

FREIBALLON SEITE 9

## ÄNDERUNGEN IM BALLOON RULEBOOK

EINE ÜBERSICHT ÜBER DIE NEUEN, FÜR BALLOONFAHRER SPEZIFISCHEN REGELUNGEN

FALLSCHIRM SEITE 12

## MEHR ALS NUR ADRENALIN

NEUE SERIE: WIE MAN ZUM FALLSCHIRMSPRINGER WIRD UND WAS ES DABEI ZU BEACHTEN GILT

TITELTHEMA SEITE 22

# RUND UM DIE OSTSEE

EIN WANDERSEGELFLUG MIT VIELEN HINDERNISSEN,  
BESONDEREN EINDRÜCKEN UND ÜBERWÄLTIGENDER GASTFREUNDSCHAFT





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post

**der adler**

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 nur unter Vorbehalt! Bitte erkundigen Sie sich jeweils eigenständig vorab, ob Veranstaltungen stattfinden, verschoben wurden/werden oder abgesagt sind!**



## EDITORIAL

- 3 Zurück zur Normalität

## ALLGEMEINES

- 4 Bitte unbedingt beachten:  
Aktuelle E-Mail-Adresse bei Vereinsflieger.de hinterlegen!
- 4 Außenstelle Freiburg des Regierungspräsidiums ist umgezogen
- 4 Luftfahrtmesse in Friedrichshafen:  
Neuer Termin für die AERO 2021
- 4 In eigener Sache:  
Bitte weiterhin Einschränkungen bei Veranstaltungen beachten!
- 5 Versuche in Friedrichshafen und Kroatien:  
Erste bemannte Kunstflugdrohne der Welt getestet
- 6 Personalien im Weltluftsportverband: Haggeney und Klett in neue Ämter bei der FAI gewählt
- 7 European Rotors: Neue Hubschrauber-Messe in Köln
- 7 AIP VFR-Handbuch: Online-Version löst Print ab

## LUFTSPORTJUGEND

- 8 Grundüberholung: Erstflug mit Vorfreude

## FREIBALLON

- 9 Neue EU-Verordnungen für Ballonfahrer seit dem 8. April 2020: Balloon Rulebook: Ergänzung des Teils BFCL
- 10 Kuriose Ballonfahrt: Begegnung mit dem Borkenkäfer

## FALLSCHIRM

- 12 Neue Serie zum Fallschirmsport im BWLV:  
Mehr als nur Adrenalin

## MODELLFLUG

- 13 Großmodell-Prüfertreffen:  
Gut für die kommenden Aufgaben vorbereitet
- 14 Luftsportgeräte-Büro im DAeC:  
Neuer Großmodell-Prüfer für Süddeutschland
- 14 Der Start in die Königsklasse: Scale-Wettbewerbe  
Ein Anfang ist leichter als gedacht
- 16 Empfehlungen für den UAV-Beirat:  
Der Balance zwischen Modellflug und Naturschutz wieder ein Stück näher

## MOTORFLUG/UL

- 17 Als jüngster Pilot um die Erde:  
Corona macht die Weltumrundung unmöglich
- 18 Erfahrungen als CRI: Ein Jahr auf dem rechten Sitz
- 20 Jahrestagung des Fachausschusses Motorflug/  
Ultraleichtflug im BWLV: Im Dienste der Motorflieger

## SEGELFLUG

- 22 Wandersegelflug: Einmal rund um die Ostsee
- 30 Tipps zum Einstieg in Segelkunstflug-Wettbewerbe:  
Den „Acro-Lappen“ in der Tasche – und was dann?

- 32 Deutsches Sport- und Olympiamuseum:  
Eine Meise im langen Endteil
- 34 Unverhoffter Fund: Ein Segelflugzeug im Garten
- 35 Im Zuge der Neuauflage:  
Erweiterte Bestellmöglichkeiten für das Buch  
„Segelfliegen Grundausbildung“
- 36 K 8-Renovierung auf dem Dachboden:  
Neues aus dem Oberstübchen
- 37 BWLV-Segelkunstfluglehrgänge 2020:  
Die Welt auf den Kopf stellen

## REGIONEN

- 38 Region 1: Red-Arrows-Commander  
zu Gast bei den Wangener Segelfliegern
- 39 Region 1: Treffen der „Alten Adler“ am Flugplatz

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 40 BWLV-Terminservice 2020

## FLUGSICHERHEIT

- 40 Vermeidung von Kollisionen in der Luft:  
Perspektivenwechsel – eine Frage der Sicherheit
- 42 NFL 1-1935-20:  
DFS gibt regionale Flugfunkfrequenzen bekannt
- 42 Skyguide: Luftraumanpassungen in der Schweiz
- 43 Tiere an Flugplätzen: Vorsicht Wildwechsel!
- 44 Unbemannte Luftfahrzeuge: Inkrafttreten der  
Drohnen-Verordnung verschoben
- 45 Luftraum-Beschränkungsgebiet:  
ED-R „SkySails“ verlängert

## ABSCHIED

- 45 Peter Pletschacher
- 46 Franz Schork

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Dieser Gö1 Wolf des Fliegenden Museums Hahnweide ist eine Rarität: es handelt sich um das weltweit wohl einzig fliegende, originale Flugzeug dieses Typs. Von 2011 bis 2015 wurde der Gö1 Wolf mit einem Arbeitsaufwand von ca. 4.400 Stunden restauriert und absolvierte nach fast 40 Jahren am Boden am 24. Juli 2015 nach der Restaurierung seinen Erstflug auf der Hahnweide. Das Bild entstand beim Oldtimertreffen auf der Hahnweide im vergangenen September.

Foto: Peter Dresen

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

Baden-Württembergischer  
Luftfahrtverband e.V. (BWLV)  
Scharstraße 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.

# ZURÜCK ZUR NORMALITÄT



**BWLV-Präsident Eberhard Laur**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wohl kaum etwas hat uns in den vergangenen Jahren in der Fliegerei so sehr beschäftigt und auch betroffen, wie die jüngsten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Mittlerweile ist das Fliegen – wenn auch unter strengen Auflagen und nur in regeltem Rahmen – wieder möglich. Zeit also, eine Bilanz zum bisherigen Geschehen zu ziehen und nach vorn zu

schauen, was uns alle erwarten könnte und worauf wir uns einstellen sollten.

Zunächst einmal möchte ich mich bei Ihnen allen sehr herzlich bedanken – für die Geduld, für das Mittragen der Maßnahmen, für die Gelassenheit, mit der vielerorts akzeptiert wurde, dass unser Sport in einem Extremfall wie dieser Krise zurückstehen musste. Ich weiß wohl, dass Ihnen viel abverlangt wurde. Mir ging es ja selbst genauso, auch ich wäre selbstverständlich liebend gerne an den schönen Tagen mit dem Flugzeug in die Luft gegangen. Dass dies nicht möglich war, war mitunter schmerzlich, aber dennoch aus meiner Sicht unumgänglich.

Umso mehr freut es mich, dass die überwältigende Mehrheit von Ihnen die gesetzlichen Maßnahmen respektiert hat sowie auch unserem Appell an die Solidarität gefolgt ist und zum allergrößten Teil die Einschränkungen mitgetragen und akzeptiert hat. Im Übrigen erreichen mich auch aus den anderen Luftsport- und Sportverbänden ähnliche Rückmeldungen, allen voran von unserem Dachverband, dem DAeC. Sie alle haben eine ähnliche Linie verfolgt wie wir, haben zu Recht auf Solidarität und das Miteinander gesetzt und sind damit am Ende gut gefahren, haben viel positive Rückmeldung bekommen und wurden in der Gesellschaft als verlässlicher Partner wahrgenommen. Dies hat uns in unserer Position, in der wir uns als Teil der gesamten Sportwelt sehen, bestärkt und bestätigt.

Ich danke Ihnen auch für die konstruktive Kritik, die uns erreicht hat. Natürlich können auch wir als Verband – den wir alle gemeinsam bilden und tragen – nur Dinge besser machen, wenn wir erfahren, wo es hakt. Das ist unser Anspruch, und diesen möchten wir verfolgen.

Dennoch darf ich auch mit Stolz sagen, dass wir mit unserem Einsatz viel geschafft haben. So ist die Öffnung des Luftsports und insbesondere der Flugausbildung in Baden-Württemberg auch maßgeblich mit auf unser beharrliches Nachbohren zurückzuführen. Hier wurden unzählige Stunden in Gespräche, Schreiben und Telefonate investiert, und insbesondere für die Erlaubnis von Ausbildungs- und Checkflügen hat sich der BWLV

massiv eingesetzt und sich erfolgreich Gehör verschafft. Dafür geht auch mein herzlicher Dank an die Luftfahrtverwaltung, mit der hier eine ausgesprochen intensive, kontinuierliche und letztlich fruchtbare Zusammenarbeit stattfand.

Umso wichtiger ist es mir, Ihnen ans Herz zu legen, dass wir diese wertvolle Errungenschaft, die uns viel Mühen gekostet hat, nicht durch leichtsinniges Handeln gefährden. Darum meine Bitte an Sie alle, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler: Halten Sie sich an die gebotenen Hygiene- und Abstandsregeln, die wir Ihnen als Leitfaden an die Hand gegeben haben. Seien Sie aufmerksam und agieren Sie vernünftig, in Ihrem eigenen Interesse wie auch in dem Ihrer Mitflieger und Vereinskameraden. Bitte bedenken Sie: Sollte eine Corona-Infektion in Ihrem Verein auftreten, kann es ganz schnell passieren, dass der komplette Flugbetrieb eingestellt und alle Beteiligten unter Quarantäne gestellt werden. Lassen Sie es nicht so weit kommen, sondern seien Sie verantwortungsbewusst und halten Sie die Auflagen ein.

Zudem appelliere ich an alle Piloten, dass zum nun verspäteten Beginn der Saison die Flugsicherheit an erster Stelle stehen muss und somit zunächst Check- und Überprüfungsflüge mit Fluglehrer erfolgen sollten, um so die nötige Sicherheit beim Fliegen zu erhalten. Es wäre fatal, wenn wir nun wegen fehlender Übung erhöhte Unfallzahlen verzeichnen müssten!

Bis wir vollends zur Normalität in unseren Luftsportvereinen zurückkehren können, wird es wohl noch eine Weile dauern. Größere Veranstaltungen wie Flugplatzfeste bleiben schwierig bis unmöglich, ob Fluglager in näherer Zukunft stattfinden können, ist fraglich, und auch die Frage, wie ein Betrieb der Clubheime schnellstmöglich wieder erreicht werden kann, beschäftigt uns. Der BWLV bemüht sich hier wie schon bisher um gute Lösungen und eine baldige Öffnung.

Ich bin aber optimistisch, dass wir über kurz oder lang zurück zu einem gut funktionierenden Vereins- und Flugbetrieb kommen. Der BWLV wird sich auch künftig dafür einsetzen, dass es zu weiteren Lockerungen kommt und diesen Prozess kritisch und aufmerksam begleiten.

Vor allem wünsche ich mir, dass wir auch das Positive aus dieser Krise mitnehmen: nämlich dass es für uns Flieger möglich ist, dass wir schwierige Zeiten gemeinsam überwinden, wenn wir zusammenhalten und uns gegenseitig unterstützen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen zwar verspäteten, aber dennoch sicheren und schönen Start in die Flugsaison. Passen Sie gut auf sich auf, genießen Sie Ihre Flüge und bleiben Sie gesund!

Ihr

BITTE UNBEDINGT BEACHTEN:

## AKTUELLE E-MAIL-ADRESSE BEI VEREINSFLIEGER.DE HINTERLEGEN!

Der BWLV und der Großteil seiner Mitgliedsvereine arbeiten seit einiger Zeit erfolgreich mit der Software Vereinsflieger.de. Hierüber erfolgt auch die Kommunikation zwischen beiden Seiten und der BWLV verschickt unter anderem seine Rundschreiben, Rechnungen, Prüfaufträge und Infobriefe an alle Vereine auf Grundlage der von ihnen bei Vereinsflieger.de hinterlegten Daten. Dazu ist es zwingend notwendig, dass alle Nutzer stets ihre Daten aktuell halten und Änderungen zuverlässig übermitteln. Insbesondere bei E-Mail-Adressen gab es zuletzt einige Abweichungen. Dies erschwert die Kommunikation, und wichtige Informationen kommen bei manchen nicht an.

**Darum die Bitte des BWLV an alle: Pflegen Sie Ihre Daten bei Vereinsflieger.de sorgfältig, übermitteln Sie Änderungen zeitnah an das Referat Mitgliederverwaltung und sorgen Sie vor allem dafür, dass eine aktuelle E-Mail-Adresse hinterlegt ist, die erreichbar ist und die regelmäßig gecheckt wird.** Nur so kann eine gute Kommunikation funktionieren und die Informationen können Sie und Ihren Verein ungehindert erreichen.

**Danke für Ihre Mithilfe!**

Bei Fragen zu Vereinsflieger.de hilft der Support gerne weiter: Jan Braune, info@vereinsflieger.de, Telefon 05351/5321086.

Text: red.

BITTE BEACHTEN:

## AUSSENSTELLE FREIBURG DES REGIERUNGSPRÄSIDIUMS IST UMGEZOGEN

Das Regierungspräsidium Stuttgart ist mit seiner Außenstelle des Referates 46.2 Luftverkehr und Luftsicherheit in Freiburg umgezogen. Der neue Dienstort befindet sich nun am Münsterplatz 3. Die Postanschrift Bissierstraße 7, 79114 Freiburg sowie die E-Mail-Adressen ändern sich

nicht. Weiterhin werden auch die theoretischen Luftfahrerprüfungen in der Bissierstraße 7 im RP Freiburg abgenommen.

**Bitte beachten Sie die neuen Telefonnummern.** Eine Übersicht der Ansprechpartner im Referat 46.2. mit den jeweiligen

Zuständigkeiten gibt es auf der Homepage des Regierungspräsidiums Stuttgart unter [https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt4/Ref462/Documents/46\\_2\\_Ansprechpartner.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Abt4/Ref462/Documents/46_2_Ansprechpartner.pdf).

Text: Martin Jost, RP Freiburg



LUFTFAHRTMESSE IN FRIEDRICHSHAFEN

## NEUER TERMIN FÜR DIE AERO 2021

In diesem Jahr musste die AERO wegen der Corona-Pandemie ausfallen, im kommenden Jahr soll die Luftfahrtmesse in Friedrichshafen aber wieder stattfinden.

Der Termin steht nach einer Verschiebung nun fest: Die AERO findet **von Mittwoch, 21. April, bis Samstag, 24. April 2021**, statt. Der BWLV freut sich schon jetzt,

wieder mit dabei zu sein und an seinem Stand zahlreiche Mitglieder und Gäste zu begrüßen.

Text: red.

IN EIGENER SACHE

## BITTE WEITERHIN EINSCHRÄNKUNGEN BEI VERANSTALTUNGEN BEACHTEN!

Die Einschränkungen zur Bewältigung der Corona-Pandemie haben ihre Spuren hinterlassen – denn obwohl inzwischen wieder Flugbetrieb möglich ist, bleiben zahlreiche Veranstaltungen im Luftsport für dieses Jahr abgesagt oder wurden verschoben. Darum gilt auch in dieser Ausgabe wieder: **Alles, was an Ankündigungen enthalten ist – sei es als Text oder in der BWLV-Terminüber-**

**sicht –, findet nur unter Vorbehalt und analog zur jeweils aktuellen Entwicklung statt.**

Darüber hinaus gab und gibt es eine Flut an Absagen, die nicht alle im Einzelnen veröffentlicht werden können. Zum anderen denken wiederum nicht alle Veranstalter daran, die adler-Redaktion rechtzeitig über Absagen zu informieren. Ein Anspruch auf

Vollständigkeit ist somit nicht gegeben. **Bitte erkundigen Sie sich deshalb vor jeder Veranstaltung, die nicht eindeutig als abgesagt markiert ist, im Zweifelsfall direkt beim Ausrichter, was und wie nun geplant ist.**

**Danke für Ihr Verständnis!**

Die adler-Redaktion

VERSUCHE IN FRIEDRICHSHAFEN UND KROATIEN

# ERSTE BEMANNT KUNSTFLUGDROHNE DER WELT GETESTET



Die Kunstflugdrohne wird von zwölf Motoren angetrieben

**Kunstflug und Drohnen verbinden – geht das? Offenbar schon, wie die erste Kunstflugdrohne der Welt zeigt. Was es damit auf sich hat, beschreibt Hellmut Penner im Folgenden.**

Herbert Weirather, Liechtensteiner mit zusätzlichem österreichischem Pass und 32 Jahre alt, dazu CEO eines Unternehmens für Sportvermarktung, hat zwei

Hobbys: Eines ist das Fliegen mit seiner Kunstflugmaschine Extra 330 ST, das andere ist das ferngesteuerte Fliegen mit kleinen Drohnen, bei denen mehrere Drohnen in Hallen-Wettbewerben bei halbsprecherischen Rennen über Goggles (Fernsehbrillen) gesteuert werden – ein Markt, von dem es sich inzwischen gut leben lässt. Seine Firma Drone Champions AG veranstaltet an publikumsträchtigen

Orten wie London, Moskau, Zürich oder auch Simatai in China internationale Drohnen-Grand-Prix.

Naheliegender, dass bei den hochpräzisen Drohnen auch Ideen entstanden, diese mannttragend herzustellen. Das Konzept war klar: Es sollte einen Rumpf mit sechs CFK-Pylonen geben, an denen je ein Motor als Hub- und Schubmotor angebracht ist. Bei den Elektromotoren fiel die Wahl auf die deutschen Hacker-Modell-E-Motoren. Deren Q150 treiben normalerweise 25 Kilogramm schwere Flugmodelle an. Der 12-kW-Motorentyp, der unter anderem auch in motorisierten Gleitschirmen zum Einsatz kommt, hat eine offene Luftkühlung. Zwölf Motoren dieser Art sollten in der Lage sein, 165 Kilogramm in die Luft zu bringen. 300 Kilogramm Schub stehen mit den Hacker-Motoren zur Verfügung.

## Erste Starts in Friedrichshafen

Für die Bestätigung der Flugleistungen wählte man in Friedrichshafen die über 10.000 Quadratmeter große Messehalle A1. Die 98 Kilogramm leichte Drohne hat eine automatische Lageregelung wie die meisten Drohnen. Die Steuersignale werden über vollredundante Fernsteuerung übertragen. Später soll es auch



Der Liechtensteiner Herbert Weirather ist der Kopf hinter dem Projekt

möglich sein, „Big Drone“, wie der utopisch aussehende Einsitzer bezeichnet wird, mit einer Sticksteuerung zu versehen. Bis zu 140 Stundenkilometer schnell soll man damit fliegen können. Genau das sind auch die Geschwindigkeiten, mit denen die Minirenndrohnen um Pylone und Tore düsen.

Die Ergebnisse der Flugversuche waren so positiv, dass man sich danach entschied, mit dem Prototypen ins kroatische Vrsar zu reisen, um die Flugversuche ferngelenkt wie schon in Deutschland fortzusetzen. Dort saß CEO Herbert Weirather in der einsitzigen Maschine und absolvierte erste Schwebeflüge mit der Maschine, die Mirko Cesena mit seiner Fernsteuerung steuerte. Cesena ist ehemaliger Drone-Champions-League-Teilnehmer und disziplinübergreifender Champion.

### Fernsteuerung mit Puppe

In einem Gespräch erklärte Weirather, dass er großes Vertrauen in den Fernlenkpiloten gehabt habe, denn als Pilot möchte man eigentlich den Steuerknüppel immer selbst in der Hand haben. Am dortigen Flugplatz konnte er allerdings nur maximal einen Meter über dem Boden schweben. Anschließend habe man eine 50 Kilogramm leichte Puppe ins offene



Das Gerät ist schnell und wendig

Cockpit gesetzt und habe Mitarbeiter Mirko Cesena damit Kunstflug mit der Fernsteuerung machen lassen. Die Drohne habe da ebenso zuverlässig und blitzschnell reagiert, wie es auch die kleinen 150-Gramm-Rennrohnen tun, Kunstflug eingeschlossen. Schließlich sei das Ziel, schon recht bald damit unbemannte Rennen bei großen Rennstrecken durchzuführen, erst im nächsten Schritt würde man bemannte Rennen starten. Es gebe bereits aufgrund der

ersten Veröffentlichungen ernsthafte Anfragen aus Deutschland und den USA.

Ursprünglich, so war es jedenfalls geplant, sollte „Big Drone“ anlässlich der AERO 2020 in der freien Messehalle A1 im Schwebeflug vorgeführt werden. Daraus ist nun bekanntlich nichts geworden. Die Flugversuche im Ausland sollen aber weiter durchgeführt werden.

Text und Fotos: Hellmut Penner

## PERSONALIEN IM WELTLUFTSPORTVERBAND

# HAGGENEY UND KLETT IN NEUE ÄMTER BEI DER FAI GEWÄHLT

Der Weltluftsportverband, die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hat Markus Haggeneý zum neuen Generalsekretär benannt. Der 60-Jährige hatte das Amt nach dem Ausscheiden von Susanne Schödel Ende 2019 kommissarisch ausgeübt. Die FAI ist ihm wohlbekannt. Schon 2014 hatte er die Aufgabe des Sport- und Event-Direktors der FAI übernommen.

Der Deutsche ist im Deutschen Freiballonsport-Verband, im DAeC und in den FAI-Gremien als Ballonpilot und engagierter Funktionär bekannt. Vor allem aber hat er sich als erfolgreicher Wettbewerbsleiter und Ausrichter großer, auch internationaler Ballonevents einen guten Namen gemacht. Die Veranstalter der Gordon-Bennett-Rennen im In- und

Ausland beriefen ihn gerne als Wettbewerbsleiter.

Zudem wurde Stefan Klett als amtierender DAeC-Präsident als einer der Vizepräsidenten der FAI berufen, die jeweils ihre Heimatländer vertreten. Er wird im Weltluftsportverband für die deutschen Luftsportler sprechen.

Traditionell im Herbst treffen sich die Präsidenten der nationalen Aeroclubs zur FAI-Generalkonferenz, 2020 sollte sie in Wuhan, China, stattfinden. Die Austragungsstätte wurde aus verständlichen Gründen abgesagt, eine neue ist noch nicht festgelegt.



Markus Haggeneý ist neuer FAI-Generalsekretär. Er folgt auf Susanne Schödel

Text: DAeC/red.  
Foto: DAeC



EUROPEAN ROTORS

## NEUE HUBSCHRAUBER-MESSE IN KÖLN

Neben bewährten Schlachtrössern wie dieser AW 109 zeigen sich auf der Messe European Rotors auch die neuesten Hubschrauber sowie visionäre elektrische Senkrechtstarter

European Rotors heißt eine **vom 10. bis 12. November** erstmals in Köln stattfindende Messe mit dem Schwerpunkt Hubschrauber und VTOL (vertical takeoff and landing). Veranstalter ist der Europäische Hubschrauber-Verband EHA in Kooperation mit der EASA, während das AERO-bewährte Team der Messe Friedrichshafen die Organisation betreut. Zur Ausstellung dürfen die Hubschrauber direkt vor der Halle 8 auf dem Messegelände landen.

Die European Rotors ist bisher nicht wegen der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie abgesagt, ausdrücklich auch für allgemeines Publikum zugänglich und konzentriert sich auf ziviles Fluggerät. Neben klassischen Drehflügel-Erbauern sind auch einige hoffnungsvolle Hersteller künftiger autonomer Lufttaxi vertreten. Geplant ist die Messe im jährlichen Turnus bis 2022 in Köln, anschließend könnte

sie auch an andere Orte wandern. Alle Infos gibt es unter [www.europeanrotors.eu](http://www.europeanrotors.eu).

Text und Foto: Mit freundlicher Genehmigung des Magazins Luftsport, Ausgabe April/Mai 2020

– Anzeige –

AIP VFR-HANDBUCH

## ONLINE-VERSION LÖST PRINT AB

Die Firma Eisenschmidt stellt zum Ende dieses Jahres ihr gedrucktes Luftfahrthandbuch AIP VFR ein. Stattdessen wird seit September 2019 das Produkt „AIP VFR Online“ angeboten. Informationen zur Online-Version und der Umstellung gibt es auf der Internetseite des Unternehmens ([www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)). Zudem findet sich dort ein Interview mit der Geschäftsführerin, in dem die Gründe für die Umstellung erläutert werden.

Text: red.

## 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](mailto:doerner@air-law.de), Web: [www.air-law.de](http://www.air-law.de)

GRUNDÜBERHOLUNG

**ERSTFLUG MIT VORFREUDE**

2019 hatte die Fliegergruppe Kornwestheim ihren Astir CS in einer aufwendigen Grundüberholung wieder instand gesetzt. Während der corona-bedingten Zwangspause beim Fliegen hat Tim Hessenthaler die Aktion noch einmal Revue passieren lassen und sie in einem Bericht zusammengefasst.

Das Ziel ist erreicht! Das 44 Jahre alte Segelflugzeug Astir CS hat seinen ersten Flug Anfang 2019 nach einer mehr als zwölf Monate dauernden Unterbrechung absolviert. Die Pause für die Grundüberholung war dem Alter und der regen Benutzung des Flugzeuges für Schulflüge



Die Grundüberholung dauerte mehr als ein Jahr



Mittlerweile war der Astir schon des Öfteren in der Luft und wird wieder rege genutzt

im Verein geschuldet. Das Ziel war eine Grundüberholung in kompletter Eigenleistung, um auch in Zukunft einen schönen „Astir“ für den Verein zu haben. Dabei war aber nicht alles nach Plan verlaufen. Ein großer und vor allem teurer Rückschlag war die Plexiglashaube, die während der Reparaturen zerstört wurde.

Einen großen Teil der Arbeit nahm die Lackierung des Rumpfes in Anspruch. Dafür musste zuerst der alte Lack aufwendig entfernt und dann alles glatt geschliffen werden. Nach dem Lackieren mit frischer Farbe entstanden leider einige Farbhasen, die dann in Handarbeit entfernt werden mussten. Zum Ende wurde alles nochmals poliert und mit Folierungen versehen, sodass eine ansprechende Optik und eine verbesserte Sichtbarkeit des Astir in der Luft gewährleistet ist. Auch die Flächen erhielten eine gründliche Pflege, allerdings war dort

der Lack noch so gut, dass eine Neulackierung nicht erforderlich war.

Dabei halfen mehrere Mitglieder der Fliegergruppe mit, darunter auch die Flugschüler, die das Flugzeug für Übungs- und Streckenflüge benutzen. Schlussendlich wurde bei der Jahresnachprüfung die Flugtauglichkeit festgestellt, und der erste Flug nach der Grundüberholung konnte problemlos durchgeführt werden.

Inzwischen war unser schöner Astir schon viele Stunden in der Luft. Die Piloten der Fliegergruppe Kornwestheim freuen sich schon darauf, bald wieder mit dem Astir fliegen zu dürfen.

Text: Tim Hessenthaler  
Fotos: Tim Hessenthaler/  
Tobias Ullmann



Bei dem alten Astir der Fliegergruppe Kornwestheim war nach intensivem Gebrauch in den vergangenen Jahren eine grundlegende Renovierung notwendig geworden



Die Haube ging bei den Instandsetzungsarbeiten kaputt und musste erneuert werden



NEUE EU-VERORDNUNGEN FÜR BALLONFAHRER SEIT DEM 8. APRIL 2020

# BALLOON RULEBOOK: ERGÄNZUNG DES TEILS BFCL

Nachdem auch die Luftfahrt der allgemeine Shutdown getroffen hat, gab es dieses Jahr wenig Echo und Fragen zu den luftrechtlichen Änderungen am 8. April. Auch auf Seiten des BWLV mussten die bereits geplanten Refresher leider aufgrund der Corona-Schutzmaßnahmen abgesagt werden. In der Hoffnung, dass zum Erscheinen dieser Ausgabe bereits viele Ballonfahrer wieder den nächsten Start ins Auge fassen können, gibt der BWLV an dieser Stelle einen kurzen Überblick zu den wichtigsten Änderungen.

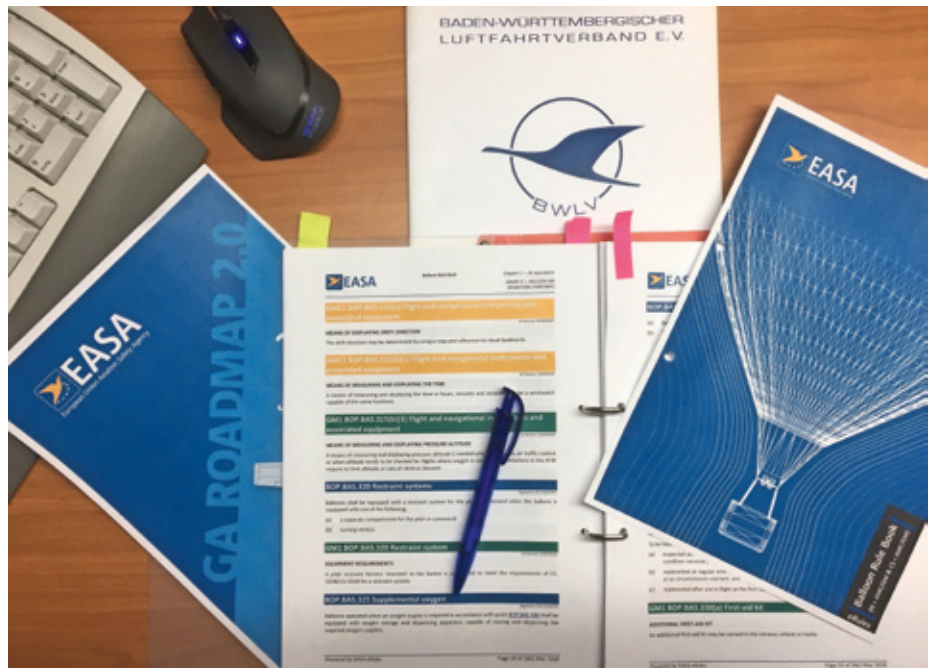
Die erste Stufe der „simpler and lighter rules for general aviation“ im Rahmen der GA-Roadmap kennen wir seit 2018 mit Einführung des Balloon Rulebooks auf Grundlage von VO(EU) 2018/395. Nachdem zuerst der Bereich Flugbetrieb mit BOP-BAS (basic operations) und BOP-ADD (commercial operations) umgesetzt war, geht es jetzt in der zweiten Runde um die Implementierung des Bereichs Lizenzierung, dem Teil BFCL.

Durch VO(EU) 2020/357 wurden am 8. April 2020 die neuen, für die Ballonfahrer spezifischen Regelungen als Bestandteil des Balloon-Rulebooks eingeführt. Die bisherigen allgemeinen Regelungen auf Basis VO(EU) 1178/2011 sind durch VO(EU) 2020/357 aufgehoben.

Alle Verordnungen sind auf der EASA-Seite auch in deutscher Sprache abrufbar. Zudem stehen natürlich auch für den Bereich Lizenzierung die Acceptable Means of Compliance (AMC) und Guidance material (GM) zur Auslegung verfügbar, allerdings nur auf englischer Sprache. Auf der BWLV-Webseite werden wir zusätzlich noch Links und FAQ zum Thema bereitstellen. Diese Zusammenfassung bezieht sich grundsätzlich auf die Klasse Heißluftballone. Die Regelungen für Gasballone, Heißluft-Luftschiffe sowie zu speziellen Betriebsarten wie Fesselaufstieg, Nachtflug etc. sind im Gesetzestext nachzulesen bzw. weiter in den Dokumenten auf unserer Homepage kommentiert.

## Wegfall der LAPL-Lizenz

Der LAPL(B) wird abgeschafft und es gibt für alle Ballon-Piloten nur noch einheitlich den BPL. Umwandlung von LAPL(B)



Der Fachausschuss Freiballon im BWLV hat sich intensiv mit den Neuregelungen im Balloon Rulebook befasst und stellt sie vor

in BPL ist möglich, logischerweise bleiben die Einschränkungen auf nichtgewerblichen Betrieb bestehen.

## Medical

Für den gewerblichen Betrieb wird minimal ein Medical Klasse 2, für den nichtgewerblichen Betrieb wird minimal ein LAPL-Medical vorausgesetzt. Dabei ist aber zu beachten, dass das LAPL-Medical kein ICAO-konformes Medical ist und damit nur innerhalb der EASA-Staaten gilt.

## Fortlaufende Flugerfahrung

Für alle Lizenzen gilt (BFCL.160):

- Mindestens sechs Flugstunden innerhalb von 24 Monaten
- und Schulungsflug mit einem Lehrer alle 48 Monate
- alternativ eine Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Monate.

Hinzu kommt für den gewerblichen Betrieb (BFCL.215):

- mindestens drei Fahrten innerhalb von 180 Tagen, davon mindestens eine Fahrt in der entsprechenden Ballonklasse oder eine Auffrischungsfahrt mit Lehrer
- alle 24 Monate eine Befähigungsüberprüfung (Fahrt mit Prüfer nach BOP.

ADD.315) oder Auffrischungslehrgang in ATO/DTO. Mit der Befähigungsüberprüfung gilt auch der Schulungsflug mit Lehrer nach BFCL.160 (letzter Absatz) als erfüllt.

Besondere Regelungen sind zu beachten, wenn Berechtigungen für verschiedene Ballonklassen bestehen.

## Flugbuchaufzeichnungen

Sofern noch Flugbücher mit altem Vordruck im Einsatz sind ist zu beachten, dass alle Informationen nach AMC1 BFCL.050 enthalten sind: Klasse und Gruppe des Ballons, Funktion des Piloten, Zusatzinformationen je nach Betriebsart (non-commercial, commercial, specialized) sowie Kennzeichnung von Schulungs- und Überprüfungsflügen mit Bestätigungen durch Prüfer, Lehrer oder ATO.

## Ausbildung

Ausbildung kann zukünftig nur noch auf Ballonen der Gruppe A begonnen werden. Flugschüler müssen ein Mindestalter von 14 Jahren haben, um Alleinflüge durchführen zu dürfen. Prüfungsbewerber müssen ein Mindestalter von 16 Jahren haben. Die Ausbildung erfolgt in einer ATO oder DTO. Dabei sind mindestens

16 Flugstunden auf der Gruppe A, davon mindestens zwölf Stunden mit Fluglehrer bei mindestens zehn Befüllungen und 20 Starts und Landungen sowie der beaufsich-

tigte Alleinflug mit 30 Minuten Mindestflugzeit zu absolvieren. Zwischen bestandener Theorieprüfung und praktischer Prüfung dürfen maximal 24 Monate liegen.

Für Erweiterungen auf andere Ballongruppen sind zwei Einweisungsfahrten mit Lehrer sowie mindestens 100 Stunden als PIC für Gruppe B, 200 Stunden für Gruppe C und 300 Stunden für Gruppe D erforderlich.

Für die Erweiterung commercial operations (BFCL.215) ist ein Mindestalter von 18 Jahren sowie 50 Stunden als PIC mit 50 Starts und Landungen und eine Fahrt mit Prüfer zur Kompetenzbeurteilung erforderlich.

### Bestehende Regelungen zum Betrieb

An dieser Stelle nochmals der Hinweis auf einige der bereits eingeführten Regelungen aus dem Part-BOP:

- Fahrtvorbereitung, Wetterbriefing, Vorflugkontrolle, Passagiereinweisung,
- Schutzkleidung für Helfer, Rauchverbot (BOP.BAS.030 und Folgende)
- Rückhaltesysteme für Piloten (BOP.BAS.320)
- Ausnahmen nur bei nicht abgeteilten Körben ohne Drehventil.
- Ballone müssen über einen Sekundär-radartransponder verfügen (BOP.BAS.360). Wenn fest eingebaut oder mitgeführt besteht eine generelle Betriebspflicht in den dafür ausgewiesenen Lufträumen.
- Kenntnis und Beachtung des Betriebs-handbuchs im gewerblichen Betrieb

Text und Foto: Frank Kruspel, Referent Freiballonsport im BWLV

Vereinfachte Übersicht zu den Rahmenbedingungen bei Heißluftballonen		
	non-commercial	commercial
Grundlage	VO(EU) 2018/395 mit VO(EU) 2020/357 Artikel 3 Absatz 2	VO(EU) 2018/395 mit VO(EU) 2020/357 Definition nach Artikel 2 (7a)
Lizenz	BPL	BPL
Ausübung	ohne Vergütung im nichtgewerblichen Betrieb (BFCL.115)	im gewerblichen Flugbetrieb (BFCL.115 + BFCL.215)
Medical	mindestens LAPL bis 40 Jahre max. 60 Monate ab 40 Jahre max. 24 Monate	mindestens Klasse 2 bis 40 Jahre max. 60 Monate bis 50 Jahre max. 24 Monate ab 50 Jahre max. 12 Monate
zusätzliche Voraussetzungen	-	Berechtigung com ops (Pilot) Declaration (Betreiber) Training Erste Hilfe und Umgang mit Feuerlöschern alle 36 Monate
Personenanzahl	max. 4 (1+3)	keine Beschränkung
Fortlaufende Flug- erfahrung	min. 6 Flugstunden innerhalb von 24 Monaten, Schulungsflug mit Lehrer innerhalb von 48 Monaten, alternativ eine Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Monate	min. 6 Flugstunden innerhalb von 24 Monaten, Befähigungsüberprüfung innerhalb der letzten 24 Monate, mindestens 3 Fahrten innerhalb von 180 Tagen oder Auffrischungsfahrt mit Lehrer
Alter	Mindestalter: 16 Jahre Höchstalter: unbegrenzt	Mindestalter: 18 Jahre Höchstalter: 70 Jahre

## KURIOSE BALLONFAHRT

# BEGEGNUNG MIT DEM BORKENKÄFER

**Dass der Borkenkäfer für die Wälder eine ernsthafte Bedrohung darstellt, ist inzwischen sicher jedem bekannt. Was aber Borkenkäfer und Luftfahrt miteinander zu tun haben (können), zeigt diese Geschichte.**

Vor einiger Zeit traf sich am späteren Nachmittag ein Heißluftballonteam zu einer Ballonfahrt. Es war Sommer, die Sonne schien vom wolkenlosen Himmel, der Wind war schwach, und die Laune war gut. Pünktlich zur vereinbarten Zeit trafen auch die Passagiere – drei an der Zahl – am ausgemachten Treffpunkt ein. Alles schien perfekt, und bei allen Betei-

ligten wuchs die Vorfreude auf eine schöne Reise im Ballon.

Da sich das Team noch nicht so lange zusammgefunden hatte – mit anderen Worten: alle, inklusive Pilot waren noch recht unerfahren – wurden die herrschenden Temperaturen zwar für am oberen Ende liegend, aber nicht als ein Ausschlusskriterium für die Fahrt befunden. Lediglich die Statur der drei Mitfahrer wurde als etwas „herausfordernd“ betrachtet, denn das waren schon gestandene Mannsbilder. Aber wie schon erwähnt, der Erfahrungshorizont war noch recht klein, und gemäß der Devise „Passt

scho!“ ging man fröhlich ans Werk. Das Luftfahrzeug wurde aufgerüstet, und beim Abheben lag die Hüllentemperatur noch innerhalb der Betriebsgrenzen – also los!

### Pilot kam ins Schwitzen

Nicht allzu lange nach dem Start und nicht nur wegen der herrschenden Außentemperaturen geriet der Pilot deutlich ins Schwitzen: Die Anzeige der Hüllentemperatur näherte sich mit großen Schritten dem Limit von 110 Grad Celsius, obwohl man sich noch relativ nah am Boden befand. Somit war damit zu rechnen, dass mit zunehmender Höhe sogar die

maximal zulässige Temperatur für die Hülle überstiegen werden würde.

Was also tun? Gleich wieder zu landen schied deswegen aus, weil der Startplatz direkt am Wald lag und auch von viel Wald umgeben war. Und über dem befand man sich bereits. Der Pilot, zwar unerfahren, aber ein pfiffiges Kerlchen, fasste aufgrund der Situation einen super Plan: Wenn es gelänge, zu einem nahen Tal zu kommen, gäbe es vielleicht die Chance, mit der in diesem Tal abfließenden Luft in tiefere Gefilde zu gelangen, was zu niedrigeren Hüllentemperaturen führen sollte. Außerdem sollte bis dahin eine gewisse Gewichtsreduktion zu erwarten sein. Dies nicht wegen des Angstschweißes des Piloten, sondern vielmehr wegen des bis dahin verbrannten Brenngases. Beim Start waren das vier Flaschen à 21 Kilogramm Gas, und anderthalb leere Pullen gleich ca. 30 Kilogramm Masseverlust sollten schon zu niedrigeren Hüllentemperaturen verhelfen, zumal in Verbindung mit der geringeren Fahrhöhe.

### Die Gäste bei Laune gehalten

Nun ist es aber beim Ballönern so, dass der geschickte Luftfahrzeugführer zwar versuchen kann, die Fahrtrichtung zu beeinflussen, ihm das aber leider nicht immer gelingt. Das ist nicht nur unserem schwitzenden PIC passiert, sondern auch schon erfahrenen Leuten mit vielen Hundert oder Tausend Stunden. Zudem war er äußerst bemüht, seine Gäste bei Laune zu halten und denen irgendwelche – möglichst nachvollziehbaren – Erklärungen zu liefern, warum nun ausgerechnet so niedrig über dem Wald gefahren wurde.

„Wenn's läuft, dann läuft's“, so auch hier: Der Trick mit dem Tal versagte kläglich. Zunehmend bange Blicke richtete der inzwischen weniger wegen der Außentemperaturen, sondern immer mehr wegen der Situation Schweißgebadete auf das Hüllenthermometer und auch in den obersten Bereich der Ballonhülle. Sein Schwitzen verstärkte sich insbesondere deswegen noch einmal drastisch, weil die Farbe des Hüllentoffes, der ursprünglich gelb war, sich ganz oben zunehmend in Richtung braun bewegte. Sollte der Stoff womöglich schon kokeln, oder was könnte der Grund für diese Veränderung sein?

### Landung auf freiem Gelände

Äußerlich immer noch lustig und unbeeindruckt von der Situation scherzten Gäste und Pilot. Allerdings legte dieser größten Wert darauf, seinen Passagieren den Ernst der Lage vorzuenthalten. Das gelang ihm auch ziemlich gut, denn hätte es jetzt auch noch Panik im Korb gegeben, wäre es für alle ungemütlich geworden.

Die Anspannung des Luftfahrers ging etwas zurück, als sich die Fahrtrichtung zwar immer noch nicht in Richtung anvisiertes Tal änderte, aber immerhin in Richtung Waldrand. Somit änderte sich sein Plan, vom Wald weg in Richtung freies Gelände zu kommen und dort schnellstens zu landen. Die Landeanfahrt wurde konzentriert durchgeführt. Es begab sich aber, dass der Korb ein paar Baumwipfel etwas touchierte, was das gesamte Gefährt leicht ins Schaukeln brachte. Bestandteil des Kontrollblickes nach dieser Baumberührung war auch

der Check des Inneren der Ballonhülle. Dieser führte zur sofortigen Blutdruck- und Adrenalinerhöhung beim Piloten, denn der braune Bereich des Hüllentoffes hatte sich nach dem „Feindkontakt“ deutlich verändert. Was war geschehen?

Gedanklich spielte der unter Stress Stehende diverse Möglichkeiten durch: War die Festigkeit des Hüllentoffes durch die überschrittene Maximaltemperatur bereits beeinträchtigt? Gab es eventuell noch andere, im Moment jedoch nicht ersichtliche Gründe für diese Veränderung? Egal: Man befand sich über freiem Gelände und dort wurde gelandet. Blutdruck, Adrenalin und die restliche Aufregung reduzierten sich, da alle Beteiligten wieder festen Boden unter den Füßen hatten.

### Des Rätsels Lösung bei der Untersuchung der Hülle

Ballone haben in ihrem oberen Bereich ein Ventil, das mithilfe einer Ventilleine in Richtung Hüllinnenere gezogen wird. Damit entweicht das Traggas und der Ballon bleibt nach der Landung am Boden, zumindest sollte er das tun. Um jedoch mögliche oder weitere Schäden an der Hülle zu vermeiden, verzichtete unser pfiffiges Kerlchen auf den Ventilzug und ließ die Hülle auskühlen, bis der Auftrieb abgebaut war. Das funktionierte auch ganz gut, denn es war ja wie gesagt schwachwindig und der Pilot konnte den Ballon somit noch etwas stehen lassen. Als die Luft in der Hülle ausreichend weit abgekühlt war, wurde der Ballon mit der Topleine (das ist ein Seil, welches vom höchsten Punkt der Hülle nach unten führt) zu Boden gezogen.

Nun lag die Hülle endlich leer am Boden und wurde natürlich sofort untersucht. Erstaunlicherweise war aber von der braunen Verfärbung am Stoff nichts zu erkennen. Dafür lag ein Haufen von ca. einem Pfund gegrillter Borkenkäfer am Boden. Die Tiere waren offensichtlich von der Farbe angelockt und sofort gegrillt worden, als sie sich auf den überhitzten Ballon gesetzt hatten. Und somit lösten sich die Ängste, den Ballon nachhaltig beschädigt zu haben, in Wohlgefallen auf.

Leider bekam das betroffene Ballonteam von der Forstwirtschaft keine weiteren Aufträge zur Borkenkäferbekämpfung aus der Luft – diese hätte es gerne angenommen.



Wenn Borkenkäfer Bäume befallen, hinterlassen sie charakteristische Fraßmuster. Dass die Tiere unter abenteuerlichen Umständen sogar etwas mit dem Ballonfahren zu tun haben können, erzählt Christian Schulz in diesem Bericht

Text: Christian Schulz  
Foto: Pixabay/congerdesign

NEUE SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV:

## MEHR ALS NUR ADRENALIN

Im Rahmen der BWLV-Jugend-Airgames und des daraus hervorgegangenen BWLV-Schnupperspringens hatte sich zuletzt ein breites Interesse am Fallschirmsport entwickelt – sowohl bei den Teilnehmern selbst als auch bei Eltern, Vereinskameraden und Gästen. In den kommenden Ausgaben des adlers soll es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer geben. Es soll erklärt werden, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet.

Am Anfang steht – wie immer – die Ausbildung, für die es grundsätzlich zwei Methoden gibt: Die konventionelle (mit Aufziehleine/automatischer Schirmauslösung) oder die AFF-Methode (Accelerated Freefall – beschleunigte Freifallausbildung), letztere ist die heute überwiegend angewandte.

Beide Ausbildungswege beginnen mit einer meist zweitägigen Theorie- und Praxisschulung, in der die wichtigsten Fähigkeiten für die ersten Sprünge vermittelt werden, insbesondere das Notverfahren zur Aktivierung des Reserveschirms.

Bei der AFF-Methode springt der Schüler in Begleitung zweier Lehrer von Anfang an aus der vollen Höhe (i. d. R. 3.500 bis 4.000 Meter AGL) und erlernt die nötigen Fähigkeiten in sieben, aufeinander abgestimmten Leveln.

Nach Bestehen dieser sieben Level ist er in der Lage, selbstständig zu springen, das heißt, er beherrscht einen stabilen Absprung, kontrollierte Bewegungen um alle drei Achsen und kann seinen Schirm selbstständig öffnen, steuern und landen.

Insgesamt werden 23 Sprünge bis zur Prüfungsreife benötigt. Das bedeutet, nach (im Idealfall) sieben Sprüngen wechselt der Schüler in den Status „free solo“ und springt von jetzt an selbstständig mit Sprungauftrag unter Lehreraufsicht, um das Erlernte zu festigen. Während dieser Zeit erfolgt auch eine erste Einweisung in das Formationspringen, als Grundlage für sichere Sprünge mit mehreren anderen Springern.



Fallschirmspringer in der Ausgleichsbewegung

Am Ende der Ausbildung stehen zwei Prüfungssprünge aus verschiedenen Höhen und eine Theorieprüfung, nach deren Bestehen der neue Springer seine Lizenz erhält. Luftrechtlich sind Fallschirmspringer Luftsportgeräteführer, die Lizenz wird unbefristet erteilt und muss durch mindestens zwölf Sprünge in einem Zeitraum von zwölf Monaten aufrechterhalten werden. Sie wird international von den meisten Staaten anerkannt und eröffnet einem damit die Möglichkeit, an den verschiedensten Orten dieser Welt zu springen.

Da im Rahmen dieser Artikelserie natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der schon jetzt neugierig geworden ist oder mehr wissen möchte, gern unter [froeschle@bwlv.de](mailto:froeschle@bwlv.de) mit Robert Froeschle, dem Referenten für Fallschirmsport im BWLV, in Verbindung setzen!

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV  
Fotos: z



Beim sogenannten Pull wird die Leine gezogen



Per Handzeichen verständigen sich die Springer

**GROSSMODELL-PRÜFERTREFFEN**

# GUT FÜR DIE KOMMENDEN AUFGABEN VORBEREITET

Am Ende des Winters, wenn der Frühling schon vor der Tür steht, treffen sich im zweijährigen Turnus die Prüfer für Flugmodelle über 25 Kilogramm im DAeC. In diesem Jahr fand die Tagung auf dem Flugplatz Auerbach (EDO) im Vogtland statt.

Der Fliegerklub Auerbach hatte den Schulungsraum mit entsprechender Technik zur Verfügung gestellt und die von außerhalb angereisten Teilnehmer konnten die gemütlichen Zimmer im Flugplatzgebäude zur Übernachtung nutzen.

Da alle Teilnehmer schon am Freitagnachmittag angereist waren, wurde der Abend bereits zum zwanglosen Gedankenaustausch genutzt. Im vergangenen Jahr kamen zwei neue Prüferkollegen zum Team, und auch hier bot der Abend gute Gelegenheit sich kennenzulernen. Beide schlossen 2019 ihre Ausbildung ab und haben inzwischen auch schon Abnahmen in eigener Verantwortung durchgeführt.

Das eigentliche Treffen begann am Samstag pünktlich um 9.30 Uhr. Der Erste Vorsitzende des Fliegerklubs Auerbach, Frank Hackl, begrüßte die Teilnehmer und hieß sie herzlich willkommen.

## Rechtliche Situation innerhalb der geltenden EASA-Regelungen

Der Leiter des Luftsportgerätebüros (LSG-B) im DAeC, Frank Einführer, informierte über den Stand der Zulassungen und bedankte sich für die engagierte, verbandsübergreifende Arbeit der Prüfer



Beim Großmodell-Prüfertreffen des DAeC (stehend: der Erste Vorsitzende des Fliegerklubs Auerbach, Frank Hackl)

in den vergangenen beiden Jahren. Ein wichtiges Thema des Treffens war die rechtliche Situation der Modelle über 25 Kilogramm und bis 150 Kilogramm maximale Abflugmasse unter den nunmehr geltenden EASA-Regelungen. Da es derzeit noch keine klaren Aussagen gibt, können sowohl die zulassenden Stellen als auch die Piloten und Halter der Großmodelle davon ausgehen, dass das derzeit praktizierte Verfahren auch weiterhin seine Gültigkeit behält. Sobald sich Änderungen ergeben und Informationsbedarf besteht, wird das LSG-B des DAeC sich an dieser Stelle mit den erforderlichen Informationen melden.

Ein weiterer wichtiger Punkt auf der Tagesordnung war die immer komplexer werdende Technik, die in den Modellen zum Einsatz kommt. Hier sind zum einen

die Prüfer gefordert, stets auf dem Stand der Technik zu sein und sich weiterzubilden. Bei der rasanten Entwicklung in den Bereichen Elektronik/Elektrik, Antriebstechnik und Struktur der Fluggerätezelle sowie der Vielfalt der Anbieter, ist das keine leichte Aufgabe. Der Sektor Fernsteuertechnik/Telemetrie mit seinem enormen Entwicklungspotenzial sei hier beispielhaft genannt.

## Qualifizierte Begleitung der Halter und Piloten ist gewährleistet

Zum anderen muss diese Entwicklung sich ebenfalls in den einschlägigen Lufttüchtigkeitsforderungen (LTF) widerspiegeln. Hier werden derzeit von den DAeC-Prüfern entsprechende Änderungen und Erweiterungen erarbeitet, die dann Eingang in die LTF finden.

Im Ergebnis des alle zwei Jahre stattfindenden Treffens wurde festgestellt, dass die Großmodell-Prüfer des DAeC sehr gut auf die kommenden Aufgaben vorbereitet sind. Sie sind jederzeit in der Lage, nicht nur Abnahmen zur Zulassung von Großmodellen durchzuführen, sondern auch die Halter und Piloten dieser Modelle fachlich qualifiziert und vertrauensvoll vor, während und nach der Abnahme zu begleiten.



Die Großmodell-Prüfer im Luftsportgeräte-Büro (v. l.): Volker Heine, Frank Einführer, Josef Neff, Reinhard Schott, Wolfgang Bücher, René Grunwald

Text: Reinhard Schott, DAeC-Prüfer im Luftsportgeräte-Büro  
Fotos: LSG-B

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC

# NEUER GROSSMODELL-PRÜFER FÜR SÜDDEUTSCHLAND

**Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC konnte zwei neue Großmodell-Prüfer für sich gewinnen.**

Mit René Grunwald vom Modell-Bauclub Lehrte kommt ein Diplomingenieur für Maschinenbau und Industriemechaniker in das Team des LSG-B. Der Spezialist für Motorentechnik mit Wohnsitz in Hannover übernimmt den Bereich Nord/Nord-West.

Josef Neff aus Fischach im Raum Augsburg bringt als Gründungsmitglied des ansässigen Modellflugvereins seine Erfahrungen aus dem RC-Modellbau in das Team des LSG-B ein. Mit seinem Hobby hat er sich auf den vorbildgetreuen Nachbau deutscher Flugzeuge spezialisiert. Er ist Fluggerätemechaniker und Prüfer für Luftfahrzeuge. Er übernimmt als Prüfer für Musterprüfungen, Einzel-

stückprüfungen und Jahresnachprüfungen den Raum Süddeutschland (Baden-Württemberg und Bayern).

Prüfer und Referent für Großflugmodelle, Reinhard Schott und der Leiter des LSG-B, Frank Einführer, konnten sich von den Kenntnissen im Theoretischen und Praktischen bereits vor einem Jahr auf dem Flugplatz Auerbach im Vogtland überzeugen und sind sich sicher, dass sie für die Kunden des LSG-B sowie Mitglieder des DAeC wertvolle und verlässliche Ansprechpartner sind.

Ein herzliches Dankeschön gilt dabei der Bundeskommission Modellflug im DAeC, die beide mit der Bereitstellung von Prüfmaterial und Messmitteln unterstützt.

Text und Foto: LSG-B



Der „Neue“ im Team  
der Großmodell-Prüfer: Josef Neff

DER START IN DIE KÖNIGSKLASSE: SCALE-WETTBEWERBE

## EIN ANFANG IST LEICHTER ALS GEDACHT



Beeindruckender Vergleich: Original und Nachbau

In diesem Jahr ist Matthias Dolderer Modellflugbotschafter 2020. Er ist nicht nur einer der besten Kunstflugpiloten der Welt, sondern auch Modellflieger seit frühester Kindheit. Als ich sein Botschafter-Video vor Kurzem sah, blieb mir folgender Satz im Gedächtnis: „Wenn du irgendeinen Wettbewerb gewinnst, auf den du lange hingearbeitet hast, ist das schon eine Riesenbestätigung und einer der besten Momente.“

Ich möchte hier nun eine Lanze für die Scale-Fliegerei und im Besonderen die Scale-Wettbewerbe brechen. Modelle selbst bauen ist ja in den letzten Jahren immer mehr aus der Mode geraten. Es gibt mittlerweile hervorragende ARF-Modelle, die sich so wie sie sind für einen Semi-Scale-Wettbewerb eignen. Warum also noch selbst bauen?

Dennoch treffe ich immer wieder Modellbauer vom alten Schlag, die ihre Modelle



Der Scale-Nachbau der Royal Aircraft Factory S.E.5A von Thomas Ott beim Wertungsflug in Karlsruhe

nicht nur selbst bauen, sondern auch eigene Pläne erstellen. Doch darauf angesprochen, mal an einem Wettbewerb teilzunehmen, höre ich dann so Sätze wie „Das ist mir zu viel Arbeit“ oder „Für zwei bis drei Flüge ein ganzes Wochenende opfern, dazu habe ich keine Lust.“ Sind wir mal ehrlich, wie viele Flüge kann man auf anderen Treffen oder Flugtagen an einem Wochenende machen? Bedenkt man aber, dass im Vorfeld eventuell mehrere Jahre damit verbracht wurden, diese hervorragenden Modelle zu erstellen, wäre es doch ein Leichtes, noch eine wettbewerbstaugliche Dokumentation zu erstellen und das Modell unter Gleichgesinnten bei einem Wettbewerb zu präsentieren – und mit Glück und Fleiß sogar bis auf das Siegerpodest zu gelangen.

Als ich 2013 von Freunden aus der Schweiz zum Oldtimertreffen nach Frauenfeld eingeladen wurde, wusste ich erst nicht, was auf mich zukam. Ich hatte mich zwar insofern informiert, dass ich eine Dreiseitenansicht von meiner Piper J3C dabei hatte, aber mehr nicht. In Frauenfeld angekommen war ich erst einmal überwältigt von den tollen Modellen. Als es dann ans Fliegen ging, war ich völlig blank. Mir wurde aber von allen Seiten geholfen. Am Ende war es der vorletzte Platz und ich hatte mich mit dem Scale-Virus angesteckt.

Im Anschluss beschäftigte ich mich mit dem Regelwerk genauer und fing an zu trainieren. Anfangs wurde ich von den Vereinskameraden belächelt. Aber das Trainieren der Flugfiguren für den Wettbewerb hat meine fliegerischen Fähigkeiten in den darauffolgenden Jahren erheblich verbessert. Ich kann den Satz von Matthias Dolderer nur bestätigen: „Es ist ein wahnsinniges Gefühl, einen Wettbewerb zu gewinnen“.

Aber auch der Weg dorthin ist fantastisch! Man lernt tolle Leute kennen, die Hilfsbereitschaft unter den Konkurrenten ist vorbildlich. Wenn ich heute auf einem Flugtag oder auch nur im Vereinsumfeld meine Runden drehe, höre ich immer wieder „Man kann kaum unterscheiden, ob das ein Original oder ein Modell ist.“ Alles, was es für einen Scale-Wettbewerb braucht, ist ein vorbildgetreues Flugzeugmodell, eine entsprechende Dokumentation und noch ein passendes Flugprogramm, und schon kann man teilnehmen. Natürlich muss man sich ein wenig mit dem Regelwerk auseinandersetzen. Aber auch hier wurde bereits gute Vorarbeit vom Sportausschuss Scale-Modelle im DAeC geleistet. Das Regelwerk, welches von der FAI vorgegeben wird, ist vollständig ins Deutsche übersetzt.

Die Scale-Wettbewerbe bieten für jeden etwas:

- **Die Einsteigerklasse:** Man braucht lediglich ein vorbildgetreues Modell – egal ob ARF oder selbst gebaut. Es findet keine Baubewertung statt. Somit die ideale Klasse, um einfach mal reinzuschmecken und mittels „Learning by Doing“ erste Wettbewerbserfahrungen zu sammeln. Das maximale Modellgewicht ist 25 Kilogramm.
- **F4H-StandardScale:** Hier findet eine vereinfachte Baubewertung statt. Das Modell wird aus einer Entfernung von fünf Metern begutachtet. Auch hier kann inzwischen (bedingt) mit ARF-Modellen teilgenommen werden. Das Modellgewicht beträgt maximal 15 Kilogramm.
- **F4C Scalemodelle:** In der „Königsklasse“ gilt das volle Programm der Baubewertung. Die Modelle werden bis in die Details bewertet. Auch hier

ist das maximale Modellgewicht 15 Kilogramm.

- **F4G Large-Scale:** Entspricht der Klasse F4C, jedoch dürfen die Modelle bis zu 25 Kilogramm wiegen.

Detaillierte Beschreibungen zu den Scale-Klassen finden sich auf der DAeC-Seite unter [www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f4-scalemodelle/](http://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f4-scalemodelle/). Oder einfach die Fragen an mich per E-Mail: [marcus.hausmann@mmh-software.de](mailto:marcus.hausmann@mmh-software.de)

Text: Marcus Hausmann,  
Sportausschussvorsitzender  
F4 Scale im DAeC; mit freundlicher  
Genehmigung des Magazins  
LuftSport, Ausgabe April/Mai 2020  
Fotos: Florian Feuchtnner

– Anzeige –

**FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF**  
City Airport 68163 Mannheim  
Tel. 0621 - 7001890 Fax 0621 - 70018920  
[www.friebe.aero](http://www.friebe.aero) [info@friebe.aero](mailto:info@friebe.aero)



So ist Modellflug am schönsten:  
im Einklang mit der Natur

## EMPFEHLUNGEN FÜR DEN UAV-BEIRAT

# DER BALANCE ZWISCHEN MODELLFLUG UND NATURSCHUTZ WIEDER EIN STÜCK NÄHER

Seit der Novellierung der Luftverkehrsverordnung vom 7. April 2017 ist der Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen und Flugmodellen über Naturschutzgebieten und Nationalparks generell und pauschal verboten (vgl. § 21b Abs. 1 Nr. 6 LuftVO). Ausnahmeregelungen – auch für bestehende Modellfluggelände(!) – können seither nur noch unter großem Aufwand und mit hohen Auflagen oder in vielen Fällen gar nicht mehr erwirkt werden.

Beispielsweise fordert die Naturschutzbehörde Pfaffenhofen neuerdings für die traditionellen Freiflugwettbewerbe auf dem Lastenabwurfgelände der Bundeswehr in Manching (BY) ein permanentes Monitoring durch professionelle Ornithologen, obwohl bereits nachgewiesen ist, dass die Wettbewerbe naturschutzrechtlich völlig unauffällig und problemlos sind.

### Differenzierende Sichtweise

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC und der MFSD machen sich seit geraumer Zeit nicht nur vor Ort dafür stark, dass eine vernünftige Balance zwischen Modellflugsport und den

berechtigten Belangen des Naturschutzes wiedergefunden wird. Deren Vertreter konnten nun auch an zentraler Stelle überzeugen: Es ist ihnen gelungen, ihre differenzierende und ausgleichende Sichtweise betreffend Naturschutzthemen in die Arbeitsgemeinschaft 2 des sog. UAV-Beirats einzubringen.

Der UAV-Beirat ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ins Leben gerufen worden, um die Meinungen und Ansichten der Experten aus dem UAV- und Modellflugbereich zu hören. Empfehlungen dieses Beirats gelten im BMVI als wichtige Erkenntnisquelle für die politische Willensbildung und die Gestaltung von Regelungen und nicht zuletzt Verordnungen.

### Modellflug nur bei konkreten Auswirkungen auf Naturschutz verboten

Die aktuellen Empfehlungen des UAV-Beirats behandeln unter anderem den Umgang mit Naturschutzbelangen bei UAV- und Modellflugbetrieb. Diese Empfehlungen folgen den Vorstellungen und Argumenten, die der DAeC/MFSD im

Beirat einbringen konnte. Danach soll zukünftig der UAV-Betrieb und die Ausübung des Modellflugsports grundsätzlich auch in Naturschutzgebieten zulässig und nur dann verboten sein, wenn der jeweilige Flugbetrieb auch wirklich Auswirkungen auf die konkreten Schutzbelange des Naturschutzgebiets hat. Der individuell ausgeübte UAV- oder Modellflugbetrieb muss sich also als unvereinbar mit den Naturschutzzielen darstellen. Nur wenn das der Fall ist, ist der Flugbetrieb zu untersagen.

Für die Modellflieger in Deutschland ist die Einbringung der Sichtweise des DAeC/MFSD in die Empfehlungen des UAV-Beirats ein wichtiger Erfolg und als solcher ein wichtiger Baustein im laufenden Übergangsprozess in das neue EU-Recht, um den Modellflug auch in Zukunft an den bekannten und beliebten Plätzen und Stellen im Einklang mit der Natur ausüben zu können.

Text: Bundeskommission  
Modellflug im DAeC  
Foto: Erik Schufmann



ALS JÜNGSTER PILOT UM DIE ERDE:

# CORONA MACHT DIE WELTUMRUNDUNG UNMÖGLICH

Auch seine Nachtflugberechtigung hatte Jannik Hübner schon erworben

Der 17-jährige Jannik Hübner vom Flugsportring Kraichgau in Sinsheim hatte sich für dieses Jahr ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Er wollte als jüngster Mensch alleine um die Welt fliegen (der adler berichtete). Daraus wird nun nichts: Die Corona-Krise hat das Vorhaben zunichte gemacht.

Ursprünglich sollte es am 11. Juli losgehen, 70 Tage später war die Rückkehr nach Deutschland vorgesehen. Geplant waren auf der kompletten Route etwa 40 Zwischenstopps. Hübner wollte mit einer Cessna 172RG fliegen und hatte dafür etwa 175 Stunden vorgesehen. Zur Vorbereitung hatte der junge Mann im vergangenen Jahr die wichtigsten Bausteine in seiner fliegerischen Ausbildung



Seinen Rekordflug wird Jannik Hübner nun nicht mehr antreten



In 70 Tagen wollte der junge Pilot vom FSR Kraichgau in Sinsheim die Welt mit einer Cessna 172RG erkunden

abgeschlossen, darunter den PPL(A) und die Nachtflugberechtigung. Im Folgenden erläuterte er, warum er seinen Plan nun nicht mehr umsetzen kann:

„Aufgrund der aktuellen Corona-Krise ist es für mich leider nicht mehr möglich das Projekt im Sommer durchzuführen. Dies bedeutet dann logischerweise auch, dass ich nicht als jüngster Mensch alleine um die Welt fliegen werde und auch keinen Weltrekord aufstellen werde.“

Durch die aktuelle Kontaktsperre kann ich das Instrument Rating als letzten großen Baustein in der fliegerischen Ausbildung nicht beginnen. Da die Ausbildung zum Instrument Rating drei Monate dauert, würde ich es selbst bei sofortigen Lockerungen nicht mehr schaffen, rechtzeitig fertig zu sein.

Auch wenn es natürlich vor allem schade und ärgerlich für mich ist, dass das Projekt nicht stattfinden kann, so muss man trotzdem die positiven Erfahrungen des Projekts in den Vordergrund stellen, denn die äußeren Umstände kann man nie beeinflussen. Aber man kann das Beste daraus machen.

Durch die Planung meines Projektes war ich in der Lage, enorm viel zu lernen und erleben zu dürfen. Ich habe zum Beispiel nicht nur gelernt, was es heißt, über einen langen Zeitraum an einem Projekt zu arbeiten, sondern ich habe auch gelernt, wie ich eine Webseite und eine Projektmappe erstelle. Außerdem weiß ich nun, wie man erfolgreich eine Crowdfunding-Kampagne durchführt und wie ich über mehrere Jahre einen Zeitplan erstelle und diesen abarbeite. All das ist natürlich in den meisten Arbeitsbereichen hilfreich, und viele Dinge gestalten sich dadurch leichter als vorher.

Mit dem Beste an dem Projekt sind wohl trotz allem die vielen netten Menschen, die ich während den fast zweieinhalb Jahren kennenlernen durfte. Ohne die Hilfe von anderen Menschen wäre ich wahrscheinlich gar nicht erst so weit gekommen. Und noch schöner ist es, dass ich zu einigen dieser Menschen bis heute Kontakt habe.“

Text: red./Jannik Hübner  
Fotos: privat

# EIN JAHR AUF DEM RECHTEN SITZ

Piloten ihre Situations- und Handlungsprototypen abtrainieren zu wollen, beraubt sie ihrer Erfahrung und oft auch ihrer Handlungskompetenz

**Was bringt es, auf Flugschüler in Aktion einzuwirken? Und welche Ansprachen sind überhaupt sinnvoll? Warum es besser ist, auch als CRI manchmal einfach still zu sein, erläutert Dr. Steffen Wagner in folgendem Beitrag.**

Der Pilot – nennen wir ihn Rolf – hat sich auf den Einweisungsflug gut vorbereitet. Er möchte sich heute mit einer Cessna 172 und ihrem Turbodieseltriebwerk vertraut machen. Rolf hat sich zu Hause die Daten der Maschine angeschaut, er hat die Klarlisten vorbereitet, und auch den anstehenden Flug nach Speyer hat er gründlich geplant. Er ist in jüngster Zeit regelmäßig auf verschiedenen Mustern geflogen, unter anderem auch mit einem Fluglehrer, da er eine weitere Klassenberechtigung erworben hat.

Ich bin seit einem Jahr CRI. Wie vermutlich alle, die eine solche Berechtigung und Qualifikation erwerben, bezahle ich gerade nach und nach mein Lehrgeld. Es ist unerheblich, ob man als CRI, FI, Lehrer in der Grundschule oder als Physiotherapeut nach der Ausbildung eigenverantwortlich in die erlernte Tätigkeit einsteigt – man bezahlt Lehrgeld.

Mit dieser Redewendung erkennt der Volksmund die Tatsache an, dass professionelle und komplexe Tätigkeiten einerseits theoriegeleitet erlernt werden müssen, dass aber der Aufbau von Erfahrung und der Erwerb von Einstellungen und Haltungen zu dieser Tätigkeit durch viele Versuche und viele Irrtümer mühsam erarbeitet werden müssen. Ich stecke mitten in diesem Prozess und bin noch weit von einer Meisterschaft entfernt.

## Im Landeanflug

Und so sitzen Rolf und ich nun im ersten Landeanflug auf die Piste 16 nebeneinander und geben unser Bestes. Rolf briefte rechtzeitig mit mir den Einflug in die Platzrunde und meldete uns zur Landung an. Was er bis zu diesem Zeitpunkt tat, war richtig. An manchen Stellen etwas zaghaft und in einer anderen Reihenfolge oder in einer anderen Weise, aber nichts war falsch. Jetzt in der Platzrunde setzt er die Funksprüche etwas spät ab und wir fliegen die Runde auch etwas anders, als ich sie fliegen würde.

Mittlerweile habe ich ihm schon einige Tipps und Hinweise zum Anflug gegeben

und beobachte von rechts genau, was Rolf tut oder nicht tut. Die rechte Tragfläche hebt sich jetzt ein letztes Mal, die rot-weiße Nase der Maschine dreht sich direkt in die tief stehende Abendsonne und wir gleiten auf die Schwelle zu – ein Blick wie ein Kalenderbild.

## Unsanftes Aufsetzen

„Ein bisschen zu tief ... etwas mehr Gas ... jetzt abfangen ... halt, nicht so stark!“ Rums, die Maschine setzt härter auf, als sie müsste. Wir schauen uns an, und ich bemerke in Rolfs Gesicht eine Mischung aus Erstaunen, Enttäuschung und einen Schuss Frustration – was war denn das?



Der Autor Dr. Steffen Wagner (im Bild links) mit seinem Flugschüler

Er schiebt, wie besprochen, das Gas hinein, die Klappenstellung reduziere ich, wir beschleunigen und heben ab. Bald nach dem Abheben fährt der Pilot die Klappen ganz ein, was mir so tief über dem kleinen Waldabschnitt vor dem Rhein unangenehm ist. Das sage ich Rolf auch, verkleidet in einen weisen Hinweis, dass die Maschine noch sehr langsam ist, durch das Einfahren der Klappen der Auftrieb deutlich reduziert wird und wir aber in einer sehr empfindlichen Phase des Fluges sind.

### **Auch die zweite Landung misslingt**

Rolf nimmt das schweigend hin, er ist mit Fliegen beschäftigt. Der zweite Anflug fühlt sich schon zu Beginn irgendwie „gebraucht“ an, fast alles ein bisschen spät, ungenau und korrigiert, und so ist die Landung noch härter als die erste. Das Gesicht des Piloten zeigt dieselben Emotionen wie bei der ersten Landung, nur ist die Komponente Frust jetzt im Vordergrund.

Wir starten erneut durch und auch die dritte Landung ist nicht besser, der Pilot zweifelt an sich. Als wir erneut abheben wird mir klar, dass Rolf ein Problem hat – und das sitzt rechts neben ihm.

### **Situations- und Handlungsprototypen**

Rolf fliegt heute nicht zum ersten Mal ein Flugzeug, er hat sich Routinen erarbeitet, Situations- und Handlungsprototypen aufgebaut, dazu eigene Standards gesetzt. Der emeritierte Professor für pädagogische Psychologie, Diethelm Wahl, definiert die individuelle Vorstellung davon, wie eine bestimmte Situation entstanden ist, wie sie sich auswirken wird und sich weiter gestalten könnte, als Situationsprototyp.

Zu Situationsprototypen gehören in der Regel Handlungsprototypen. Handlungsprototypen bauen auf die Situationsprototypen auf und stellen so etwas wie fertige Handlungsmuster für bestimmte Situationen dar. Sehr vereinfacht gesprochen: Ich erkenne eine bestimmte Situation, schätze sie ein und aktiviere eine choreografierte Reaktion.

### **Vor- und Nachteile**

Der Vorteil von Situations- und Handlungsprototypen liegt darin, dass sie uns schnell reaktionsfähig machen. Der Nachteil ist,

dass sie die eigentlich herrschende Situation und ihre konkreten Umstände nur mehr oder weniger präzise erfassen und die Reaktion daher mehr oder weniger gut als Lösung taugt. Die Fähigkeit, in diesen verkürzten Mustern zu erkennen und zu reagieren, hilft uns bei Handlungen unter Druck.

Meiner Meinung nach ist das beschriebene Phänomen sehr häufig bei Akteuren in der Luftfahrt anzutreffen und sie sollten nicht mit SOPs (Standard Operating Procedures) verwechselt werden.

### **Der Flugschüler verlässt sich auf den Lehrer**

Bei unserem Flug habe ich Rolf in seine Routinen und Abläufe eingegriffen. Da er von seiner Persönlichkeit her betrachtet ein Mensch ist, der Strukturen, Hierarchien und Machtbeziehungen zunächst einmal akzeptieren oder gar anerkennen kann, stellt er die Anweisungen und Hinweise seines Fluglehrers bzw. CRIs nicht in Frage und verzichtet auf den Einsatz seiner eigenen Situations- und Handlungsprototypen.

Das macht ihn langsamer und entscheidungsschwächer, als er es alleine gewesen wäre. Wieder einfach formuliert: Rolf verlässt sich in dieser Situation nicht auf das, was er sieht, einschätzt und was er kann – vielmehr glaubt er an den CRI neben sich. Wenn aber dieser die Situation anders vorfindet, wie in seinen eigenen Situations- und Handlungsprototypen, dann fliegen beide hinter dem Flugzeug her.

### **Fazit: „Anders“ bedeutet nicht gleich falsch**

Was habe ich aus dem Flug für mich gelernt? Erstens: Ein Cessna-Fahrwerk geht nicht gleich kaputt. Zweitens, und das ist das Wichtige: Sitzt neben dir ein Pilot für eine Vertrautmachung oder für einen Übungsflug im Rahmen der Verlängerung der Klassenberechtigung, dann schau dir die Routinen und Abläufe in Ruhe (Ruhe im Sinne von Schweigen und geduldig) an. Triff dann eine Einschätzung zu dem, was du siehst und erlebst: Er macht alles wie du selbst, er macht es anders als du, aber nicht falsch, er macht es falsch. Nur beim Letzteren greife ich direkt ein, hier muss ich nicht diskutieren.

Meiner Einschätzung nach ist aber das, was ich sehe und erlebe, selten falsch. In der Regel ist es einfach nur anders, als



### **Es ist nicht hilfreich, wenn der Lehrer übermäßig auf den Schüler einwirkt**

ich es mache – und das ist ok! Piloten ihre Situations- und Handlungsprototypen kaputt zu reden oder sie ihnen abtrainieren zu wollen, beraubt sie meiner Meinung nach ihrer Erfahrung und oft auch ihrer Handlungskompetenz. Die gut gemeinten Tipps und Ratschläge sind oft genau nur das – gut gemeint. Vielmehr lassen sie aber einen Flieger zurück, für den das Alte nicht mehr verfügbar und das Neue (noch) nicht einsetzbar ist, wenn man nur lange genug auf diese Person einwirkt.

Nach dem dritten Touch-and-go habe ich es also kapiert, mich entschuldigt und Rolf gebeten, alles zu vergessen, was ich nach meinem einführenden „Guten Tag“ gesagt habe. Und siehe da, es wurde besser.

Text: Dr. Steffen Wagner  
Fotos: Ralf Krepper

# JAHRESTAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES MOTORFLUG/ULTRALEICHTFLUG IM BWLV IM DIENSTE DER MOTORFLIEGER

**Kurz vor Ausbruch der Corona-Krise traf sich der Fachausschuss (FA) Motorflug/UL des BWLV zu seiner Jahressitzung in der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck, um Schwerpunkte und Änderungen europäischer und nationaler Regelwerke und ihren Einfluss in verbands- und fachinterner Hinsicht zu beraten. Zudem wurden Empfehlungen für Erleichterungen und Klarstellungen für die Bundeskommission Motorflug des DAeC zur weiteren Bearbeitung ausgearbeitet.**

BWLV-Referent für den Motorflug Walter Nerdinger konnte dazu neben den Mitgliedern und Beiräten des FA den Referenten für Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport des BWLV, Bernd Heuberger, begrüßen. Die externen Schwerpunkte ergaben sich naturgemäß wieder aus dem aktuellen Stand der technischen und lizenzrechtlichen Vorgaben, Änderungen und Regulierungen mit ihrem direkten Einfluss auf das Verbandsmitglied, während der interne Teil sich neben dem Personal- und Haushaltswesen, den letztjährigen Flugsicherheitsvorkommnissen, den geplanten Fortbildungen und dem Wettbewerb befasste.

Die Eingaben der vergangenen drei Jahre des Fachausschusses an den DAeC zur Weitergabe und Klärung an das BMVI, das LBA sowie an die EASA, zur Verbesserung des Motorflugs waren:

a) die Rückführung teils **überzogener Zugangskriterien für Fluglehreranwärter** (Aufwand und Kostenfrage CPL)

b) Anpassung der **modularen Ausbildung** durch FI (A) und FI LAPL(A) für Anwärter in deckungsgleichen und gleichwertigen Ausbildungsanforderungen der Basisabschnitte

c) Stand der Klassifizierung für Flugzeuge mit **elektrischem Antrieb** im Vorschriftenwesen

d) Standardisierung für **Flughandbücher in deutscher Sprache** (Flugzeugvertrieb, EASA-zertifizierte Produkte, EASA-Amtssprachen). Diese werden zum Teil in ausländischer Sprache vertrieben, was der FA als ein Flugsicherheitsproblem einstuft. Der Vorgang liegt zur Zeit noch beim Luftfahrtbundesamt. Die EASA selbst legt in ihren Certification Specifications (EASA (VO(EU) 0748/2012 unter Abschnitt P 21.A.715 lediglich fest, dass

Handbücher, Aufschriften, Listen und Instrumentenbeschriftungen sowie andere notwendige Informationen entsprechend einschlägige Zertifizierungsspezifikationen in einer oder mehreren von der zuständigen Behörde akzeptierten Amtssprachen der Union vorzulegen sind.

e) **Teilanerkennung** von UL-Flugstunden für PPL(A) / LAPL (A) (als nationale Festlegung wie in Österreich)

f) Erarbeitung eines **übersichtlichen Vorschriftenwesens** (zum praktischen Gebrauch für „Normalpiloten“) durch den Arbeitskreis Motorflug DAeC

Nach bisherigem Stand kann eine Teilerleichterung bei a), b) c) für 2020/2021 erwartet werden, die übrigen Vorgänge sind noch in Bearbeitung, wobei ein schneller Erfolg nicht erwartet werden sollte, da dabei teils der Grundgedanke der europäisch harmonisierten Regeln berührt wird. Für b) kann gelten, dass vorerst ein anerkannter Weg für PPL(A)-Bewerber ist, sich zuerst in der Ausbildung zum LAPL(A) anzumelden und nach entsprechender Reife zur weiteren Ausbildung für PPL(A) (Theorieprüfung, Überlandflüge).



Der Fachausschuss Motorflug/UL traf sich zu seiner Jahrestagung auf dem Klippeneck

Da die Rechte einer PPL(A) alle Rechte aus der LAPL(A) beinhalten, kann mit einem LAPL-Medical auch PPL(A) im beschränkten Berechtigungsumfang für LAPL(A) (MTOM 2.000 Kilogramm, drei Pass) geflogen werden. Das bedeutet auch weiter, dass ab einem Alter von mehr als 50 Jahren und der Gültigkeitsdauer des Medicals der Klasse 2 (ein Jahr) diese Bescheinigung für LAPL(A) zwei Jahre ab Ausstellungsdatum läuft, Voraussetzung im zweiten Jahr ist jedoch wieder die Einschränkung auf LAPL(A)-Rechte. Weiter gilt, dass nach Durchführungsverordnung 2019/1747 die Flugzeiten mit UL-Fluglehrer (PIC) am Doppelsteuer der Auffrischungsflug oder weitere Flüge mit Flugauftrag in die fortlaufende Zwölf-Stunden-Flugerfahrung integriert sind.

Egon Schmaus berichtete über die Motorflugaus- und Fortbildungen des Verbands 2019/2020. So wurden in den 112 BWLV-Vereinen mit Motorflugbetrieb von 64 Vereinen (Mischbetrieb Motor/Mose/UL) und der Motorflugschule von 269 tätigen Fluglehrern mit Berechtigung Motorflugausbildung (darin 204 FI-UL sowie CRI 112) auf 340 Motorflugzeugen/UL ca. 1.800 Flugstunden geleistet. Dabei konnten 105 PPL(A)/LAPL(A), 42 UL- sowie 82 CR-Lizenzen erreicht werden. Weitere erfolgreiche Ausbildungen fanden im Bereich Schleppflug, Nachtflug sowie Sprechfunklehrgang und einem Flugwetterseminar statt. Aktuell verzeichnet zum Beispiel die BWLV-Motorflugschule Hahnweide 43 Auszubildende (Statistik Vereine Februar noch unvollständig).

Regionalbeirat Nordbaden und UL-Beauftragter des BWLV Günther Hausmann führte für zwölf UL-Fluglehreranwärter

aus acht BWLV-Vereinen im Oktober 2019 in Hockenheim einen vom DAeC genehmigten dreitägigen Lehrgang durch. Alle Teilnehmer konnten erfolgreich abschließen.

Regionalrat UL Markus Lachner führte erfolgreich zwei Trainingslager für Motorflug in Allstedt (EDOD) durch. Er fand dort gute Voraussetzungen vor, es gab keine Lärmbeschwerden. Leider – so seine Aussage – sei die Beteiligung aus Baden-Württemberg an diesen Wettbewerben sehr gering.

Ein weiteres Problem, mit dem sich der Fachausschuss befassen muss, ist der Antrag der Deutschen Flugsicherung mit geplanter Herabsetzung des kontrollierten Luftraums C von Fl 100 auf Fl 95 im Bereich Alpen/Stuttgart. Dies würde bei Antragsgenehmigung in diesem Bereich die freie Wahl der VFR-Flughöhe in den Ostquadranten auf Flugfläche 75 begrenzen und die Bewegungsfreiheit damit stark beschneiden.

Regionalrat Südbaden Heinz Korella gab prinzipiell zu bedenken, dass die Heraufsetzung des Ultraleichtfluggewichts von 472,5 auf 600 Kilogramm auch eine markante Umstellung der gewohnten Anforderungen im Start- und Landeverfahren mit höheren Stallgeschwindigkeiten mit sich bringen wird. Dies sei insbesondere problematisch bei schlechtem Wetter, Seitenwind oder turbulenter Luft. In seinem Bericht ging er weiter auf die aktuelle Lage in Bezug auf den Flugplatz Freiburg ein, wo nach neuen Informationen mit Anträgen an den Gemeinderat nun der Erhalt des Flugplatzes (Kosten/Rentabilität) erneut grundsätzlich infrage gestellt werde.

2020 zeigt die Mitgliederstatistik BWLV im Bereich Motor-/UL-Flug einen weiteren Anstieg (primär Ultraleicht) auf insgesamt 3.066 Mitglieder (Motor 2.536, UL 530). Der BWLV ist damit im Motorflug weiter stärkster Landesverband im DAeC.

Für 2020 hat sich der Fachausschuss neben der weiteren Verfolgung seiner bisherigen Eingaben an den Gesetzgeber die Schaffung eines praxismgerechten, übersichtlichen Auszugs der gängigen Vorschriften im Motorflug in Zusammenarbeit mit dem DAeC vorgenommen.

In einer persönlichen Ansprache verabschiedete Referent Walter Nerdinger in der Sitzung das langjährige Mitglied Josef Kieble aus dem Fachausschuss. Kieble engagierte sich rund 50 Jahre lang hervorragend und mit großer Sach- und Fachkunde im Fachausschuss Motorflug und leistete kameradschaftliche Hilfe über den BWLV hinaus für den Motorflugsport. Auch für den Fachausschuss selbst stehen 2020/2021 mehrere Personenwechsel an. Wer sich dafür interessiert, sollte mit Referent Walter Nerdinger Kontakt aufnehmen (nerdinger@bwlv.de).

Allen Helfern und Gönnern – einschließlich der unbürokratischen, verständnisvollen und schnellen Unterstützung durch die Behörde und den Verband mit seiner Geschäftsstelle – möchte der FA Motorflug recht herzlich danken. Er wünscht allen Luftsportlern eine unfallfreie Saison 2020.

Text: Walter Nerdinger, Referent Motorflug im BWLV  
Foto: z

– Anzeige –





## ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG



- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.

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

SIE BRINGEN ES -  
WIR BESPANNEN ES!

... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!



### FLUGZEUGBESPANNUNG VOM FACHMANN!

ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG • Am Sportpark • 04179 Leipzig • Tel: 0341 - 44 23 05 0 • Email: info@OratexBespannwerk.com

WANDERSEGELFLUG

# EINMAL RUND UM DIE OSTSEE

Dr. Albert Kießling war im vergangenen Jahr mit seinem Fliegerkameraden Diether Memmert auf Wandersegelflug an der Ostsee unterwegs. Nachfolgend berichtet er über seine spannende Reise, bei der die beiden Flieger eine überwältigende Gastfreundschaft erfahren haben.

Meinen ersten Wandersegelflug habe ich im Jahre 1993 mit einem Discus bM zusammen mit Hanno Obermayer durchgeführt. Er führte von der Hahnweide zur französischen Mittelmeerküste und war noch sehr überschaubar. 2005 gelang mit Hartmut Hummel der bisher erfolgreichste Flug, als wir bis zur Nordküste Norwegens vordringen und in nur zweiinhalb Wochen die gesamte Ostsee umrunden konnten. Trotz vieler Versuche gelang es nie wieder, diesen Flug zu toppen. Bei unserem vorläufig letzten gemeinsamen Wandersegelflug im Jahr 2017 begleitete uns Diether Memmert, der auch schon umfangreiche Wandersegelflugerfahrung vorzuweisen hatte. Leider war uns das Wetter damals nicht wohl gesonnen, sodass Diether und ich in diesem Jahr beschlossen hatten, einen weiteren Versuch zu unternehmen, die Ostsee im Segelflugzeug zu umrunden. Der vorliegende Beitrag beschreibt die Grundlagen und Begebenheiten dieses Versuchs.

### Ausrüstung

Um eine mehrwöchige Reise in dünnbesiedelten Ländern durchstehen zu können, bedarf es einer Mindestausrüstung, für die in einem Segelflugzeug erst einmal Raum geschaffen werden muss.

Mein Ventus 2cM ist mit 40 PS nicht gerade üppig mit Motorleistung ausgestattet, hat aber ein großes Gepäckfach, in dem man Laptop, Karten, Öl, Luftpumpe und Putzmittel unterbringen kann. Davor passt noch die Kleider Tasche aus Kunstleder, die gleichzeitig als Kopfstütze dient. Die Zeltausrüstung ist ebenfalls in einem Flugzeug angepassten Kunstledersack untergebracht, der die Rückenlehne ersetzt. Links und rechts hinter dem Sitz sind in die Hohlräume neben dem Fahrwerk herausnehmbare GFK-Boxen eingelassen, in denen man einen Werkzeugsatz und andere Dinge unterbringen kann. Knietaschen und eine Box in der Rumpfspitze ergänzen die Ausrüstung, und im



Die zurückgelegte Strecke bei dem großen Wandersegelflug, der insgesamt mehr als einen Monat dauerte, betrug rund 5.200 Flugkilometer

Leitwerk wird die serienmäßige Batteriebox genutzt, um Ersatzteile wie Propellerstopper, Endschalter, Zündkerzen, Schrauben, Federn und Klebebänder zu verstauen. Selbstverständlich gehört auch eine Gewichtsübersicht dazu, in der das Gewicht und der Hebelarm eines jeden Gepäckstücks festgehalten sind und aus der jederzeit die genaue Schwerpunkt lage ermittelt werden kann.

In skandinavischen Ländern ist es vorteilhaft, Benzin in den Flächentanks mitzuführen, weil es immer weniger Flugplätze gibt, an denen man AVGAS tanken kann. Außerdem lässt sich das Gewicht der nichttragenden Teile verringern, wenn man den Rumpftank nicht volltankt. Dazu habe ich in meinem Flugzeug zwei Zusatzpumpen mit Absperrhähnen nachgerüstet, die es ermöglichen, den Rumpftank auch in der Luft kontrolliert zu befüllen. Bei früheren Wandersegelflügen ist es mir nämlich schon passiert, dass der Sprit aus den Flächentanks nicht von alleine in den Rumpftank nachgelaufen ist.

### Reisevorbereitung

Die Reisevorbereitung nimmt bei meinen Wandersegelflügen mindestens genauso viel Zeit in Anspruch wie die Reise selbst. Obwohl ich immer einen vollen Kartensatz für die bereisten Länder mitschleppe, benutze ich die Karten nur in Ausnahmefällen zur Navigation. Stattdessen verlasse ich mich im Flug lieber auf meinen PDA mit XCSoar und meinen SDI-Flugdatenrechner, in denen Luftraum- und Flugplatzdateien sowie die möglichen Außenlandefelder mit den aktuellsten Daten abgelegt sind. Im Internet erhältliche Dateien sind selten auf dem aktuellen Stand und enthalten insbesondere auch nicht die Daten, die man als Segelflieger zur effektiven Navigation benötigt.

So gilt es denn vor jeder Reise, die AIPs der einzelnen Länder zu durchforsten und die aktuellen Luftraumdaten in die Dateien einzupflegen. Dabei lege ich großen Wert darauf, daß die einzelnen Lufträume auch mit den aktuellen Frequenzen der zugehörigen Kontrollstellen

und mit weiteren Infos versehen sind, die für den Segelflug relevant sind. Die Flugplatzdaten sind bei kleineren Flugplätzen nicht immer auf der ICAO-Karte eingetragen. Sie sind häufig nur auf den Internetseiten der Vereine zu finden. Zusätzlich kontrolliere ich die Abmessungen der Landeflächen mit Google-Earth.

## 1. Etappe Hahnweide – Bamberg

Am 14. Juni ist es soweit, die Vorbereitungen sind abgeschlossen, das Wetter sieht brauchbar aus. Diether startet gegen 13 Uhr mit seinem Ventus2cM mit 50-PS-Solomotor in Vogtareuth, ich komme von der Hahnweide erst gegen 14.30 Uhr in die Luft. Weil es keine Freigabe für den Hahnweidesektor gibt, muss ich mich erst mühsam bis zum Aichelberg vorkämpfen, komme dann aber in der immer besser werdenden Thermik relativ zügig voran. Auf der Vogtareuther Frequenz kann ich schon früh Kontakt mit Diether aufnehmen. Er findet im Bayrischen Wald ebenfalls gute Bedingungen vor und landet ca. eine halbe Stunde vor mir in Bamberg, unserem vereinbarten Treffpunkt. Dort werden wir mit gewohnter Gastlichkeit empfangen.

## 2. Etappe Bamberg – Aschersleben

Am nächsten Tag endet mein Startversuch zunächst im Gras neben der Asphaltbahn, wo mich der böig auffrischende Seiten-/Rückenwind hin manövriert hat. Da an ein selbständiges Rollen zur



Zusatzrüstung für den Wandersegelflug

Gegenwind-Startstelle nicht zu denken ist, rolle ich beim zweiten Versuch quer zur breiten Startbahn an und diesmal gelingt es mir, in Bahnrichtung mit Vorhaltewinkel abzuheben. Dennoch beschließe ich am Bahnende, wo die Hochspannungsleitung verdächtig naherückt, nie mehr mit Rückenwindkomponente zu starten, so lang auch immer die Startbahn sein möge. Diether war vor mir gestartet, berichtet aber ebenfalls, dass er trotz höherer Motorleistung mit den turbulenten Abwinden in Bahnmitte zu kämpfen hatte.

Bei weiterhin starkem Südostwind gelingt es uns, im engen Teamflug ohne Motor über den Thüringer Wald zu gelangen. Getrieben von dem starken Rückenwind fliegen wir an Jena-Schöngleina vorbei nach Laucha. Weil wir aber keine Flugaktivitäten erkennen können, beschließen wir, zu unserem Ziel Aschersleben weiterzufliegen. In Aschersleben landen wir mit Rückenwind und rollen im mittelhohen Gras auf das Vereinsheim im Westen des Platzes zu. Im Ausrollen bleibt Diether an einem Grasbüschel hängen und macht einen leich-



Vor dem Start auf dem Flugplatz von Feringe

ten Ringelpitz, wobei er nicht bemerkt, dass sich dabei sein rechtes Flächenrad selbständig macht. Das sollte leider noch Folgen haben.

Nach dem Aussteigen bemerken wir, dass wir uns auf einem abgesperrten Gelände befinden, auf dem wir nirgends eine Telefonnummer finden, um uns anmelden zu können. In der Not kontaktiert Diether den Geschäftsführer des Landesverbands Thüringen, Eberhard Wötzel, der in Jena zu Hause ist. Danach dauert es nicht lange, bis gleich mehrere Vorstandsmitglieder des Vereins auf dem Flugplatz erscheinen, um uns einen Schlüssel für das Vereinsheim zu übergeben. Aschersleben ist für seine Wellenfluglager bekannt, das Vereinsheim ist deshalb bestens ausgestattet.

### 3. Etappe Aschersleben – Stendal

Der nächste Tag ist ein Samstag. Als wir aufwachen, sind die ersten Vereinsmitglieder schon mit der Vorbereitung des Vereinsflugbetriebs beschäftigt. Zwei Vereinsmitglieder ziehen uns mit ihren Autos über den holprigen Rollweg zum Start im Osten des Platzes. Dabei bewähren sich die Zugseile, die wir immer mitführen.

Sobald die ersten Thermikwolken sichtbar sind, starten wir nacheinander und heben trotz starkem Gegenwind noch gerade rechtzeitig ab, um die Gebäude am Ende des Platzes bei starker Turbulenz überfliegen zu können. Nach dem Start versuche ich vergebens, mit Diether Kontakt aufzunehmen. Mir wird schnell klar, dass er Probleme mit dem Funkgerät



In Vilhelmina mussten die beiden Piloten notgedrungen im stillgelegten Vereinsheim übernachten

hat, während ich feststellen muss, dass mein Vario-Ton ausgefallen ist. Da wir das Flugziel Stendal vorher abgesprochen haben, fliege ich los, er folgt mir im engen Verband.

Die ohnehin zerrissene Thermik reicht bei Überquerung der Elbe nicht aus, um gegen den starken Wind anzukommen. Diether zieht den Motor, ich rette mich an die Abraumhalde des Zielitzer Kalibergwerks, die in niedriger Höhe guten Hangaufwind hervorbringt, der aber leider nur bis 600 Meter reicht. Um dem ED-R74 auszuweichen, muss ich ebenfalls den Motor bemühen. Plötzlich haben wir wieder Funkkontakt: Diether ist eingefallen, dass er neben seinem Headset-Mikrofon auch noch ein Bordmikrofon besitzt. Gut, wenn sowas nicht in Skandinavien passiert.

In der Heide angekommen, erwarten uns die dort üblichen Fünf-Meter-Bärte, mit

denen wir ohne Mühe nach Stendal gelangen. Beim Rausrollen aus der Bahn bemerkt Diether das Fehlen seines Flächenrades. Ein Anruf bei den Segelfliegern in Aschersleben genügt, um das Rad im hohen Gras dingfest zu machen. Schnell sind zwei Piloten bereit, das Rad am nächsten Morgen mit einem Motorsegler nach Stendal zu überführen.

Auf unsere Zeltausrüstung können wir wieder einmal verzichten, die Übernachtung im Vereinsheim von Stendal ist kein Problem. Am nächsten Tag werden wir von den ansässigen Campern zum Frühstück eingeladen. Wetterbedingt nutzen wir den Tag zur Montage von Diethers Flächenrad und zum Reparieren meines Triadis-Sprachmoduls, das für den Ausfall meines Vario-Tons verantwortlich war.

### 4. Etappe Stendal – Högenäs

Die RASP-Vorhersage von Stefan Löfgren ist für den heutigen Tag sehr optimistisch und rückt den Flug über zwei Ländergrenzen hinweg in den Bereich des Machbaren. Deshalb nehmen wir das Erstellen des Flugplans frühzeitig in Angriff, trotzdem kostet uns die Prozedur zwei Stunden Startverzögerung. Der DFS-Account von Diether mit dem aufschlußreichen Namen „Rentnerjet“ erweist sich von großem Vorteil. Bis aber der elektronische Flugplaneditor bereit ist, alle unsere segelfliegerischen Eingaben anzuerkennen, bedarf es dennoch einiger Anrufe bei der freundlichen DFS-Servicestelle. Ein Flugplan ist ja auch nicht unbedingt für Segelflugzeuge ausgelegt. Kleine Flugplätze und Segelfluggelände sind unbekannt und müssen deshalb mit einer ganz bestimmten Koordinaten-Syntax eingegeben werden. Immerhin stehen wir jetzt mit unserer neuen Typbezeichnung „VENT“ auf der



Über Pajala

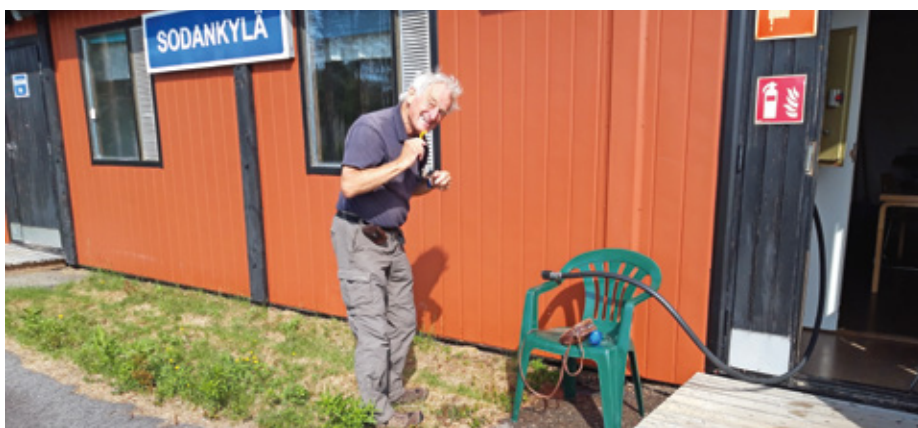


gleichen Stufe wie ein Airbus, die allgemeine Kennung für Segelflugzeuge „GLID“ wird für Klapptriebler nicht mehr akzeptiert.

Beim Wandersegelflug bringt das Fliegen mit Flugplan einige Vorteile: Da die Controller wissen, wo man hin will, werden Freigaben problemloser erteilt. Nachteilig ist lediglich, dass der Transponder – mit Ausnahmen – eingeschaltet sein muss und Strom verbraucht. Für den Teamflug ist es außerdem unerlässlich, dass die Teammitglieder Funkgeräte mit Dual-Watch besitzen, um sich nicht nur mit dem Controller unterhalten zu können.

Nach dem Start in Stendal erreichen wir relativ schnell die Küste östlich von Lübeck. Als wir dort vom Nordkurs abweichen und der Thermik über der Küstenlinie folgen, kommt von Langen die sorgenvolle Nachfrage, ob wir denn wirklich im Segelflug nach Schweden fliegen wollen. Erst, als wir versichern, dass das schon mehrmals gelungen sei, ist der Controller beruhigt. Tatsächlich können wir in der zerrissenen Inselthermik bis zum Fehmarn-Belt vordringen, die Basishöhe reicht aber nicht aus, den 20 Kilometer breiten Belt und den mindestens ebenso breiten, thermiklosen Küstenstreifen über dem dänischen Festland zu überfliegen – zwei kurze Motorhübe sind unumgänglich.

Die Controller auf dem dänischen Festland sind Segelflieger gewöhnt, sodass man mit dem nötigen Verhandlungsgeschick Freigaben bis zur aktuellen Basisshöhe erhält. Das größere Problem ist diesmal der starke Seitenwind, der uns



In Sodankylä musste das Wasser aus dem Feuerwehrschauch zum Rasieren herhalten

immer wieder versetzt, sodass wir die dänischen Äcker und Wiesen oft aus nächster Nähe betrachten können. Wir fliegen von Flugplatz zu Flugplatz, von denen es hier viele gibt. Nach einiger Zeit werde ich mutiger und so bleibt es nicht aus, dass ich kurz nach dem Überfliegen des wunderschönen Wasserschlosses Frederiksborg bei Hillerød den Motor ziehen muss. Ich kann mich in der verblasenen Thermik über der dänischen Küste nicht länger halten und entschieße mich auf kürzestem Wege über die Meerenge nach Högenäs zu fliegen, das ich im Gegenwind gerade noch im Gleitflug erreiche. Diether kommt eine Viertelstunde später ohne Motorbenutzung nach.

Högenäs ist ein reiner Motorplatz, die Segelflieger sind wegen der Küstennähe vor langer Zeit nach Ljungbyhed umgezogen. Dennoch haben wir Högenäs in der Vergangenheit sehr häufig als Anlaufstelle genutzt. Lasse, der Platzwart, kennt uns schon lange, und so können

wir wie gewohnt ein Zimmer im Vereinsheim belegen. Lasse hat uns schon die Fahrräder bereitgestellt, um im nahegelegenen Supermarkt für Proviant zu sorgen.

## 5. Etappe Högenäs – Ljungbyhed

Am nächsten Tag will Diether eine schwedische Familie in Ljungbyhed besuchen, die ihn bei seiner missglückten Außenlandung (wegen Versagens des Motors) vor drei Jahren aufgenommen und versorgt hatte.

Wir starten auf dem Grasplatz, mein Motor bringt zwar nicht die volle Startleistung, der Start gelingt bei dem Gegenwind aber ohne Startabbruch. Die Thermik funktioniert gut und der Platz in Ljungbyhed wäre problemlos zu erreichen gewesen, hätte uns der Controller von Ljungbyhed nicht gezwungen, den Motor anzuwerfen und den Platz im Motorflug anzufliegen; ich darf ihn erst



Startaufbau in Pudasjärvi



## Motorreparatur in Birzai

wieder einfahren, als ich mich im Endteil befinde.

Während der Woche findet in Ljungbyhed die Ausbildung der schwedischen Airlinerpiloten statt, dann müssen alle lästigen Flugbewegungen ferngehalten werden, obwohl es zwei Startbahnen gibt. Die Segelflieger von Ljungbyhed sind zu bedauern! Wir können wieder in ihrem Vereinsheim übernachten und am Abend überraschen uns Diethers Bekannte mit einem köstlichen Abendessen und zwei Champagnerflaschen. Wir können uns über die schwedische Gastfreundschaft nicht beklagen.

## 6. Etappe Ljungbyhed – Ljungby-Feringe

Am nächsten Tag wasche ich meinen Luftfilter mit Benzin aus und ein Probe- lauf zeigt, dass der Motor wieder volle Standleistung bringt. Der Fluglehrer der privaten Flugschule, der ebenfalls im Vereinsheim übernachtet hat, verhandelt mit den Turm-Controllern unseren Soll-Abflug mit streng vorgegebenen Routen.

Der Start funktioniert problemlos und da wir offensichtlich nicht den schlechtesten Eindruck hinterlassen, erhalten wir sogar früh die Erlaubnis, den Motor einzufahren. Erstmals bekommen wir Eindrücke von guter schwedischer Thermik. Allerdings nähert sich von Westen eine Gewitterfront, sodass wir die letzten Kilometer nach Ljungby-Feringe in leichtem Regen zurücklegen müssen.

Beim Ausrollen begrüßt uns schon von weitem Anders Eidstedt, der hier als Fluglehrer, Werkstattleiter, Kassen- und Immobilienwart für den Weiterbestand des Vereins sorgt. Das Vereinsheim hat er hotelmäßig ausgebaut, selbst lebt er aber in einer Holzhütte mit daneben liegender Sauna. Gastvereine sind hier sehr willkommen. Wir laden ihn zweimal zum Abendessen ein, so ersparen wir uns den Fußmarsch zum acht Kilometer entfernten Supermarkt – Diether hat immerhin schon 85 Lebensjahre auf dem Konto.

## 7. Ljungby-Feringe – Siljansnäs

Nach dem Start gegen 12.30 Uhr finden wir 1.200 Meter Basis vor. Die Thermik ist wieder stark zerrissen und nach ca. 100 Kilometer Flug muss Diether den Motor bemühen. Hinzu kommt ein erneuter Funkausfall (diesmal wegen einer leeren bzw. defekten Batterie), was in dieser Gegend besonders unangenehm ist. Nach einer Weile ist er wieder zu hören, nachdem er auf die zweite Batterie umgeschaltet hat.

Am Gelände Alleberg vorbei kommen wir immer mehr in den Einflussbereich des Vänern-Sees. dessen kalte und feuchte Luft sich erst über Land erwärmen muss, bevor sie auf die kalte Luft des Vättern-Sees aufgleitet. Diese Tendenz ist fast überall in Schweden deutlich zu spüren. Die Seele der Thermik scheint auch hier nur selten die Feuchte zu sein, sodass die gute Thermik

meist nur auf der Luvseite der Seen zu finden ist. Die Luvseite des Vättern-Sees ist leider voller Luftraumbeschränkungen, die wirklich gute Thermik ist uns also nicht zugänglich. Dennoch gelingt es uns, ohne Motor bis Karlsskoga vorzudringen, von wo wir bei 2.000 Meter Basis problemlos unser Ziel, den Airpark Siljansnäs am Siljansee erreichen.

Zu unserem Leidwesen ist der Flugplatz wie ausgestorben, die Leute sind alle zu den Mittsommerfeierlichkeiten verschwunden. Selbst Ingmar, der deutschsprechende Platzwart, erzählt uns per Telefon, dass die Flugplatzhütten alle ausgebucht sind. Doch wir haben Glück im Unglück: Auf dem Flugplatz begrüßen uns zwei deutsche Segelflieger, Caro und Jan Rothardt, die mit Baby, fünfjährigem Sohn, Ventus1cM und VW-Bus inklusive Anhänger eine Segelflugrundreise durch Skandinavien unternehmen. Sie sind gerade aus dem Segelflugzentrum Dala Järnä angereist. Sie laden uns zu einem leckeren Grillabend ein. Zum ersten Mal müssen wir diesmal unsere Zeltausrüstung bemühen.

Am nächsten Morgen scheitert der Weiterflug: Mein PDA hat beim Start keine GPS-Verbindung und mein Motor lässt mich wieder mit Minderleistung über die Bäume kriechen. Ich baue die Vergaser aus und bemerke dabei, dass eine Befestigungsschraube des Anlassers fehlt. Das offene Schraubenloch hatte wohl zur Folge gehabt, dass der Vergaser Fremdluft zog und somit die Leistung reduzierte. Ein freundlicher Schwede besorgt schnell

eine passende Schraube, danach ist die Leistung wieder da.

## 8. Etappe Siljansnäs – Vilhelmina

Am nächsten Tag starten wir bei aufziehender Cirrenfront in Richtung Sveg und finden unter der Abschirmung gute Thermik. Die Wetteroptik zwingt uns außerdem zu einem Richtungswechsel: Statt Sveg peilen wir jetzt Solleftea und Vilhelmina an, das wir bei starkem Gegenwind gerade noch erreichen. Im Anflug stellen wir fest, dass der Turm nicht mehr besetzt ist und wir allein auf dem geschlossenen Regionalflughafen landen müssen. Die Halle des früher ansässigen Vereins ist leer, das Clubheim verschlossen. In der Not öffnen wir das mit Planen verschlossene Hallentor und gelangen auf diesem nicht ganz legalen Weg in das Clubheim. Wieder benutzen wir unsere Zelte zum Übernachten und werden um 4 Uhr früh von der Flughafenmannschaft geweckt, die den nächsten Linienflug vorbereitet. Wir dürfen jetzt offiziell das Vereinsheim benutzen und erfahren, dass der Verein aufgelöst ist.

## 9. Etappe Vilhelmina – Gällivare

Diesmal hat Diether ein Problem: Sein Hauptfahrwerk verliert Luft, so dass wir per Taxi in die 25 Kilometer entfernte Stadt fahren müssen, um Lebensmittel und Reifendichtmittel zu besorgen. Er hat Glück: das Loch im Reifen ist so klein, dass das Dichtmittel bis zum Ende des

Wandersegelflugs hält und wir gegen 2 Uhr mit Ziel Pajala starten können. 2.200 Meter Basis mit der für Schweden üblichen klaren Sicht lassen zunächst Freude aufkommen. Im Norden sind aber zunehmend Cumulonimben zu erkennen, sodass wir uns kurzerhand entschließen, den Flughafen von Gällivare anzusteuern. Gegen den strammen Westwind schaffen wir es gerade noch rechtzeitig, vor einem Jet zu landen. Ein Flughafenbediensteter aus Stuttgart empfängt uns freudig und sorgt dafür, dass wir den Schlüssel des Clubheims bekommen. AV-GAS können wir hier ebensowenig tanken wie vorher in Vilhelmina.

## 10. Etappe Gällivare – Sodankylä

Am nächsten Morgen planen wir den Grenzübertritt nach Finnland, wobei es sich wieder als vorteilhaft erweist, den Flugplan über den Account der DFS zu erledigen, da die Rückfragen der finnischen Kontrollstellen direkt zwischen Langen und Helsinki geklärt werden. Die Serviceleute von Gällivare stehen Spalier, als wir gegen 12.25 Uhr zum Start rollen. Der Kurs führt in direkter West-Ost-Richtung nach Sodankylä, dem nördlichsten Segelflugplatz Finnlands. Vor den ankommenden Gewittern entschließen wir uns, hier zu landen und finden wieder einmal einen menschenleeren Flugplatz vor, sodass wir unsere Zelte aufschlagen müssen. Das einzige, was wir an diesem Abend noch finden, sind Steckdosen zum Aufladen der Handybat-

terien. Zum Abendessen brechen wir zu Fuß in die nahegelegene Stadt auf, werden aber auf der Landstraße bald von einem freundlichen Finnen aufgelesen und vor einem guten Lokal abgesetzt.

Das Kaffeewasser entnehmen wir am nächsten Tag dem Feuerwehrschauch. Irgendwann erscheint ein finnischer Flugschüler mit einer Cessna aus Helsinki und organisiert über die Betreiberfirma der AV-GAS-Tankstelle einen Tankwart. Wir füllen unsere Flächentanks und unternehmen einen Startversuch, der für mich in fünf Meter Höhe jäh endet, nachdem der Motor in dieser Höhe einfