN

DAS GESPIEGELTE FLUGZEUG

Was für ein Anblick: Dieses schöne Foto wurde Anfang Oktober in der Nähe des Flugplatzes Stahringen aus einem Janus heraus gemacht. Zu sehen ist der Twin Astir III Acro des FSV Radolfzell. Die Besonderheit: Der Twin spiegelt sich gleichzeitig in der Tragfläche des Janus, sodass eine ganz eigene Perspektive entsteht.

Text: red.

Foto: Thomas Drescher



Ein Twin in der Tragfläche des Janus – die besondere Reflexion macht's möglich

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM STRECKENSEGELFLUG (DMST)

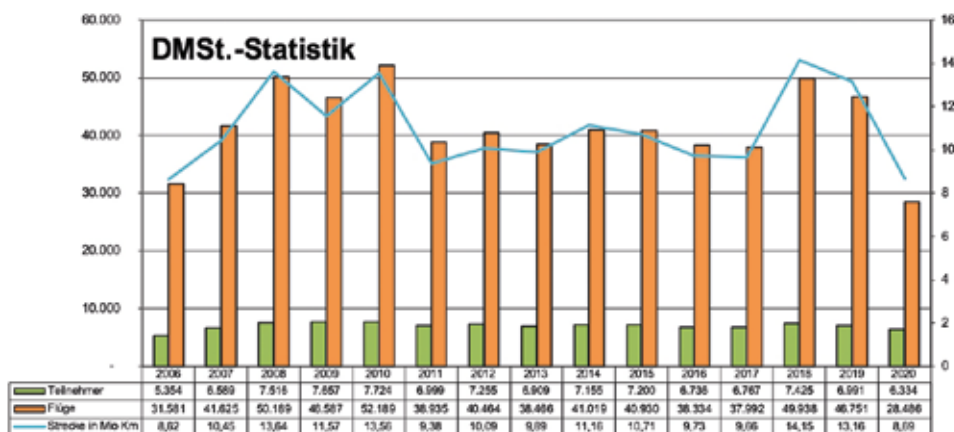
WENIGER TEILNEHMER, WENIGER KILOMETER, WENIGER FLÜGE



Wegen der Beschränkungen für den Luftsport und die Vereine kamen die Segelflieger in der Saison 2020 deutlich weniger in die Luft. Das spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) wider: 39 Prozent weniger Flüge und 34 Prozent weniger Streckenkilometer zeigt die Bilanz. Der Teilnehmerrückgang mit nur neun Prozent zeigt indes, dass die meisten Piloten im Sommer das gute Wetter doch noch gerne nutzten. Zum fünften Mal in Folge gewann das SFZ Königsdorf die Vereinswertung. Die Gesamtwertung der DMSt ist unter „Gliding“ auf www.onlinecontest.org veröffentlicht.

Text: DaeC

Foto: Jörg Bachmann



Landesverband		Teilnehmer	Flüge	Streckenkilometer	
Brandenburg (BB)	144	-22%	827	-48%	231.193
Berlin (BE)	119	-3%	522	-49%	173.205
Baden-Württemberg (BW)	1285	1%	6142	-26%	1.730.522
Bayern (BY)	1098	-11%	5551	-38%	2.101.517
Bremen (HB)	57	-26%	177	-57%	46.510
Hessen (HE)	630	-1%	2735	-35%	853.529
Hamburg (HH)	82	-5%	364	-46%	121.182
Mecklenburg-Vorpommern (MV)	96	-19%	409	-46%	94.351
Niedersachsen (NI)	708	-12%	3116	-41%	841.222
Nordrhein-Westfalen (NW)	986	-20%	3726	-50%	1.134.212
Rheinland-Pfalz (RP)	466	-7%	2137	-43%	649.830
Saarland (SA)	23	-21%	93	-41%	37.164
Schleswig-Holstein (SH)	139	-21%	471	-50%	106.766
Sachsen (SN)	266	-2%	1223	-25%	332.930
Sachsen-Anhalt (ST)	88	-18%	331	-45%	80.816
Thüringen (TH)	147	5%	662	-29%	153.444
DAeC	6.334	-9%	28.486	-39%	8.688.393

Stand 25.09.2020

Club	Punkte
1 SFZ Königsdorf (BY)	123.710,70
2 HAC Boberg (HH)	99.275,58
3 LSV Schwarzwald (BW)	97.540,57
4 LSR Aalen (BW)	97.529,93
5 AFZ Unterwössen (BY)	94.893,63
6 LSV Burgdorf (NI)	84.044,96
7 Fliegergruppe Wolf Hirth (BW)	83.917,64
8 FK Brandenburg (BB)	83.284,91
9 SFG Donauwörth-Monheim (BY)	78.739,08
10 SFG Giulini/Ludwigshafen (RP)	77.477,77

DMST 2020 IM BWLV

(ENDWERTUNG VOM 10. OKTOBER 2020)

EINZELWERTUNG

Offene Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Stefan Karch	SFG Reiseltingen	3245,61	8
2	Gerhard Glufke	LSV Backnang-Heiningen	3158,48	9
3	Steffen Lindenmaier	FLG Fellbach	2871,33	15
4	Eckhard Voellm	FSC Mühlacker	2551,73	28
5	Markus Frank	LSG Bietigh.-Lauffen-Löchgau	2470,85	36
6	Hansjörg Beutel	LV Reutlingen	2408,59	40
7	Volker Thumm	LSR Aalen	2362,65	45
8	Joachim Hirt	LSV Schwarzwald-Baar	2250,79	55
9	Gerhard Stuebler	AC Göppingen-Salach	2241,20	56
10	Benjamin Schüle	FG Schwäbisch Gmünd	2237,33	57

Club-Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Martin Sebald	FG Gingen/Fils	3557,63	1
2	Hannes Paulus	FG Gingen/Fils	3006,35	5
3	Marcel Schön	SFG Backnang	2590,91	15
4	Andreas Sebald	FG Gingen/Fils	2561,49	19
5	Jan Schulz	LSG Isny Rotmoos	2124,27	38
6	Niklas Harder	FSV Radolfzell e.V	1940,48	51
7	Daniel Tiebel	FG Gingen/Fils	1850,37	62
8	Lutz Heydecke	SFV Mannheim	1748,57	69
9	Julia Steinle	FSC Odenwald Walldürn	1610,20	85
10	Volkmar Wandel	LSV Linkenheim	1585,97	90

18m-Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Frank Rodewald	FG Schwäbisch Gmünd	3667,78	2
2	Michael Schlaich	LSV Schwarzwald	3392,41	7
3	Bernd Schmid	LSR Aalen	3347,45	8
4	Matthias Sturm	LSV Schwarzwald	3343,04	9
5	Rudolf Baderschneider	SFG Reiseltingen	3287,65	11
6	Kurt Renner	SFG Singen	3224,79	14
7	Matthias Arnold	LSV Weinheim	3101,31	17
8	Markus Schweizer	LSV Schwarzwald	3076,22	19
9	Albert Kiessling	Fliegergruppe Wolf Hirth	3040,92	20
10	Kurt Sautter	LSV Rossfeld	3006,70	23

Doppelsitzer-Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Alexander Muckenhirn	LSG Rheinstetten	2706,44	5
2	Marc Baur	FG Schwäbisch Gmünd	2118,12	23
3	Tilo Holighaus	Fliegergruppe Wolf Hirth	2107,73	25
4	Thomas Unseld	SFC Ulm	2102,71	27
5	Horst Kammerer	LSV Schwarzwald	2043,46	32
6	Joachim Wilhelm	LSV Backnang-Heiningen	2001,32	40
7	Christoph Ludwig	Akaflieg Stuttgart	1977,48	46
8	Till Spitz	Akaflieg Stuttgart	1912,61	50
9	Friedrich Belz	FLG Dettingen/Teck	1817,73	64
10	Roland Schäfer	FLG Fellbach	1809,86	65

15m-Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Günter Kölle	FG Schwäbisch Gmünd	3499,85	3
2	Karl Eugen Bauder	FLG Blaubeuren	3280,39	4
3	Anja Kohlrausch	SFC Eberbach	2961,63	5
4	Christian Knipp	SFG Backnang	2788,80	7
5	Marvin Drost	FG Ellwangen	2491,55	16
6	Immo Kurzenberger	SFG Backnang	2370,26	17
7	Bernd Urban	FLG Urbach	2302,67	19
8	Wilhelm Dirks	LSV Bruchsal	2180,79	30
9	Steffen Schwarzer	LSR Aalen	2119,88	33
10	Manfred Reisser	FSV Möckmühl	2048,64	42

Standard-Klasse (Junioren)

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Henrik Theiss	FLG Grabenstetten	3541,77	1
2	Paul Wissmann	LSV Degerfeld	3490,72	2
3	Jonas Zeller	LSG Rheinstetten	2846,65	6
4	Matthias Arnold	LSV Weinheim	2188,29	10
5	Clemens Berger	FSG Öhringen	2156,49	11
6	Christian Polizzano	SFV Mannheim	2130,31	12
7	Nils Brunhorn	FSC Mühlacker	2119,60	14
8	Jonas Schmidt	Akaflieg Stuttgart	2059,91	17
9	Daniel Häfele	FG Gingen/Fils	1913,49	21
10	Gerrit Neugebauer	AC Esslingen	1864,89	25

Standard-Klasse

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Joachim Koch	FG Schwäbisch Gmünd	3752,00	3
2	Gerrit Illenberger	SFG Neresheim	3742,27	4
3	Henrik Theiss	FLG Grabenstetten	3541,77	5
4	Paul Wissmann	LSV Degerfeld	3490,72	6
5	Philipp Funk	FG Ellwangen	3014,99	11
6	Jonas Zeller	LSG Rheinstetten	2846,65	13
7	Bastian Hörber	FG Schwäbisch Gmünd	2683,62	19
8	Eberhard Holl	FSC Mühlacker	2445,68	29
9	Sören Nölke	Fliegergruppe Wolf Hirth	2308,17	35
10	Cornelia Schaich	SC Stuttgart	2287,94	36

Club-Klasse (Junioren)

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Hannes Paulus	FG Gingen/Fils	3006,35	3
2	Andreas Sebald	FG Gingen/Fils	2561,49	5
3	Jan Schulz	LSG Isny Rotmoos	2124,27	9
4	Niklas Harder	FSV Radolfzell e.V	1940,48	16
5	Julia Steinle	FSC Odenwald Walldürn	1610,2	27
6	Robin Bretzke	FSV Radolfzell e.V	1554,04	30
7	Kevin Schmidt	FSV Laichingen	1527,45	33
8	Timo Mayr	SFG Tannheim e.V.	873,50	69
9	Cara Brujmann	FLG Grabenstetten	838,67	73
10	Daniel Schmid	FLG Blaubeuren	774,74	84

Frauen-Wertung

Platzierung	Name	Verein	Punkte	Platzierung nat.
1	Anja Kohlrausch	SFC Eberbach	2961,63	2
2	Nadja Eisenmenger	FSG Ludwigsburg	2370,21	7
3	Corinne Baudisch	FG Neckartal Köngen	2319,86	9
4	Cornelia Schaich	SC Stuttgart	2287,94	11
5	Katrin Senne	FSV Sindelfingen	2026,81	16
6	Julia Steinle	FSC Odenwald Walldürn	1610,2	30
7	Hanna Wendel	LSV Weinheim	1585,62	33
8	Jutta Scholz	Akaflieg Stuttgart	1471,4	35
9	Mandy Gruber	LSV Degerfeld	1455,56	38
10	Nina Heide	LSG Rheinstetten	1358,22	42



MANNSCHAFTSWERTUNG

Platzierung	Verein	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Punkte	Platz. nat.
1	FG Schwäbisch Gmünd	Freddy Hein	Frank Rodewald	Tobias Ladenburger	4375,88	1
2	FLG Blaubeuren	Karl Eugen Bauder	Sebastian Bauder	Jens Minard	4266,51	2
3	Fliegergruppe Wolf Hirth	Tilo Holighaus	Mario Kiessling	Maximilian Schaefer	4112,25	3
4	FG Schwäbisch Gmünd	Bastian Hörber	Joachim Koch	Günter Kölle	3931,42	4
5	LSV Schwarzwald	Matthias Sturm	Michael Schlaich	Horst Kammere	3896,59	5
6	LSR Aalen	Erwin Ziegler	Bernd Schmid	Hanno Obermayer	3704,42	7
7	FG Gingen/Fils	Martin Sebald	Daniel Tiebel	Andreas Sebald	3608,17	11
8	FG Schwäbisch Gmünd	Benjamin Schüle	Marc Baur	Nino Welz	3423,11	14
9	SFG Reisingen	Rudolf Baderschneider	Stefan Karch	Rainer Peghini	3307,91	20
10	SFG Neresheim	Gerrit Illenberger	Christopher Illenberger	Christian Hirschbolz	3254,81	26

Junioren

Platzierung	Verein	Pilot 1	Pilot 2	Pilot 3	Punkte	Platz. nat.
1	FG Gingen/Fils	Andreas Sebald	Hannes Paulus	Daniel Häfele	2901,61	2
2	FSV Radolfzell e.V.	Niklas Harder	Robin Bretzke	Jan Leibbach	2372,01	6
3	LSG Rheinstetten	Jonas Zeller	Dominic Pöppe	Tobias Weimer	2228,76	11
4	LSV Weinheim	Matthias Arnold	Hanna Wendel	Anna Lensker	2189,21	14
5	FSV Laichingen	Sebastian Klein	Kevin Schmidt	Jelko Busse	1939,87	26
6	LSG Bietigh.-Lauffen-Löchgau	Stefan Frank	David Barth	Steffen Lorenz	1939,10	27
7	LSV Degerfeld	Paul Wissmann	Mandy Gruber	Alexander Jonathan Binder	1938,21	28
8	FLG Grabenstetten	Henrik Theiss	Cara Brujmann	Jana Michelle Weiss	1929,83	29
9	Akaflieg Stuttgart	Jonas Schmidt	Ira Widmayer	Till Spitz	1881,74	31
10	FSC Odenwald Walldürn	Silas Horn	Julia Steinle	Wolfgang Kapferer	1779,97	34

VEREINSWERTUNG

Platzierung	Punkte	Verein	Flüge	Piloten	Kilometer	Platz.nat.
1	97.610,28	LSR Aalen	240	43	92.081,14	3
2	97.540,57	LSV Schwarzwald	259	37	96.855,10	4
3	83.917,64	Fliegergruppe Wolf Hirth	238	47	85.770,93	7
4	73.475,81	FG Schwäbisch Gmünd	156	31	65.018,09	11
5	63.494,71	FSC Odenwald Walldürn	191	19	66.361,19	17
6	62.481,29	LG Hotzenwald	174	31	63.874,58	21
7	55.032,73	FLG Grabenstetten	146	30	55.597,22	29
8	51.442,85	SFV Mannheim	167	23	51.353,86	32
9	50.356,79	LSG Rheinstetten	152	45	45.303,55	35
10	48.539,14	SFC Schwäbisch Hall	142	19	43.577,33	36



TREFFEN HISTORISCHER SEGELFLUGZEUGE OLDTIMER ÜBER DEM BLAUEN LAND

Der Bergfalke D-1929 DO-X am Start. Davor steht der Organisator des Oldtimer-Treffens Mario Selss (mit blauer Mütze)

Wer historische Segelflugzeuge liebt, dem schlägt bei den von Mario Sells organisierten jährlichen Oldtimer-Treffen das Herz höher. In diesem Jahr fand es am 25. und 26. September statt, dieses Mal am Flugplatz Ohlstadt in Bayern. Dort waren seltene Schätze zu bewundern.

Es begann 2015 auf dem Härtsfeld, als Mario Selss dort erstmals ein Segelflug-Oldtimertreffen organisiert hatte. Aus kleinen Anfängen entwickelte sich im Laufe der Zeit eine Veranstaltung, die sich in Kreisen der süddeutschen Oldtimerflieger einen Namen gemacht hat. So treffen sich seitdem gegen Ende der Flugsaison Besitzer historischer Segelflugzeuge aus Deutschland, Österreich und der Schweiz zum Typenfliegen.

Nachdem die bisherigen fünf Treffen auf dem Flugplatz des Luftsportrings Aalen stattgefunden hatten, war nun der Flug-

platz Ohlstadt in Sichtweite der Zugspitze Ort des diesjährigen Treffens. Neben Weihe, Bergfalken und Steinadler fanden sich trotz des als schlecht prognostizierten Wetters auch eine Rhönschwalbe und weitere Flugzeuge auf dem Flugplatz der Sportfliegergruppe Werdenfels im Blauen Land ein.

Reizvolle Landschaft mit herrlichen Lichtstimmungen

Blaues Land wurde das oberbayerische Voralpenland wegen der bläulichen Farb- und Lichtstimmungen vor mehr als 100 Jahren vom Maler Franz Marc genannt. Eine Bezeichnung, die sich gehalten hat. Teil dieser Landschaft ist das für seine Vogelwelt bekannte „Murnauer Moos“, über dem dann Ende September für einen Tag seltene Vögel aus Holz und Stahlrohr ihre Kreise zogen.

Das Wetter spielte in diesem Jahr erstmals nicht richtig mit. Am Samstag fiel in



Fliegen in der Slingsby T.21b JWE unter Coronabedingungen

den Bergen Schnee und im Alpenvorland regnete es ausgiebig. Am Sonntag aber war dann ideales Flugwetter, blauer Himmel und Herbstthermik boten ideale Flugbedingungen. Winde und Schleppflugzeuge brachten die Oldtimer in die Luft. Dieser Tag war bei strahlendem Sonnenschein ein unvergessliches Erlebnis für alle Teilnehmer. War man in der Luft, bot sich ein eindrucksvolles Alpenpanorama. Die Bergspitzen waren ab einer Höhe von 1.200 Metern durch die Schneefälle wie verzuckert, tiefblau darunter die



Der L-Spatz 55 im Flugzeugschlepp



Seltener Anblick: Mg 19 Steinadler



Unterwegs am Alpenrand mit der Slingsby

oberbayrischen Seen. Wie so oft entschädigte ein einziger traumhafter Flugtag für Tage im Regen.

Die folgenden Tage waren dann wieder von Regen und Sturm geprägt. So gab es ein Alternativprogramm mit Besichtigungen von Museen und Wanderungen. Abgerundet wurde das Programm durch einen Vortrag des Luftfahrtpsychologen Andreas Gabauer, der über Sicherheitskultur und den Umgang mit Fehlern referierte.

Besonderes Exemplar der Weihe

Mit Oldtimer-Flugzeugen ist oft eine besondere Geschichte verbunden, so auch mit der Weihe 50, mit der Matthias Schleinzer angereist war. Sie basiert auf der von Hans Jacobs 1937/38 konstruierten ersten Weihe, von der ca. 300 Exemplare gebaut wurden. An diesen Erfolg konnte das weitgehend baugleiche Nachkriegsmodell „Weihe 50“ allerdings nicht anknüpfen. Sein Flugzeug ist eines von nur neun, die zwischen 1952 und 1956 das Focke-Wulf-Werk in Bremen verließen.

Für Matthias Schleinzer ist es die Traumweihe. Obwohl schon Mitbesitzer einer aus England importierten Weihe, konnte er dem Reiz dieses Flugzeugs nicht widerstehen. Er hatte das Flugzeug 2016 unter anderem deshalb gekauft, weil es nach einem Totalschaden an der ursprünglich geblasenen Haube auf die verstreute Haube der ersten Weihe umgebaut wurde. Seine 1953 als Nummer 2 gebaute D-3654 wurde 2001 in Nordrhein-Westfalen als erstes Flugzeug in Deutschland als bewegliches technisches

Denkmal in die Denkmalliste eingetragen. Das Flugzeug ist nun auf dem Übersberg bei Reutlingen stationiert und mittlerweile auch beim Landesdenkmalamt in Esslingen als bewegliches Kulturdenkmal registriert.

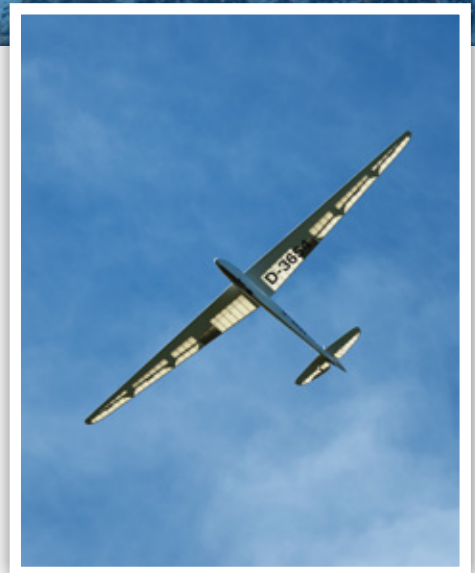
Bergfalke II mit silberfarbener Bespannung

Der Verein zur Förderung des historischen Segelflugs war diesmal mit sieben Piloten seiner Außenstelle Gelnhausen und drei Flugzeugen angereist. Trotz der schlechten Wetterprognose hatte die Gruppe die lange Anfahrt auf sich genommen. Am Flugbetrieb nahm lediglich die doppel-sitzige Ka 2b teil. Die MG 23SL und die Ka 6 CR-Si blieben in ihren Anhängern.

Die Segelfluggruppe Benediktbeuern war ebenfalls mit drei Flugzeugen gekommen, darunter ein Bergfalke II mit dem Kennzeichen D-1929. Bei der 2017 abgeschlossenen Grundüberholung hatte der Segler eine silberfarbene Bespannung mit dem Schriftzug „Dornier“ und „Do-X“ bekommen. Das soll an die 1929 gebaute Do-X erinnern, welche das gleiche Kennzeichen besaß. Daneben hatte die Gruppe eine Ka 6 und ein Grunau Baby mitgebracht.

Viel Unterstützung in der Luft und am Boden

Aus Österreich nahmen Cornelia Probst und ihr Mann Erich mit ihrem Grunau Baby IIb teil. Die Königsdorfer Segelflieger wurden durch Oliver Wolfinger mit seiner Ka 6, Marcus Schweiger mit seinem L-Spatz 55 und Alico Sternbeck mit der



Die Weihe 50 von Matthias Schleinzer ist normalerweise am Übersberg bei Reutlingen stationiert

vereinseigenen Ka 6 CR des Segelflieger-Clubs München vertreten. Mit dem L-Spatz 55 von Richard Vidal rundeten die Ohlstädter Segelflieger den Teilnehmerkreis ab.

Solche Treffen sind ohne Unterstützung am Boden und in der Luft nicht möglich. Fluglehrer und Flugleiter, zwei Schleppmaschinen, darunter die aus Elchingen eingeflogene Piper PA 18 von Wolfram Ruopp, und die Winde der Sportfliegergruppe Werdenfels sorgten für einen reibungslosen und harmonischen Flugbetrieb.



Für Ende September 2021 plant Mario Sels erneut ein Oldtimer-Treffen

Text und Fotos: Peter Dresen

Die Slingsby T.21b JWE



DAEC

VERLÄNGERUNG DER SEGELFLUG- WETTBEWERBSKENNZEICHEN



Wer sein Wettbewerbskennzeichen am Segelflugzeug behalten möchte, kann bis 28. Februar 2021 die Verlängerung beantragen

Die Registrierungszeit der folgenden Segelflug-Wettbewerbskennzeichen (WBK) läuft am 31. Dezember 2020 ab (Stand: 29. Oktober 2020): 1E 1F 1N 1U 2V 3K 3W 48 4F 4N 50 5N 6M 6N 77 7G 7N 96 9T AC AD AI AR AW B2 B5 BN BW CA D3 DO E1 E3 E6 ER FE FH FN FY GB GK H3 H4 H5 H7 H8 HM HO HY JI JL K2 KG KH KR KV LA LW MG MJ ML MW N6 NU NY OG PB PF PZ RH RT SD SF SH SP TW V2 VW WH XK YA YT YX DOC IEB IFJ IFR IGL IKG ILG IRL ISPF.

– Anzeige –

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz
für die Luftfahrt aus einer Hand



air-law.de

Kanzlei München, Bavariaring 16, D-80336 München
Kanzlei Murnau, Straßäcker 21, D-82418 Murnau
T. +49 (89) 45 23 55 76 0, F. +49 (89) 45 23 55 76 9
E-Mail: doerner@air-law.de, Web: www.air-law.de

Flugzeughalter, die ihr Wettbewerbskennzeichen für weitere vier Jahre eintragen lassen möchten, können die **Verlängerung bis zum Ablaufdatum oder spätestens bis zum 28. Februar 2021** 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 bei der Deutschen Bank PuG AG, IBAN: DE49 2707 0024 0344 4999 02, BIC: DEUTDE33HAN30, mit Angabe des Namens und des Wettbewerbskennzeichens als Verwendungszweck oder 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 2021 nicht verlängert wurden, werden zur Neuvergabe freigegeben. Die Nenngebühreneinnahme aus der Vergabe beziehungsweise Verlängerung der Segelflug-Wettbewerbskennzeichen kommt der Juniorenförderung zugute.

Weitere Informationen gibt es unter www.daec.de/sportarten/segelflug/wettbewerbskennzeichen. Kontakt: DAeC, Büro Bundeskommission Segelflug, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig, Telefon: 0531/23540-51, Fax: 0531/23540-55, E-Mail: segelflug@daec.de.

Text: DaeC
Foto: Jörg Bachmann



BADEN-WÜRTTEMBERGISCHES HEXENTREFFEN 2021
**HERZLICHE EINLADUNG AN ALLE
 LUFTSPORTLERINNEN!**

Das nächste Hexentreffen soll am 23. Januar in Rheinstetten stattfinden – es wird den Teilnehmerinnen hoffentlich so viel Spaß bringen wie das letzte Hexentreffen am Flugplatz Münsingen-Eisberg, bei dem dieses Bild entstanden ist

Auf Einladung der FSV 1910 Karlsruhe ist geplant, in Rheinstetten am **Samstag, 23. Januar 2021**, das 36. Baden-Württembergische Hexentreffen der Luftsportlerinnen durchzuführen.

Die Organisatoren werden diese Veranstaltung unter den dann herrschenden

Vorschriften mit einem entsprechenden Hygienekonzept im Raum der LSG Rheinstetten anbieten.

Der BWLV bittet alle Luftsportlerinnen, sich diesen Termin zu reservieren – es wäre schön, wenn ein persönliches Treffen tatsächlich zustande käme.

Genauer folgt im Januar-Adler bzw. zeitnah auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Sparten → Luftsportlerinnen). Dort wird dann auch das Programm veröffentlicht.

Text: Beate Rein,
 Frauenbeauftragte im BWLV
 Foto: Archiv BWLV

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

REALSCHÜLER LERNEN DAS FLIEGEN KENNEN

Freudenstadt-Musbach. „Warum fliegt ein Flugzeug“? Dieser Frage ging Jugendbegleiter Klaus Richter mit den Klassen R5A und R5B der Falkenrealschule Freudenstadt auf dem Musbacher Flugplatz nach. Unterstützt wurde er dabei von einigen Mitgliedern der Fliegergruppe Freudenstadt.

Neben der Theorie in der Schule stand in Musbach etwas Trockenfliegen an. So durften die elf Schüler im Schulungsdoppelplatz ASK-13 Platz nehmen, um zumindest vom Fliegen zu träumen.

Als erfahrener Segelflieger erläuterte Reiner Haist die Faszination des Fliegens. Der zweite Vorsitzende der FG Freudenstadt Karl Pfau hatte Informationen zum Ultraleicht- und Motorflugzeug parat. Als Vizepräsident der Oskar Ursinus Vereinigung (OUV, Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Baus von Luftfahrtgerät) konnte Jugendbegleiter Richter ebenfalls auf seinen großen Erfahrungsschatz zurückgreifen: Er selbst fliegt ein zweisitziges Sportflugzeug und ist überdies ein erfahrener Flugzeugbauer. Sachkundig erläuterte er den wissbegierigen Schülern zum Beispiel, warum die ASK-13 in Gemischtbauweise hergestellt wurde.

Erklärungen zum Discus 2 B

Vor den Augen der Schüler wurde der schnittige Discus 2 B aus dem Hänger geholt, aufgebaut, erklärt und wieder im Hänger verstaut. Anhand eines Arbeitsblattes erläuterte Haist die Bauweise des Segelflugezeuges und wie weit der Discus 2 B aus 1.000 Metern über Grund ohne Aufwinde gleiten kann.

Klaus Richter erläuterte im Gegenzug seine Tätigkeit an der Falkenrealschule Freudenstadt. So sind Jugendbegleiter in Baden-Württemberg mit ihrem Engagement

ein wichtiger Bestandteil in der Ganztagesbildung geworden. Das Spektrum reicht von Hausaufgabenbegleitung über Technikangebote bis zu kulturellen und musischen Aktivitäten. Richter betreut ca. zehn Jugendliche im Alter von zehn bis elf Jahren (fünfte und sechste Klasse). Er beschäftigt sich zweimal pro Woche für jeweils eine Stunde mit ihnen. Sein Thema lautet „Brain Gym“, auch als „Gehirnjogging“ bekannt. Dies sieht er als wichtigen Bestandteil für die Förderung der Konzentration bei Jugendlichen. „Themen wie zum Beispiel die Frage, warum ein Flugzeug fliegt, dienen der Erweiterung des Horizonts der jungen Leute“, erläuterte Richter.

Mit vielen neuen Eindrücken ging es anschließend für die interessierten Schüler zurück in die Falkenrealschule Freudenstadt.

Text: Lothar Schwark
Foto: z



Die Klassen R5A und R5B der Falkenrealschule Freudenstadt waren am Flugplatz Musbach zu Gast. Links Karl Pfau (Zweiter Vorsitzender FG Freudenstadt), hintere Reihe (3. v. l.): Jugendbegleiter Klaus Richter

Region 3 – Ostalb-Donau

BESUCH IN BADEN-WÜRTTEMBERG



Anlässlich eines Besuchs von Uys Jonker am Flugplatz Aalen-Elchingen konnten einige Piloten einen Probeflug mit einer JS3 machen

Mitte Oktober besuchte Uys Jonker mehrere Vereine im Land. Begleitet und betreut wurde er dabei von Segelflug-Weltmeisterin Katrin Senne. Der südafrikanische Flugzeughersteller hatte eigentlich im Oktober und November bei mehreren Veranstaltungen und Segelfliegertagen in Deutschland, Österreich und der Schweiz seine Flugzeuge präsentieren und Vorträge halten wollen – coronabedingt sind diese Termine aber bekanntlich alle ausgefallen.

Auch auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen waren Jonker und Senne zu Gast. Nach Voranmeldung und Einweisung nutzten mehrere Piloten die Möglichkeit zu einem Flug mit einer JS3. An zwei Abenden hielt der Firmengründer und Testpilot Uys Jonker – natürlich nach den Vorgaben der Coronamaßnahmen – zudem einen kurzweiligen Vortrag zu Designs, Entwicklung und der Herstellung der Jonkers-Segelflugzeuge.

Text und Foto:
Michael Kost

100.000 STARTS AUF EINEM FLECK

Auf dem Flugplatz in Elchingen kam es im Oktober zu einem spontanen, nicht geplanten Treffen von gleich drei ehemaligen Hornberg-Legenden: Heinz Gromann, inzwischen in seinen 90ern, Hans Hörber und der jüngste in Bunde, Jörg Lohmann. Alle drei waren über Jahrzehnte als Fluglehrer an der Segelflugschule des BWLV auf dem Hornberg tätig. Schnell waren die drei Fluglehrer beim Schwelgen in Erinnerungen. Anekdoten, Geschichten und skurrile Ereignisse machten in der Retrospektive unterhaltsam die Runde. Eine Visite im Fliegenden Museum am Flugplatz Elchingen führte dann zielgerichtet zu einer Rhönlerche, über Jahrzehnte das Schulungsflugzeug der Flugschule. Exakte Zahlen waren den Fliegern spontan nicht zu entlocken – aber in Summe dürften es die drei auf rund 100.000 Segelflugstarts bringen. Was für eine Zahl!



Treffen der Hornberg-Koryphäen am Flugplatz Aalen-Elchingen (v. l.): Heinz Gromann, Jörg Lohmann und Hans Hörber

Text und Foto: Michael Kost

Region 5 – Oberschwaben-Bodensee

NEULICH UNTERM REGENBOGEN

– Anzeige –



Der Turm in besonderem Licht: Diese Aufnahme gelang Heinz Mauch in Leutkirch-Unterzeil

Am 7. Oktober ging über dem Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL) eine kräftige Regenwand durch. Anschließend gab es diesen herrlichen Regenbogen, der das Dienstgebäude des Beauftragten für Luftaufsicht (BfL) voll umspannte. Gleichzeitig tauchte die Abendsonne den Turm

in ein intensives Licht, so dass man ihn fast schon hätte „Leuchtturm“ nennen können – ein schöner Anblick, nicht nur für Flieger.

Text: Heinz Mauch/red.
Foto: Heinz Mauch

A photograph of a pilot wearing a Bose A20 headset in the cockpit. The pilot is looking out the window. The Bose A20 logo is visible on the headset. In the background, there is a logo for 'FRIEBE FLUGBEDARF' featuring an airplane icon.

Bose A20
Aviation Headset

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920
www.friebe.aero info@friebe.aero

FLUGLEHRERRUHESTAND NACH MEHR ALS 50 JAHREN

Albstadt. Nach 52 Jahren ehrenamtlicher Fluglehrertätigkeit verkündete Ferdinand Karrais vom LSV Degerfeld nun, dass er in den Fluglehrerruhestand gehen möchte. Mehr als 4.000 Stunden und 5.000 Starts als Fluglehrer – das gibt's nicht alle Tage.

Im Segelflugzeug hat er Generationen von LSV-Piloten das Fliegen beigebracht. Egal ob jung oder alt – unter dem Motto „It schwätza, macha“ bildete er seit vier Jahrzehnten eine tragende Säule im Fluglehrerteam des LSV Degerfeld und gestaltete den Schulungsbetrieb maßgeblich mit.

Aber nicht nur er beeinflusste die Ausbildung vieler Segelflugpiloten, die Fluglehrertätigkeit beeinflusste auch ihn. So habe er hierbei festgestellt, dass er gut mit Menschen umgehen könne und auch gerne Wissen weitergebe. Der ursprüngliche Ingenieurwissenschaftler entschied sich deshalb dafür, ein weiteres Studium zu beginnen und studierte Lehramt.

Seit 1984 Mitglied beim LSV Degerfeld

Seine Leidenschaft fürs Fliegen entdeckte er bereits 1959. 1968 machte Karrais dann seine Prüfung zum Fluglehrer. Die ersten Starts als Fluglehrer absolvierte er in Ravensburg, bevor er dann 1984 Mitglied beim LSV Degerfeld wurde. In den 50 Jahren habe er sicher zwischen 200 und 300 Flugschüler vor sich sitzen gehabt, so der 75-Jährige. Auch für den



Ferdinand Karrais und seine Frau Moni bei der Verabschiedung mit einem besonderen Geschenk des LSV Degerfeld: einer ASK 13 des Vereins als Modell

Motorsegler besitzt er die Fluglehrerlizenz, entschied jedoch, dass er sich lieber auf den Segelflug konzentrieren wolle. Das ist auch heute noch klar zu erkennen, vor allem im Streckenflug macht Karrais so schnell keiner etwas vor: Regelmäßig räumt er Preise bei den vereinsinternen Wettbewerben ab.

In all den Jahren hat die Fliegerei für ihn nie ihre Faszination verloren. Für ihn sei jeder Flug anders, die Natur präsentiere sich in vielfältiger Weise. Es sei ein Fliegen mit den Jahreszeiten und dem Wetter. Ein besonderer Reiz sei für ihn außerdem, dass man viel in der Gegend her-

umkomme – und das ganz ohne Motor und Hilfe.

Sehr guter Streckenflieger

Segelfliegen ist für den Pensionär Fliegen mit Kopf, und wenn man nach acht Stunden lande und sagen könne, „Das war schee“, sei das ein super Gefühl. An einem „fluglehrerfreien“ Wochenende fliegt der gebürtige Rottweiler nicht selten mal eben in den Schwarzwald oder hangelt sich an den Alpen entlang. Hierbei entstehen regelmäßig Flüge über 600 Kilometer. So können nicht nur seine Flugschüler vieles von Ferdinand Karrais

– Anzeige –

ORATEX® FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42 ZUGELASSEN

- Die ORATEX® Bespannung im LANITZ AVIATION Design Change ist jetzt in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.
- Die Umrüstung verbessert nachgewiesen die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 Modelle können in unserem neuen Comco ITB auf 540 / 560 kg aufgelastet werden.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX® Bespannung.
- Schenken Sie Ihrem Flugzeug ein neues Leben!

WEITERE INFORMATIONEN: www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html

WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GmbH • Am Ritterschlößchen 20 • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 4423050 • Shop: www.lanitz-aviation.com

lernen, auch Scheininhaber schätzen seine langjährige Erfahrung vor allem im Streckenflug und holen sich gerne den einen oder anderen Tipp, wo an einem Tag gute Thermik zu erwarten ist und „etwas gehen“ könnte.

Es habe sich aber in den letzten 50 Jahren leider auch einiges verändert. Die Bürokratie habe massiv zugenommen, es wurde alles immer stärker digitalisiert und man sei fast mehr mit der Papierlage als mit Fliegen beschäftigt. Für ihn sei dies auch ein Grund gewesen, weshalb

er sich letztlich entschieden habe, seine Fluglehrertätigkeit einzustellen. Als Fliegerkamerad und aktiver Segelflieger bleibt er dem LSV jedoch erhalten.

Leidenschaft fürs Fliegen teilt er mit seiner Frau

Dabei immer an seiner Seite ist seine Frau Moni, die selbst jahrelang geflogen ist, zwischenzeitlich aber lieber festen Boden unter den Füßen behält. Die Liebe zum Flugplatz teilt das Ehepaar also. Während der 75-Jährige nach wie vor die Lüfte er-

obert, kümmert sich seine Frau um das Wohl der Flugschüler und der Fluglehrer. So sorgte sie mit leckerem Kuchen immer wieder für Nervennahrung.

Für dieses besondere Engagement dankte der Verein dem Fluglehrer-Ruheständler und seiner Frau Moni mit großem Applaus, einem Geschenkkorb und einem Modell des Schulungsdoppelsitzers ASK-13 bei der jüngsten Hauptversammlung.

Text: Jennifer Mayer
Foto: Volker Rath

JUGENDLICHE DER TAGESKLINIK ALBSTADT AUF HÖHENFLUG MIT DEM LSV DEGERFELD

Albstadt/Bitz. Die letzten lauen Spätsommerwinde haben vier junge Patienten der Tagesklinik Albstadt im September für einen Segelflug mit dem Luftsportverein Degerfeld genutzt. Jeweils 20 Minuten konnte jeder von ihnen mit einem erfahrenen Piloten über die Felder und Wälder rund um das Degerfeld in Bitz gleiten.

Es war ein ganz besonderer Ausflug aus dem Alltag, der sich auch positiv auf ihren Behandlungsverlauf auswirken kann: sozusagen das Wecken von Lebensfreude als Therapieunterstützung.

Die Tagesklinik, die zum Mariaberger Fachkrankenhaus für Kinder- und Jugendpsychiatrie gehört, hatte den Kontakt zum Luftsportverein Degerfeld aufgenommen. „Wir versuchen, neben den ernstesten Themen und Problemen, die die Kinder betreffen, stets freudige Ereignisse in ihren Alltag einzubringen“, so Dr. Melanie Hudemann, Ärztin in der Tagesklinik. Den Einfall dazu hatte die Stationsleitung Nadine Kratt. Die Jugendlichen im Alter von elf bis 15 Jahren besichtigten daraufhin zusammen mit Krankenpfleger Fabio Castagna das Flugfeld und waren von der Idee sofort eingenommen.

Für manche das „Sommerhighlight 2020“

Bis nach Hechingen zur Burg Hohenzollern reichte die Sicht aus der Vogelperspektive für die vier Jugendlichen. Während sie dem Flug teils ängstlich, teils aufgeregt voller Vorfreude entgegen-



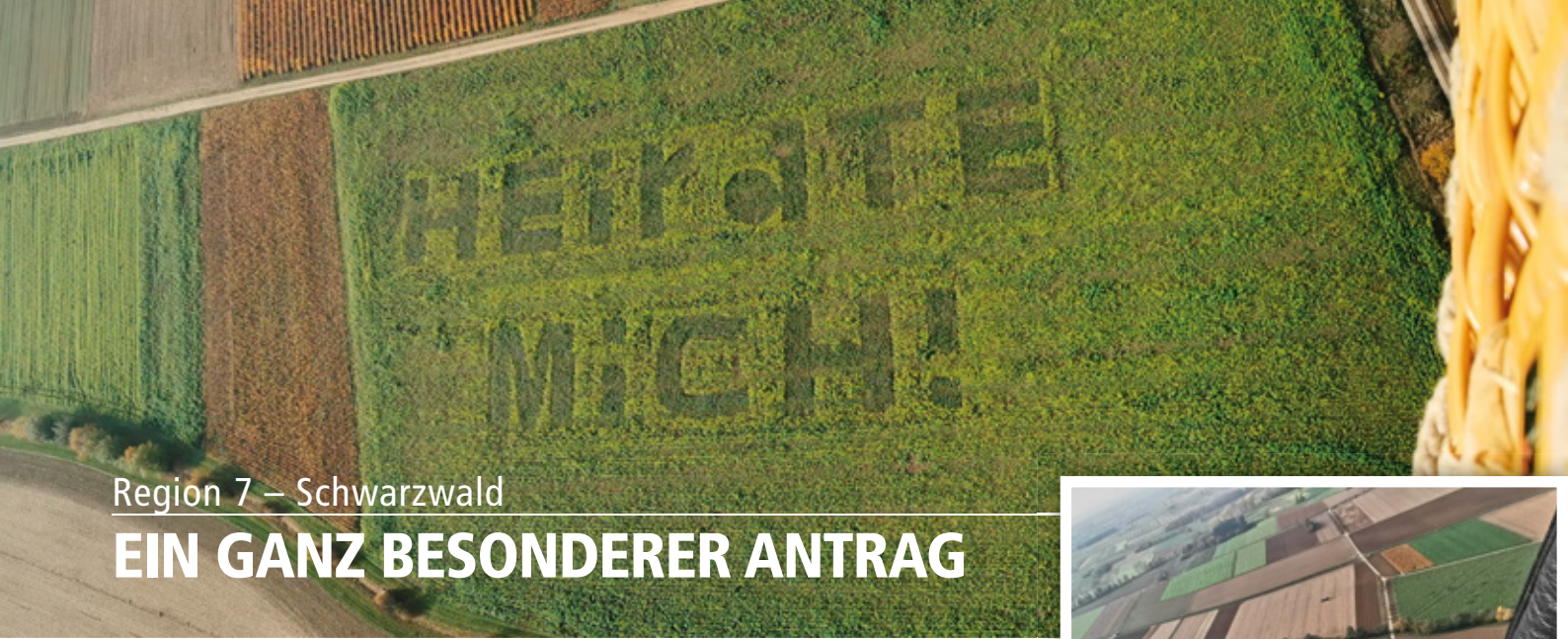
Mit dem LSV Degerfeld ging es für vier Jugendliche der Tagesklinik Albstadt hoch hinaus

genblickten, waren im Nachhinein alle stolz, diese Herausforderung gemeistert zu haben. Ein Vater berichtete, dass sein Sohn zuhause vom Flug als „sein Sommerhighlight 2020“ geschwärmt habe.

In der Tagesklinik gibt es aktuell 14 Plätze für junge Menschen zwischen fünf und 17 Jahren. Hier wird eine große Bandbreite an psychiatrischen Störungsbildern wie zum Beispiel Depressionen, Ängste, ADHS und aus dem Autismus-Spektrum behandelt. „Positiv erlebte Ereignisse und alles, was der Mensch für

sich als positiv bewertet, stärken ihn in seiner psychischen Widerstandsfähigkeit“, erklärt Dr. Hudemann. Neben den ausgeschütteten Botenstoffen, die uns ein Glücksgefühl verschaffen, können freudige Ereignisse wie der Segelflug auch dazu beitragen, nachhaltig das Selbstwertgefühl zu stärken und die Einstellung zum Leben zu verbessern, so die Ärztin.

Text: Robert Zolling
Foto: Fabio Castagna



Region 7 – Schwarzwald

EIN GANZ BESONDERER ANTRAG

Wer kann bei so viel Leidenschaft schon Nein sagen? Der originale Heiratsantrag wurde zwischen Bad Krozingen und Staufen in ein Feld gesät

Manchmal muss es das ganz große Kino sein – das dachte sich auch Tobias Zaruba, der seiner Angebeten Anne Müssigmann seine Liebe auf ungewöhnliche Art gestanden hat. Seinen Heiratsantrag hat der Lehrer und Landwirt in einen Acker zwischen Bad Krozingen und Staufen im Landkreis Breisgau/Hochschwarzwald gesät – und zwar als lila Blümchen zwischen einem Rapsfeld.

Gut ein Jahr brauchte die aufwendige Vorbereitung – denn immerhin musste dazu ein Feld mit 600 mal 300 Metern bearbeitet werden und die Buchstaben wurden in einer Größe von rund 15 Metern eingesät. Als alles bereit war, sollte der Heiratsantrag per Ballonfahrt dann im September stattfinden. „Doch zu der Zeit hat das Feld noch nicht geblüht. Und

im Oktober war kein Ballonwetter. Zum Glück hat es dann am 7. November endlich geklappt“, berichtet Bernd Klank. Der betreibt das Unternehmen „Ballonsport Müllheim“ und hat die beiden Verliebten in die Luft gebracht, wo Anne Müssigmann schließlich die Frage aller Fragen entdeckte. Bei so viel Mühe war das Happy End verdient: Sie sagte „Ja“ und so können die beiden Turteltauben wohl bald als Ehepaar durchs Leben gehen. Dazu gratuliert die adler-Redaktion sehr herzlich und wünscht den Verlobten von Herzen alles Gute und eine gute gemeinsame Zukunft!

Was bleibt, ist das bearbeitete Feld, auf das mittlerweile auch schon mehrere Piloten aufmerksam geworden sind – darunter Arno Breitenfeld, BWLV-Präsi-



Tobias Zaruba hat seiner Freundin Anne Müssigmann im Ballonkorb mit Hilfe seines vorbereiteten Ackers die Frage aller Fragen gestellt – und das erhoffte „Ja“ zu hören bekommen

dialrat Südbaden und Vorsitzender des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim. Er hat den adler auf das schöne Motiv aufmerksam gemacht und das Ganze bei einem Flug fotografiert.

Das Feld mit dem Heiratsantrag ist übrigens nicht das einzige auffällige Zeugnis großer Liebe: Ein paar Kilometer weiter wurde in der Nähe von Bad Krozingen/Schallstadt/Mengen ein Herz in einen Acker gefräst, das ebenfalls aus der Luft gut zu erkennen ist. Die beiden Motive gehören nicht zusammen und es ist nicht bekannt, wer das Herz angelegt hat. Aber das ist auch nicht wichtig. Nicht nur für Piloten sind diese Ausblicke nämlich regelrecht herzerwärmend. Denn wenn die Welt eines dringender denn je braucht in diesen schwierigen Zeiten, so ist es sicherlich die Liebe – ganz egal, wo und wie.



Nur ein paar Kilometer weiter wurde in der Nähe von Bad Krozingen/Schallstadt/Mengen ein Herz in einen Acker gefräst. Die Motive gehören nicht zusammen – aber schöne Liebesbezeugungen sind sie alle beide

Text: Simone Bürkle
Fotos: Arno und Heidi Breitenfeld/
Bernd Klank

FLIEGERHOCHZEIT

WAS ZUSAMMEN GEHÖRT, KOMMT ZUSAMMEN

Katja Gießen und Martin Nuoffer haben sich am 23. Oktober im engsten Familienkreis das Jawort gegeben. Seit vielen Jahren sind Katja und Martin bereits ein eingespieltes Team, nicht nur daheim, sondern auch auf dem Flugplatz. Über die Vereinsgrenzen hinaus sind Katja als zentrale Anlaufstelle für Fliegerbrillen in jeder Stärke und Martin als Prüfer bekannt.

Auch wenn die Organisation der Hochzeit unter den aktuellen Gegebenheiten herausfordernd war, konnte der Verein eine minimalistische, aber umso überraschendere „Fliegerhochzeit“ für seine Nuoffers gestalten: Das Brautpaar nahm nach der Trauung standesgemäß in einem geschmückten Doppelraab Platz, da sowohl Katja als auch Martin begeisterte Segelflieger sind.

Der Flugsportverein Herrenberg wünscht seinem frischgebackenen Ehepaar Nuoffer alles Gute zur Hochzeit.



Text und Foto: FSV Herrenberg

Fliegerhochzeit in Herrenberg: das frischgebackene Ehepaar Katja und Martin Nuoffer

TECHNIK

95. MOTORENWARD-LEHRGANG M1 AUF DEM KLIPPENECK

EIN HOCH AUF DIE DRAHTSICHERUNGEN!

Vom 30. September bis 3. Oktober fand der 95. Motorenwartlehrgang M1 auf dem Klippeneck statt. 15 Teilnehmer aus Baden-Württemberg und Bayern fanden trotz erschwelter Anreisebedingungen in Form einer gesperrten Zufahrt von Denklingen aus den Weg auf den höchstgelegenen Segelflugplatz der Schwäbischen Alb und der ihm angeschlossenen Jugend- und Weiterbildungsstätte des BWLV.

Innerhalb des dicht gepackten Programms der dreieinhalb Tage konnten wir Altbewährtes wiederholen, wie zum Beispiel den Aufbau und die Funktion von Zweitakt- und Viertaktmotoren, das genaue Zusammenspiel von Nocken- und Kurbelwelle oder die Arbeitsweise von Gleichdruckvergassern mit Membran

oder Schwimmern. Zudem konnten wir viel Neues lernen.

Das Neue oder vielmehr „Neubewährte“ schloss hier für viele die Papierseite unseres schönen Hobbys mit ein: CAO und CAMO oder Fragen wie „Wann brauche ich ein IHP?“ und „Was darf man als Motorenwart denn nun eigentlich genau freigeben und wann brauchen wir einen Prüfer, der uns mit Rat und Tat zur Seite steht?“ waren neben der technischen Seite viel diskutierte Themen. Diejenigen unter uns, die an Luftsportgerät, also Ultraleichtmaschinen, und nicht an Luftfahrzeugen schrauben, ließ das Ganze etwas aufatmen, andere konnten viel wertvolles Wissen sammeln für ihre Zeit als Wart, die mit Stift statt Drehmomentschlüssel verbracht wird.



In der Werkstatt der BWLV-technischen Betriebe am Klippeneck wurde viel erläutert und geschraubt

Einblick in Klapptriebwerke

Ein Highlight für die Segelflieger unter uns war am Montagabend der Besuch von Bernd Mangold, dem Spezialisten für Klapptriebwerke bei der Firma Schempp-Hirth. Mit einem Auto voller Anschauungsobjekte, darunter ein ganzer Solo-2625-Motor, wie er zum Beispiel im Arcus M verbaut wird, gab er uns einen Einblick in die Welt der Klapptriebwerkler. Mit Praxisbeispielen aus seiner langjährigen Erfahrung machte dies den Abend sehr kurzweilig und spannend.

Mit den Übungsmotoren in der Ausbildungswerkstatt und anhand von vielen Anschauungsobjekten aus defekten Flugmotoren konnten wir alle relevanten (Motoren-)Teile selbst in die Hand nehmen, was das Verständnis der technischen Seite der Schrauberei nochmals sehr positiv beeinflusste. Jeder von uns konnte unter anderem an der Messung des Kompressionsdrucks bei einem Rotax-912-Motor und der Montage einer Luftschraube inklusive Drahtsicherung üben. Für die Drahtsicherungen wird ein Zitat von Hans Hörber, unserem im Land wohlbekannten Lehrgangsführer, in Erinnerung bleiben: „Wenn die Fliegerkollegen freitagabends zum Biertrinken gehen, dann geht ihr in die Werkstatt und macht noch ein paar Drahtsicherungen. Davon hat man nie genug gemacht!“

Alle Teilnehmer bestanden die Abschlussprüfung

Nach dreieinhalb lehrreichen Tagen bestanden alle 15 Teilnehmer die Abschluss-



Die Teilnehmer des jüngsten Motorenwart-Lehrgangs M1

prüfung und freuen sich nun darauf, die Werkstattarbeiten jetzt auch mit nachgewiesener Sachkenntnis durchführen zu können.

Last but not least möchte ich mich noch im Namen aller Teilnehmer ganz herzlich für das Engagement und die Zeit unserer Referenten Hans Hörber und Armin Kraye bedanken, welche uns mit viel Geduld die Technik und auch das liebe Papier dazu nähergebracht haben! Ihr leistet etwas, was heute längst nicht mehr alltäglich ist: In der „Jeder ist andauernd total beschäftigt“-Zeit erklärt ihr ruhig und detailliert und beantwortet

auch die teils seltsam anmutenden Fragen der Jungmotorenwarte mit viel Geduld. Dass davon unser Luftsport im Verein lebt, wissen wir natürlich alle – trotzdem schadet es nicht, sich das öfter ins Gedächtnis zu rufen. Also nochmals vielen lieben Dank dafür! Den nächsten Motorenwart-Anwärtern wünsche ich an dieser Stelle schon mal viel Spaß bei den Drahtsicherungen.

Text: Nina Heide
Fotos: Nina Heide,
Matthias Birkhold

DAEC-NEWS

ADS-B

PUBLIKATION ZUR ELEKTRONISCHEN KOLLISIONSVERMEIDUNG

Eine der größten Aufgaben des DAeC ist es, sich für den freien Zugang zum Luftraum und die Flugsicherheit der Luftsportler einzusetzen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Kollisionsvermeidung im Flug. Ein Mittel, um Kollisionen in der Luft zu vermeiden, stellt der Automatic Dependent Surveillance Broadcast (ADS-B) dar. Hierzu hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) ein Papier erstellt, das nun veröffentlicht wurde.

Neben der freien und sicheren Luftraumnutzung steht dabei die für Luftsportler und die Allgemeine Luftfahrt praxisgerechte Entwicklung von Standards und Nutzung neuer Technik im Fokus. Damit alle in diesem Bereich an den Entwicklungen partizipieren können und die Allgemeine Luftfahrt nicht nur von Standards der Großluftfahrt abhängig ist, beschäftigen sich mehrere Gremien im DAeC mit dem Thema elektronische Kollisionsvermeidung. Der Bundesauss-

schuss Unterer Luftraum (BAUL) hat dazu ein umfangreiches Papier erstellt, das sich mit dem Status quo und den Perspektiven der elektronischen Kollisionsvermeidung insbesondere für die VFR-Luftfahrt beschäftigt.

„Eine Kommunikation unter allen Luftfahrzeugen ist essenziell. Dabei dürfen die Standards und Verpflichtungen für die Großluftfahrt aber nicht pauschal auf die Allgemeine Luftfahrt übertragen

werden. ADS-B ist ein weit entwickelter offener Standard, der hohe Akzeptanz bei allen Nutzergruppen genießt und der Allgemeinen Luftfahrt nach der ungeliebten Mode-S-Verpflichtung einen echten Benefit bringen kann“, erläutert Habbo Brune, Vorsitzender des BAUL.

Damit der freie und sichere Zugang zum Luftraum auch unter diesem Vorzeichen weiterhin bestehen bleibt, wollen der DAeC und die FH Aachen, Fachbereich Luft- und Raumfahrt, in einem gemeinsamen Projekt die Möglichkeiten eines interoperablen Kollisionswarnsystems untersuchen und demonstrieren. Dabei soll der Luftraumnutzer Drohne berücksichtigt werden. cm

i Mehr zum Thema gibt es online in der Rubrik Luftraum unter www.daec.de. Dort kann auch die Veröffentlichung „Kollisionsvermeidung – Sense and Avoid in Europa“ zum ADS-B als PDF heruntergeladen werden.

Text: Christian Mannsbart, DaeC
Foto: DAeC



Die neue Publikation des Bundesausschusses Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC steht zum Download bereit

MITGLIEDERVERSAMMLUNGEN 2021

BWLV UND ONLINE-SEMINAR HELFEN WEITER IM VEREINSRECHT

Was tun mit der Mitgliederversammlung angesichts der bestehenden Beschränkungen? Und was ist, wenn wichtige Mehrheitsbeschlüsse anstehen, diese aber gerade nicht umgesetzt werden können? Viele Vereine stehen wegen der Coronakrise vor einer großen Herausforderung. Die üblichen Präsenzversammlungen können gar nicht oder nur eingeschränkt stattfinden. Darauf hat die Bundesregierung reagiert und das sogenannte Covid-19-Gesetz erlassen, das Sonderregelungen zur Durchführung einer Mitgliederversammlung enthält und das nun bis Ende des Jahres 2021 verlängert wurde.

BWLV-Justiziar Dieter Rauscher hat diese Sonderregelungen nach einer ersten Veröffentlichung im Mai-adler nun noch einmal übersichtlich in einem Dokument zusammengefasst. Dieses steht auf BWLV-Homepage zum Download bereit (www.bwlv.de → Aktuelles/News). Die Verfahrenserleichterungen können den Vereinen in den kommenden Monaten nützlich sein – so kann zum Beispiel auch das sogenannte schriftliche Umlaufverfahren zum Einsatz kommen. Falls Fragen ungeklärt bleiben, hilft BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer weiter (E-Mail: hallmayer@bwlv.de, Telefon 0711/22 762-20).

Darüber hinaus bietet die Führungsakademie (FA) des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) zum Thema „Mitgliederversammlung 2021 – Rechtssichere Planung und Durchführung“ am **Montag, 7. Dezember 2020**, von 18 bis 20 Uhr ein Online-seminar (Buchungsnummer 20-999) für Vereinsvorstände, Geschäftsführer, Justitiare und Rechtsberater an. Referent ist der Jurist Stefan Wagner.

Folgende Fragen werden dort behandelt: Wie und auf welcher Grundlage können Mitgliederversammlungen 2021 überhaupt stattfinden? Ist es möglich, ein weiteres Jahr auf die Durchführung zu verzichten? Wie müssen sich Vorstände verhalten bei dringenden Entscheidungen, zum Beispiel Neuwahlen, Satzungsänderungen oder Investitionsentscheidungen?

Die Teilnahmekosten betragen 25 Euro für Mitglieder, 40 Euro für Nichtmitglieder. Zur Buchung ist ein persönlicher Account auf der Website der FA notwendig. Mehr Infos gibt es unter <https://bit.ly/3mxK5Yv> (oder über die Suche www.fuehrungs-akademie.de → Weiterbildung → Seminare). Bitte bei der Anmeldung die Mitgliedschaft im Landesverband oder Fachverband im DAeC angeben.

Text: red./DAeC

AUFRISCHUNGSSCHULUNG FÜR LEHRBERECHTIGTE IM ZEICHEN VON CORONA: FLEXIBILITÄT DER ORGANISATOREN BRACHTE DEN ERFOLG

Große Präsenzveranstaltungen sind in Coronazeiten schwierig bis unmöglich – das gilt auch für Fluglehrerfortbildungen. Für seine Auffrischungsschulungen im Herbst hat der BWLV deshalb kurzfristig auf die Lage reagiert und mehrere kleine, dezentrale Veranstaltungen angeboten – in Müllheim, Freudenstadt und in Malsch (sowie bereits zuvor geplant am Hornberg). Nachfolgend berichtet Bernd Heuberger, im BWLV zuständig für Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport, wie turbulent die Vorbereitung wegen der sich ständig ändernden Voraussetzungen war, was es zu beachten galt und wie die Fluglehrerfortbildung in Müllheim dann letztlich doch noch erfolgreich ablief.

Lehrberechtigungen sind für einen Zeitraum von drei Jahren gültig – mithin muss ein Fluglehrer (FI) zur Erhaltung seiner Rechte innerhalb der vorangegangenen drei Jahre eine Auffrischungsschulung absolviert haben. Der BWLV bietet daher für seine rund 1.000 FI zwei dieser begehrten Veranstaltungen pro Jahr an, seit vielen Jahren in der Filderhalle in Leinfelden-Echterdingen, jeweils im März bzw. im Oktober.

So auch im Coronajahr 2020: Im März, am letztmöglichen Wochenende vor dem ersten Lockdown, war das gerade noch unter den damals geltenden Rahmenbedingungen erlaubt und möglich. Die Teilnehmer waren sehr froh, ihre Lehrberechtigung mit ihrer Teilnahme aufrechterhalten zu können. Danach war bekanntlich für fast zwei Monate keine vergleichbare Veranstaltung mehr denkbar und erlaubt.

Absage der ursprünglich geplanten Veranstaltung zwei Tage vor Termin

Die über den Sommer hinweg eingetretenen Lockerungen hatten die Planung der Folgeveranstaltung im Herbst 2020 als gut machbare Lösung erscheinen lassen, zumal die Filderhalle ein amtlich genehmigtes und überzeugendes Hygienekonzept vorweisen kann. Im August und im September, während der Planungen



Das Bürgerhaus in Müllheim bot mit seinen großen Räumen und der gerade eben fertiggestellten neuen Lüftungsanlage ideale Bedingungen für das Auffrischungsseminar

für den Oktobertermin, bestanden keine großen Zweifel an der Machbarkeit. Alternativen, zum Beispiel eine optionale virtuelle Lösung, die der BWLV schon damals ins Auge gefasst hatte, scheiterten an technischen Fragen: Ein überzeugendes Tool, das die permanente Präsenz- und Identitätskontrolle für rund 200 Teilnehmer sicherstellen konnte, war nicht in Sicht. Folgende Fragen stellten sich hierbei: Wie kann digitales Lehrmaterial für eine Veranstaltung, die bis zu zwei Tage andauert, erarbeitet werden? Sind zwei Tage vor dem Bildschirm zu sitzen wirklich zumutbar? Schnell war klar, in der verbleibenden Zeit würde es nicht mehr möglich sein, eine nach den Vorgaben der Landesluftfahrtbehörde genehmigungsfähige Lösung zu finden.

Leider entwickelte sich nahezu zeitgleich das Infektionsgeschehen rasend schnell. Der Nervenkrieg um die Machbarkeit der für den BWLV und seine Fluglehrer so wichtigen Veranstaltung begann. Eine zweite Allgemeinverfügung war nicht in Sicht und plötzlich lag die Filderhalle in einem Risikogebiet. Zwei Tage vor dem geplanten Termin kam die folgerichtige Absage der Filderhalle. Dank der Möglichkeiten der Verwaltungssoftware

LSVplus konnten alle eingeladenen Teilnehmer sofort informiert werden – hier zeigten sich die großen Vorteile einer zeitgemäßen Verwaltung.

Kampf gegen die Zeit

Von heute auf morgen hatten nun etliche FI Sorge, ihre Lehrberechtigung zu verlieren. Einige Lehrberechtigungen würden mit dem 31. Oktober 2020 ihr Ablaufdatum erreichen. Was nun? Das Zauberwort: dezentrale kleine Einheiten.

Nun war der Kampf gegen die Zeit die größte Herausforderung. Alternative Veranstaltungen ergaben für einen beachtlichen Teil der Fluglehrer nur Sinn, wenn sie noch vor dem 31. Oktober 2020 abgehalten werden konnten. Innerhalb weniger Tage fanden sich Lösungen. In Freudenstadt, Malsch und Müllheim/Baden konnten Räume, Referenten und vor allem Organisatoren und Helfer gefunden werden. Auch die Landesluftfahrtbehörde war mit einer schnellen und pragmatischen Unterstützung zur Hand, was die Anerkennung und Genehmigung dieser dezentralen Veranstaltungen ermöglichte. Dafür möchte der BWLV sich sehr herzlich bei den Verantwortlichen der Behörde

bedanken. Ein großer Dank gebührt aber auch Freudenstadt und Malsch. Nur durch den selbstlosen Einsatz der Organisatoren war ein so schnelles Handeln möglich.

In den Räumen der FSG Letzenberg-Malsch konnten am 25. Oktober rund zehn Fluglehrer ihre Auffrischungsschulung erhalten. Hier geht ein herzlicher Dank an den Organisator Joachim Dopf. In Freudenstadt-Musbach hatten am 31. Oktober rund 30 Fluglehrer durch den Einsatz von Axel Reich und seinen Helfern diese Möglichkeit im dortigen Bürgerhaus. Im Bürgerhaus Müllheim, das ebenfalls noch kurzfristig als Tagungsstätte gewonnen wurde, konnten 25 Motorfluglehrer (zweitägig) und 69 Segelfluglehrer ihre Berechtigung erhalten.

Das kleine Zeitfenster, das zum Handeln blieb, erlaubte nur, die schnellen Informationswege von E-Mail und Homepage zu nutzen. Alle Fäden liefen in der Geschäftsstelle des BWLV zusammen. Dort waren Stornierungen, Anmeldungen und Ummeldungen zu verwalten. Die Programme für die drei alternativen Standorte mussten geschrieben werden. Abstimmungen unter den Teilnehmern und Dozenten waren zu bewerkstelligen. Für einige Tage stand das Telefon nicht mehr still, E-Mails dazu kamen im Minutentakt.

Die Auffrischungsschulung in Müllheim/Baden

Mit einer Vorlaufzeit von knapp anderthalb Wochen sind geeignete Räumlichkeiten nicht leicht zu finden. Meist sind

solche Tagungsorte auf Jahre hinaus ausgebucht. Aber der BWLV hatte Glück: Das Bürgerhaus in Müllheim zeichnete sich durch seine räumlichen Möglichkeiten aus und war verfügbar. Am Freitag, 30. Oktober, stand der „Kleine Saal“ für die Motorflieger zur Verfügung, am Samstag, 31. Oktober, fanden im „Großen Saal“ 69 Motor- und Segelfluglehrer sowie zwei Ballonfahrer und UL-Lehrer Platz. Das Bürgerhaus bot mit seinen großen Räumen und der gerade eben fertiggestellten neuen Lüftungsanlage ideale Bedingungen für das Vorhaben.

Im Rahmen eines Vororttermins wurde das Hygienekonzept besprochen. Es galt, die Kontakte zu reduzieren. Die Versorgung der Teilnehmer wurde dazu, wie vieles in diesen schwierigen Zeiten, ebenfalls „neu erfunden“. Der Caterer im Bürgerhaus, der unter dem gleichen Dach ein Restaurant betreibt, hatte die Idee, den Bestellprozess per WhatsApp zu realisieren, was am Ende auch gut funktionierte, denn Speisen und Getränke konnten während der gesamten Tagungszeit geordert werden und wurden persönlich an den jeweiligen Tisch gebracht. Auch dies war ein Beitrag zur Reduzierung der Kontakte.

Einsatz hat sich gelohnt

Die Lehrvorträge beschäftigten sich mit den Themen Lehren und Lernen (Lernen in komplexen Situationen, Generation Y im Cockpit), Flugunfalluntersuchung, Meteorologie, Unfallschwerpunkte in der Ausbildung, der Flugsicherheitsoffensive des BWLV, dem Sailplane Rulebook,

wichtige Neuerungen der ATO des BWLV, Wetter für Ballonfahrer sowie den Betriebsgrenzen und dem „Rolling G“ eines Luftfahrzeugs.

Das Ende dieser Veranstaltung, mit der Ausgabe der Teilnahmebescheinigung, war nicht nur für den BWLV eine große Erleichterung. Alle Teilnehmer verhielten sich vorbildlich. Das machte, neben dem erreichten Ziel, die Veranstaltung unter diesen Bedingungen abgehalten zu haben, ein richtig gutes Gefühl. An dieser Stelle möchte sich der BWLV für die vielen positiven Rückmeldungen bedanken – der Einsatz hat sich gelohnt!

Ausblick

Der BWLV und die zuständige Landesluftfahrtbehörde haben inzwischen ein genehmigungsfähiges Format für eine Online-Lösung erarbeitet (siehe Kasten auf Seite 42 dieser Ausgabe). Der BWLV ist sehr froh, dass es hier eine Brücke gibt, die durch die Pandemie trägt. Langfristig möchte der BWLV aber am Angebot der Präsenzveranstaltung festhalten. Persönliche Gespräche, Diskussionen und Erfahrungsaustausch sind durch nichts zu ersetzen. So wie das Vereinsleben langfristig die direkte Begegnung braucht, lebt auch der Verband vom sozialen Miteinander, der Begegnung und dem freundschaftlichen Austausch. Arbeiten wir alle daran, dass dies bald wieder möglich sein wird.

Text und Foto:
Bernd Heuberger

BWLVAUFRISCHUNGSLEHRGANG IM BÜRGERHAUS MUSBACH WÜRDIGE ERSATZVERANSTALTUNG

Kurzfristig richtete die Fliegergruppe Freudenstadt Ende Oktober für den BWLV im Musbacher Bürgerhaus eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte aus – denn bekanntlich hatte der BWLV wegen der Coronalage seine zentrale, umfangreiche Fluglehrerfortbildung mit rund 200 Teilnehmern in der Filderhalle Leinfelden absagen müssen.

Man wollte die Lehrberechtigten, deren Lizenzverlängerung anstand, nicht im Regen stehen lassen. In kürzester Zeit war es deshalb Bernd Heuberger (Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und



Mit genügend Abstand nahmen 30 Fluglehrer an der Auffrischungsschulung des BWLV im Bürgerhaus Freudenstadt teil

Sport im BWLV) gelungen, mehrere Vereine und Örtlichkeiten zu finden, die mit geringeren Teilnehmerzahlen und genügend Abstand doch noch einen Auffrischungslehrgang zuließen.

Im Musbacher Bürgerhaus drückten dann 30 Segelflug- und Ultraleichtfluglehrer die Schulbank, um mit der Auffrischungsschulung eine von drei geforderten Vorgaben zur Scheinverlängerung zu erfüllen. Im Auftrag der FG Freudenstadt hatte deren Vorsitzender Axel Reich, im Verein auch als Ausbildungsleiter tätig, die Seminarleitung übernommen.

Coronavorgaben wurden penibel eingehalten

Wichtig war es der Fliegergruppe, die geforderten Coronavorgaben und Abstände akribisch einzuhalten. So hatte jeder Teilnehmer seinen eigenen Tisch, der genügend Abstand zu seinen

Fluglehrerkollegen zuließ. Ansonsten saßen nur Personen aus einem Haushalt an einem Tisch. Viel Wert legte man auch auf die ausgiebige Lüftung des Lehrgangsraumes.

Beeindruckend war für die Teilnehmer, dass die vom RP Stuttgart behördlich genehmigte Veranstaltung mit allen Hygieneauflagen alleine von Referenten der FG Freudenstadt bewältigt werden konnte. Axel Reich hatte das Ganze fachlich kompetent und flexibel in letzter Minute organisiert. Dafür erhielt er von allen Anwesenden viel Beifall. Ein Lob ging auch an mehrere Mitglieder der Fliegergruppe, die zum Gelingen des Auffrischungslehrgangs beigetragen hatte.

Neuerungen zu Ausbildungsrichtlinien

Inhaltlich trug Axel Reich Neuerungen zu den Ausbildungsrichtlinien vor. Über das

Fehlermanagement für Fluglehrer mit Ansatzpunkten und der Wirksamkeitskontrolle referierte Fluglehrerin Esther Schmalz, ebenfalls Mitglied der FG Freudenstadt. Wolfgang Schmalz brachte dazu die Erfahrungswerte eines Prüfers ein, wenn dieser praktische Flüge mit Scheinaspiranten durchführt. Medizinische Aspekte älterer Piloten listete Fluglehrer Christoph Gründler auf. Als Notarzt sprach Gründler dazu wichtige Punkte an.

Ein großer Dank geht an den Förderverein Musbach, welcher der Fliegergruppe und den Fluglehrern vom BWLV das Bürgerhaus für diese wichtige Veranstaltung zur Verfügung stellte – einmal mehr bestätigte dies das gute Miteinander zwischen den Fliegern und der Gemeinde.

Text: Lothar Schwark
Foto: Karl Pfau

BWLV-AUFFRISCHUNGSSCHULUNG FÜR LEHRBERECHTIGTE AUF DEM HORNBERG DIE WICHTIGSTEN REGELÄNDERUNGEN AUF EINEN BLICK

Am Samstag, 31. Oktober, trafen sich unter Einhaltung von Corona-Hygienemaßnahmen 23 Fluglehrer auf dem Segelfluggelände Hornberg bei Schwäbisch Gmünd zur Auffrischungsschulung. Helmut Müller hatte einen kurzweiligen und gelungenen Tag organisiert. Es gab Neues und Wissenswertes zu Verän-

derungen in der BWLV-ATO und zum neuen Sailplane-Rulebook. Fachvorträge am Nachmittag und eine Gruppenarbeit rundeten den Tag ab.

Unter der Moderation von Helmut Müller startete die Veranstaltung pünktlich um 9.30 Uhr im Hangar 2. Nach einer kurzen Einweisung zum Ablauf und den zu

beachtenden Corona-Hygienemaßnahmen, ging es los mit einer Präsentation zu den neuen Handbüchern der BWLV-ATO, dem BHB, AHB und den neu erstellten Trainingshandbüchern (THB). Danach führte Harald Ölschläger die Teilnehmer in den Aufbau und die Struktur des neuen Sailplane-Rulebook EU VO 2020/358 mit AMC und GM ein. Eine Zusammenfassung



Mit der BWLV-Auffrischungsschulung am Hornberg konnten 23 Fluglehrer ihre Lehrberechtigung verlängern

der wichtigsten Änderungen und Auswirkungen auf die Ausbildung, Lizenzen und Rechte gegenüber der „alten VO“ stellten den Schwerpunkt seines Vortrages dar. Nach einer lebhaften Diskussion zu Verständnisfragen ging es in die Mittagspause. Die Bewirtung hatte freundlicherweise die Jugendgruppe der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd übernommen. Dabei konnte das Mittagessen bei schönstem Flugwetter im Freien stattfinden.

Um 13 Uhr ging es mit einem Vortrag von Dipl.-Phys. Christine Schuler zu Schutzkonzepten als Prävention gegen sexualisierte Gewalt im Sport weiter. Ihr engagierter Vortrag, ihre Hinweise und Anregungen regten nicht nur zum Nachdenken an, sondern luden zum Hinterfragen vieler im Flugsport etablierte

Rituale und Abläufe ein. Nach einer kurzen Pause mit Kaffee und Kuchen, die zum obligatorischen Lüften der Halle genutzt wurde, ging es mit einer Gruppenarbeit weiter. In vier Kleingruppen wurden jeweils sechs Fragen aus der Praxis anhand des Sailplane-Rulebook und der Dokumente der ATO beantwortet.

Notverfahren im F-Schlepp

Nach der gemeinsamen Erläuterung der gefundenen Antworten stellte Stefan Kroll von der Akaflieg Stuttgart Notverfahren im F-Schlepp vor. Ausgehend von den Vorbereitungen und Erfahrungen der Flugerprobung eines neuen Motors seglers regte er an, verstärkt die Notverfahren des F-Schlepps in die Ausbildung wie auch bei den Überprüfungsflügen zu integrieren. Die Veranstaltung endete

pünktlich um 17.30 Uhr mit der Ausgabe der Teilnehmerunterlagen.

Ein Dankeschön geht an alle Referenten, Helfer und Organisatoren, die den Fortbildungstag ermöglicht haben. Danke an das RP Stuttgart und den BWLV für die Genehmigung und Anerkennung der Fortbildung. Ein besonderer Dank gilt Helmut Müller für die Gesamtorganisation, der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd für die Bereitstellung des Hangar 2 als Schulungsraum und der Jugendgruppe für die tolle Bewirtung. Es konnten viele offene Fragen geklärt werden. Eine lokale Frage blieb jedoch offen: „Was ist der Unterschied zwischen Seele und Briegel beim „Leberkäsweckle“?“

Text und Foto: Markus Munz,
Fliegergruppe Welzheim

LEHRFÄHIGKEITSNACHWEIS AUF DEM HORNBERG WENN LEHRER WIEDER SELBST ZU SCHÜLERN WERDEN

Am 25. Oktober trafen sich knapp 20 Lehrberechtigte aus der Region am Hornberg, um dort ihren Lehrfähigkeitsnachweis zu erbringen. Unter der Leitung von Bezirksausbildungsleiter (BAL) Helmut Müller behaupteten sich die Teilnehmer erfolgreich gegen den eisigen Wind und erfüllten die Aufgaben der qualifizierten Segelflugehrer (qFI(S)).

Aus Coronagründen in zwei Gruppen aufgeteilt, begann der Flugbetrieb pünktlich um 9 Uhr. Den Anfang machte



Bei blendendem Wetter konnten rund 20 Flugehrer auf dem Hornberg beweisen, dass sie pädagogisch und fachlich topfit sind



An Bord mit dem vermeintlichen Schüler: Die qualifizierten Segelflugehrer übernahmen die Rolle derer, denen sonst die Fliegerei erklärt wird

der Chef persönlich und hob nach kurzem Briefing zum ersten Flug des Tages ab, bei dem der qFI(S) in die Rolle eines Flugschülers schlüpfte und sich diverse Flugübungen demonstrieren und erklären ließ. Aus den Flugphasen Start, freier Flug und Landung galt es, entsprechende Übungen im Vorfeld zu briefen, im Flug zu demonstrieren und zu kommentieren sowie den vermeintlichen Flugschüler eine Übung unter Anleitung selbst erfliegen zu lassen. Die abschließende Nachbesprechung diente der Lernzielkontrolle.

Nebst dem strammen fliegerischen Programm bot die Veranstaltung viel Raum

zum Austausch zwischen den Flugehrern – natürlich mit genügend Abstand und Maske. Nachdem auch der Papierkram erledigt war, konnten alle Teilnehmer entspannt auf einen lehrreichen Flug, viele interessante Unterhaltungen und eine kurzweilige Veranstaltung zurückblicken.

Ein herzlicher Dank gilt dem Organisator Helmut Müller, den qFI(S) Helmut Albrecht und Oliver Bucher sowie den gut gelaunten Helfern der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd, die den Flugbetrieb ermöglicht haben.

Text und Fotos: Daniel Wiedmann



BITTE VORMERKEN:

BWLTV BIETET AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN FÜR LEHRBERECHTIGTE BALD ONLINE AN

Die Zahl der Infektionen mit dem Coronavirus steigt auch in Deutschland weiter an. Die Prognosen für die kommenden Monate lassen keinen Raum für die Hoffnung auf ein schnelles Ende der Pandemie. In naher Zukunft sind damit große Fortbildungsveranstaltungen in der bekannten Form wohl nicht realisierbar. Der BWLTV hat daher zusammen mit der Landesluftfahrtbehörde eine Lösung erarbeitet, um seine Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte künftig online anzubieten. Ganz wesentlich dabei ist die gegenseitige Abstimmung bei der Durchführung, sodass die Auffrischungsschulung auch behördlich anerkannt und genehmigt werden kann. An dieser Stelle dankt der BWLTV seinen Ansprechpartnern im Regierungspräsidium für das Entgegenkommen und die Unterstützung bei diesem Vorhaben.

Am Freitag und Samstag, 12./13. März 2021, wird die erste BWLTV-Online-Auffrischungsschulung stattfinden. Viele Details, technische Fragen und Inhalte sind bis dahin noch zu klären bzw. zu spezifizieren. Voraussichtlich wird der Anmeldeprozess ab Anfang Februar 2021 möglich sein. Besonders wichtig ist dem BWLTV aber, schon heute über die künftige Online-Möglichkeit zu informieren. Alle Fluglehrer, die diese Veranstaltung zur Erhaltung ihrer Lehrberechtigung dringend benötigen, können daher unbesorgt sein. Der BWLTV freut sich schon jetzt, alle Teilnehmer dann digital zu begrüßen.

Text: Bernd Heuberger

Bitte beachten: Alle Termine finden unter Vorbehalt statt. Einige könnten bereits abgesagt worden sein oder noch abgesagt werden. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe war angesichts der Coronasituation nicht klar, wie sich die Dinge weiterentwickeln. Bitte fragen Sie im Zweifelsfall direkt beim jeweils angegebenen Info-Kontakt an, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet!

BWLTV-TERMINSERVICE 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
04.12.20	06.12.20	LJ	BWLTV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de – abgesagt	Schuttetal
05.12.20		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
07.12.20		A	Online-Seminar Vereinsrecht des DOSB – Info: www.fuehrungs-akademie.de	Online
09.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	RP-Außenstelle Freiburg
13.12.20		MD	Saalfly-Training FG Schorndorf – Info: guenther.platz@gmx.de	Schorndorf
15.12.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: https://rp.baden-wuerttemberg.de	Regierungspräsidium Stuttgart
18.12.20		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
10.01.21		MD	Freiflieger-Versammlung, 10 Uhr – Info: beschwende@t-online.de	Uhingen-Diegelsberg
11.01.21	16.01.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.01.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
23.01.21		LS	BWLTV-Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: rein@bwlv.de	Rheinstetten
23.01.21	12.02.21	A	Prüferlehrgang Luftsport Service-Center Ost – Info: https://scco.aero/prueferlehrgang	Flugplatz Dessau (EDAD)
25.01.21	30.01.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.01.21	31.01.21	LS	47. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Infos: www.hexentreffen2021.de	Meschede
12.02.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
15.02.21	20.02.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.03.21	07.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.03.21	13.03.21	A	BWLTV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	Filderhalle Leinfelden
13.03.21	14.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21	21.03.21	SF	Theorie Fl(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
07.04.21	10.04.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
08.05.21	21.05.21	SF	Praxis Fl(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.05.21	22.05.21	SF	DM-Qualifikation Zwickau (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Zwickau
22.05.21	29.05.21	SF	DM-Qualifikation Hockenheim (15m-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Hockenheim
24.05.21	04.06.21	SF	Segelflug-DM Bayreuth – Info: t.schmidt@daec.de	Bayreuth
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Brandenburg
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiball, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik
 MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

DOKUMENTATION SICHERHEITSRELEVANTER BEOBACHTUNGEN

INTERVIEW ZUM THEMA JUST CULTURE

Was bedeutet der Begriff Just Culture und wie können Hobbypiloten und Flugsportvereine von einer Einführung einer solchen Kultur zur eigenen Sicherheit

profitieren? Rainer Krumm, Mitglied des Arbeitskreises Flugsicherheit des BWLV, hat zu diesem Thema ein Interview mit Alf Kohler vom Luftsportverein Backnang-

Heiningen geführt. Dort wurde bereits ein System etabliert, das sicherheitsrelevante Beobachtungen dokumentiert, um diese zu erfassen. Alf Kohler erklärt die Hintergründe und auch die Historie einer Just Culture, die aus der professionellen Luftfahrt kommt und welche Erfolge damit erzielt werden konnten.

Das Video ist online abrufbar unter www.bwlv.de (→ Aus- und Weiterbildung → Arbeitskreis Flugsicherheit → Warum ein AK Flugsicherheit?) – oder direkt über den QR-Code.



Rainer Krumm vom AK Flugsicherheit im BWLV (links) hat Alf Kohler vom LSV Backnang-Heiningen über die Erfahrungen seines Vereins im Umgang mit dem Thema „Just Culture“ befragt



Text: Rainer Krumm/red.
Foto: Rainer Krumm

DIE ENGLISCHE SPRACHE IN DER LUFTFAHRT

„ANGLIZISMEN SIND EIN NO-GO!“

So oder ähnlich reagiert gegebenenfalls ein Leser oder auch Gesprächspartner, wenn er im deutschen Sprachraum mit englischen Begriffen beim Thema Luftfahrt konfrontiert wird. Was für den einen völlig selbstverständlich ist, kann für andere immer wieder zum Verständnisproblem oder zuweilen auch Ärgernis führen. Im weiteren Verlauf dieses Artikels bleibe ich der einfachen Lesbarkeit halber bei der männlichen Ansprache, ohne dabei eine Gewichtung oder Bewertung des Geschlechts vorzunehmen.

Nach den ersten beiden Publikationen des Arbeitskreises Flugsicherheit (AKFS) des BWLV wurden wir teilweise von Lesern angeschrieben oder angesprochen, dass in den Texten des AKFS zu viele englische Begriffe benutzt werden und wir das gar nicht müssten, denn es gäbe für alles auch ein deutschsprachiges Äquivalent. Wir haben uns im Arbeitskreis mit diesen Rückmeldungen befasst und haben uns dazu entschieden, auf die

Verwendung englischer Begriffe im Themenbereich Luftfahrt im Kontext unserer Arbeitsthemen näher einzugehen.

Was mich als Autor dieses Artikels persönlich betrifft, so erinnere ich mich noch an eines der ersten Gespräche, die ich zu Anfang meiner Pilotenausbildung mit Kameraden geführt habe. Ein Boeing-Kapitän einer großen deutschen Airline nutzte den Begriff „Denglisch“ und meinte damit die Mischung der Sprache Deutsch mit zahlreichen englischen Begriffen in der Luftfahrt. Er gab mir den Tipp, mich gleich zu Anfang meiner Pilotenkarriere damit näher zu beschäftigen, um bereits in der Ausbildung ein Verständnis zu Begrifflichkeiten und Konzepten aus dem englischen Sprachraum entwickeln zu können. Es sollte sich lohnen – wie ich bis heute feststellen kann.

„Englisch ist die Verkehrssprache in vielen Bereichen der Luftfahrt, da sie in einem internationalen Rahmen stattfindet.“, so

die DFS auf ihrer Homepage (https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Services/Training/Weiterbildung/Luftfahrtenglisch/). Englisch ist folglich, so könnte man daraus schließen, eine unumgängliche Sprachfertigkeit in der Luftfahrt, die ein Pilot haben muss. Ich will es mal so zum Ausdruck bringen: „Nicht immer, aber immer öfter!“. Grundsätzlich kann man sagen, dass wir in Deutschland, Österreich und in Teilen der Schweiz alle dieselbe Sprache sprechen. Es haben sich aber in der Luftfahrt – unabhängig davon wo sie auf der Welt stattfindet – Begriffe der englischen Sprache durchgesetzt, die sich so ohne Weiteres nicht – oder wenn, dann oft nur sehr schwer – ins Deutsche übersetzen lassen, ohne dabei den Sinn des Begriffes zu verfälschen. Das beginnt bei alltäglich genutzten Begriffen wie „Airmanship“ und „Situational Awareness“, „Checkliste“ oder auch Abkürzungen wie METAR, TAF, ATIS, CAVOK oder GAFOR. Wir sehen schnell, dass wir uns mit der englischen Sprache in der

Luftfahrt konstruktiv auseinandersetzen müssen, und das ist auch Ziel dieses Artikels.

Eines der Ziele unserer Arbeit im AKFS ist es, dazu beizutragen, für Themen im Bereich Flugsicherheit ein besseres Verständnis bis hin zur selbstverständlichen Nutzung der Themeninhalte im Alltag eines Piloten zu entwickeln. Es ist dabei auch unser Anspruch, Hintergründe zu vermitteln. Wir möchten uns bewusst aufgeschlossen gegenüber den englischen Begriffen halten und uns nicht „verkünsteln“ müssen, nur um alles in deutscher Sprache ausdrücken zu können.

Dazu ein Beispiel aus dem „richtigen Leben“ eines Piloten:

Im täglichen Alltag der Fliegerei hat sich die Anforderung an den Piloten im Hinblick auf seine Englischkenntnisse bereits durch Zutun des Gesetzgebers durchgesetzt. Immer dann, wenn ein Pilot im Luftfahrzeug (oder auch der Kollege am Boden) über Funk kommunizieren möchte, muss er für die Sprache, die er nutzt, eine Sprachkompetenz nachweisen. Das gilt sowohl für die Muttersprache als auch für Fremdsprachen, und dies muss, wenn nicht durch eine Selbsterklärung bei der Muttersprache, durch eine Prüfung erfolgen. Der Begriff der ICAO-Language Proficiency (LP) Level 4 bis 6 sollte dabei dem aufmerksamen Leser nicht fremd sein.

Eben an dieser Stelle möge bitte der ein oder andere, der gegebenenfalls genau diese Sprachnachweise allfällig kritisiert, der Einladung auf einen kurzen Blick zu unseren Freunden aus der Schweiz folgen. „English only!“, hieß hier die Devise bis zum vergangenen Jahr. Egal ob Segelflieger oder high complex, high performance aircraft, gefunkt wird in Englisch – basta! Zwar ist dem Antrag gegen „English only“ im Sichtflug nach der Abstimmung im Nationalrat am 5. Dezember 2019 auch der Ständerat gefolgt, aber bis zum Tag der Recherche für diesen Artikel darf wegen der noch ausstehenden Gesetzesänderung in der Schweiz nur Englisch gefunkt werden – und das bei vier Landessprachen – Deutsch, Französisch, Italienisch und Rätoromanisch (<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/ausbildung-und-lizenzen/Piloten/radiotelefonie--und-sprachpruefung--lp/english-only.html>).

Das Beispiel in der Schweiz zeigt, warum es bei der Nutzung der englischen Sprache eigentlich geht: Mit dem Englisch in



Englisch ist in der Luftfahrt allgegenwärtig. Damit es nicht als Ärgernis empfunden wird, erläutert der AK Flugsicherheit im BWLV die wichtigsten Begriffe

der Luftfahrt schaffen wir uns keine Hürde oder Ärgernisse, wir bauen damit genau die Brücke, die wir brauchen, um uns bei völlig unterschiedlicher Sprachherkunft präzise unterhalten zu können.

Im Sinne einer Anregung möchte ich häufig genutzte Begriffe aufgreifen und erklären, die zukünftig im Kontext von Themen des AKFS immer wieder auftauchen werden. Damit verfolge ich auch das Ziel, einen Grundstein zu legen, der den Lesern unserer Artikel und Publikationen die Lesbarkeit und das Verständnis erleichtert und dabei auch neugierig auf unsere Arbeitsergebnisse, Angebote und auf Mitmachen (!) macht. „Stay hungry!“

Airmanship

Dieser Begriff wird genutzt, um ein Verhalten oder eine Einstellung eines Piloten während des Fluges zu beschreiben. Er steht synonym für Dinge wie Disziplin, Können, Wissen, Wahrnehmung, Verantwortungsbewusstsein, gute Entscheidungsfindung, Rücksichtnahme, Umsicht und Vorsicht des Piloten. Gutes Airmanship steht dabei als Grundlage für Flugsicherheit, Crew Resource Management (CRM) und Threat and Error Management (TEM).

Briefing, De-Briefing

Diese Begriffe stehen für Vor- und Nachbesprechung des Fluges, zum Beispiel

zwischen Fluglehrer und Schüler. Wilfried Baron von Engelhardt (1928 - 2015) war Chef-Testpilot bei Messerschmid Bölkow-Blohm. Er war der Testpilot, der den Erstflug des Prototypen – den sogenannten Maiden Flight – des erfolgreichen Hubschraubermodells BO105 am 16. Februar 1967 durchführte. Bei einem Treffen im Werk von Airbus Helicopters in Donauwörth wurde er 2013 von einem Mitarbeiter der Abteilung Flugversuch gefragt, was für ihn der erfolgskritische Faktor bei Testflügen gewesen sei. Der im November 2013 schon sehr betagte Baron von Engelhardt antwortete auf diese Frage wie folgt: „Das Briefing! Nur mit einem guten Briefing ist man in der Lage, eine Erwartungshaltung zu entwickeln. Nur mit einer klaren Erwartungshaltung ist man während des Fluges in der Lage festzustellen, ob man vom geplanten Ablauf abgekommen ist, und auch nur mit dieser Erwartungshaltung ist dem Piloten klar, was er tun muss, um wieder zum geplanten Verlauf des Fluges zurückzukommen.“ Besser kann man es nicht beschreiben!

Just Culture

Just Culture steht für „Vertrauenskultur“. Frei übersetzt wird eine von Vertrauen geprägte Arbeitsatmosphäre beschrieben, in der Menschen dazu ermutigt bzw. belohnt werden, wesentliche sicherheitsrelevante Informationen preiszugeben bzw. zu teilen, wobei sie klar zwischen

akzeptablem und inakzeptablem Verhalten unterscheiden (2019, In: S. Rascher, Just Culture in Organisationen. Wie Piloten eine konstruktive Fehler- und Vertrauenskultur schaffen. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH).

Situational Awareness (SA)

Situative Aufmerksamkeit wird für die Übersicht über eine Situation während des Fluges verwendet. Der Pilot weiß im Zustand vollständiger SA zu jedem Zeitpunkt, wo er sich befindet, was geschehen ist, was geschehen wird und in welchem Zustand und welcher Konfiguration sich das Luftfahrzeug gerade befindet.

Im Rahmen der zukünftigen Arbeit des AKFS werden bei Publikationen, Vorträgen, Trainings usw. immer wieder Begriffe aus dem Englischen auftauchen. Wir werden daher auf der Homepage des BWLV ein Glossar veröffentlichen, das sich im Laufe der Zeit immer weiterentwickeln wird. Wir möchten damit auch dazu beitragen, dass das Englisch in der Allgemeinen Luftfahrt auch außerhalb des gewerblichen Kontextes mehr und mehr zur Selbstverständlichkeit wird und immer weniger als eine Hürde oder ein Ärgernis wahrgenommen wird.

Zum guten Schluss möchte ich den Leser dazu einladen, das Thema auch aus der erheiternden Perspektive zu betrachten.

Dazu hat der amerikanische Komiker George Carlin ein schönes Stand Up gemacht, das jeder sich gerne unter diesem Link auf YouTube anschauen kann: <https://youtu.be/46fOtlFYC4Q>. Viel Spaß dabei!

Text und Foto: Felix Michnacs,
Mitglied im Arbeitskreis
Flugsicherheit des BWLV

ONLINE-FLUGVORBEREITUNG AIS-PORTAL MACHT MOBIL

Das AIS-Portal der Deutschen Flugsicherung (DFS), das Piloten zur Online-Flugvorbereitung nutzen können, hat ein neues Layout und Design bekommen. Die Inhalte und Formulare lassen sich jetzt auch optimal mit mobilen Geräten abrufen.

Nach einer kostenlosen Anmeldung unter www.dfs-ais.de können im AIS-Portal Flugpläne, Flugplanfolgemeldungen und Landemeldungen für Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln in Deutschland oder für Flüge ins Ausland online abgegeben werden.

Die Formulare zur Eingabe von Flugplänen sind nun aus Vorlagen zum Teil automatisch ausfüllbar. Luftfahrzeugdaten und andere Angaben können jetzt vorab gespeichert und mit anderen Nutzern geteilt werden. Auch gespeicherte Routen lassen sich mit einem Klick auswählen.

Notam-Briefings für alle Fluginformationsgebiete und Flugplätze können im AIS-Portal ebenfalls angezeigt und ausgedruckt werden. Das entsprechende Formular hat jetzt ein neues Layout, ist inhaltlich aber unverändert geblieben. Über das VFR-eBulletin lassen sich wie bisher streckenbezogene, tagesaktuelle Notam-Informationen abrufen und auf Karten grafisch darstellen.

Wer lieber bei der bisherigen Version bleiben möchte, kommt über einen Link auf der Startseite des neuen AIS-Portals zurück zur „Classic Version“. Mit rund 30.000 registrierten Kunden ist das AIS-Portal ein wichtiger Bestandteil der Dienstleistung des Aeronautical Information Service Centre (AIS-C). Unter www.dfs-ais.de stehen zwei Kurzfilme zur Verfügung, die dabei helfen, sich mit den Neuerungen vertraut zu machen. Bei Fragen ist das AIS-Centre rund um die Uhr erreichbar.

Text: DFS/red.

DFS-PILOTENTAG

YOUTUBE-TUTORIALS STEHEN ZUR VERFÜGUNG

Da der Pilotentag der Deutschen Flugsicherung (DFS) 2020 coronabedingt nicht als Veranstaltung in gewohnter Weise stattfinden konnte, hat die DFS zu den verschiedenen Themen einen YouTube-Kanal eingerichtet. Dort sind mehrere Video-Tutorials eingestellt.

Der Kanal ist auf www.youtube.de unter dem Stichwort „DFS-Pilotentag Tutorials

2020“ oder auf der DFS-Homepage (www.dfs.de) im Kundenbereich VFR zu finden. Der YouTube-Kanal wird bis Ende des Jahres 2020 bereitgestellt.

Mit dieser Ersatzvariante sollen zukünftige Pilotentage in der DFS-Unternehmenszentrale langfristig ergänzt oder sogar ersetzt werden. Das Augenmerk liegt neben der Informationsverbreitung

auf dem persönlichen Kontakt zwischen den VFR-Piloten und der DFS, so eine Mitteilung des Unternehmens.

Bei Fragen organisatorischer Art können sich Interessenten per E-Mail unter pilotentag@dfs.de an die DFS wenden.

Text: DFS/red.

DEGERFELDER SEGELFLIEGER TRAUERN UM WILLI HODLER

Trauer in Albstadt um ein Bisinger Original: Willi Hodler lebt nicht mehr. Der plötzliche Tod des Segelfliegers mit Leib und Seele hat auch im Luftsportverein (LSV) Degerfeld Betroffenheit ausgelöst.

Wenngleich er seine aktive Fliegerei vor rund zehn Jahren aus gesundheitlichen Gründen aufgegeben hatte, war Hodler doch bis zuletzt auf seinem Flugplatz präsent. In Begleitung seines Berner Sennenhunds stattete er dem Degerfeld regelmäßige Besuche ab, um über den Verein informiert zu sein und Fliegerkameraden zu treffen.

Willi Hodler war von 1965 an Mitglied des LSV Degerfeld und gehörte damit

der Aufbaugeneration an. Von 1974 bis 1978 sowie von 1980 bis 1986 war er technischer Leiter und damit für die Wartung der kompletten Flugzeugflotte verantwortlich. In dieser Zeit wurden sämtliche „Oldies“ auf dem Platz einer Grundüberholung unterzogen, teils sogar mehrfach. Die Segelflugzeuge aus den 1960er-Jahren, stoffbespannte Holz- und Stahlrohrkonstruktionen, fliegen heute noch. Dazu zählt die ASK 13, ein Schul-Doppsitzer, auf dem bis heute alle Schüler ihre Grundausbildung erhalten. Tausende von Stunden hat Hodler so mit seinen Mannschaften in den Erhalt der Maschinen und damit in das Vereinsvermögen investiert.

Darüber hinaus gehörte Hodler dem Ausschuss des LSV von 1988 bis 1992 an. Im Verein galt Willi Hodler als kantig, kernig und gradlinig in seinen Ansagen, dabei aber gleichzeitig auch als warm und gutherzig – eben ein Meister vom alten Schlag. „Der Tod von Willi Hodler hat uns tief betroffen gemacht. Wir verlieren mit ihm nicht nur einen großen Wissens- und Erfahrungsschatz auch über die Geschichte des LSV, sondern zudem einen authentischen und echten Fliegerkameraden“, so der Vorstand.

Text: Volker Rath

ABSCHIED VON MANFRED RUESS

Manfred Ruess ist am 15. Oktober 2020 im Alter von 82 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben.

Manfred Ruess war im Flugsportverein Herrenberg Segelfluglehrer von 1972 bis 1984, Segelflugausbildungsleiter von 1977 bis 1983 sowie Motorsegler-Lehrer. Er war einer der Pioniere im Leistungssegelflug im Verein, denn er erfolgte im Jahre 1973 in St. Auban mit 5.900 Metern Höhengewinn den ersten Höhenflugdiamanten im Verein. In den Folgejahren zog es weitere Fliegerkameraden nach Frankreich, um im Mistral die Faszination der Höhenflüge zu erleben. Manfred Ruess machte sich für die Beschaffung einer Sauerstoffanlage für die Ka6 stark, um den Höhenflug im Verein zu etablieren. Er war zudem der erste Herrenberger Pilot, der in Bitterwasser Leistungsstreckenflüge absolvierte.

Seine Liebe zu Südfrankreich konnte er durch zahlreiche Flüge ausleben. Bei den Fluglagern in Gap war er stets mit der Fuji der „Schlepppilot vom Dienst“. Seine Idee war es 1979, in der Unterrichtsgemeinschaft THURM der Vereine Tübingen, Herrenberg, Unterjesingen, Rottenburg und Mössingen einen regionalen Segelflug-Nachwuchswettbewerb zu etablieren, der zum jährlichen Sommerfluglager weiterentwickelt wurde und heute

abwechselnd in Eutingen, auf dem Farrenberg und in Poltringen stattfindet.

Manfred Ruess war nicht nur begeisterter Pilot, sondern er engagierte sich auch aktiv in der Vereinsarbeit und brachte seine Berufserfahrung ins Vereinsgeschehen ein, so bei der Herstellung des Stromanschlusses des Flugplatzkasinos Poltringen.

Auf dem Flugplatz Winzeln fand er beim Luftsportverein Schwarzwald seine zweite fliegerische Heimat. Hier war er von 1984 bis zu seinem 70. Geburtstag im Jahr 2008 als Segelflug- und Motorseglerlehrer tätig. Über Jahre nahm er mit seinem Blanik Vereinsmitglieder mit nach Südfrankreich und wies sie in den Alpensegelflug ein. Mit seinem Nimbus 2b und später als Rentner mit seinem eigenstartfähigen Ventus CM war er als aktiver Streckensegelflieger unterwegs und erfreute sich an vielen langen Streckenflügen.

Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.



Manfred Ruess war ein begeisterter Streckenflieger und sehr engagiert in seinen Vereinen

Text: FSV Herrenberg, LSV Schwarzwald
Foto: Hansjörg Jung



INSURE BEFORE FLIGHT

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein – wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere.

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen kompletten Luftfahrt-Versicherungsschutz von der Drohne bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

+49 (0)89 3800 19301
luftfahrt@allianz.com

[agcs.allianz.com](https://www.agcs.allianz.com)

Allianz 

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.
Scharstraße 10 · 70563 Stuttgart (Vaihingen)
Telefon: 0711 22762-0 · Telefax: 0711 22762-44
E-Mail: info@bwlv.de · Internet: www.bwlv.de

BLEIBEN SIE AUF DEM LAUFENDEN UNTER:
www.bwlv.de



**Wir wünschen allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern
sowie allen Gönnern und Freunden des BWLV
ein gesegnetes Weihnachtsfest sowie
ein gesundes und glückliches neues Jahr!**

Präsident und Präsidium, Geschäftsstelle,
die BWLV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb und die adler-Redaktion
sowie der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds.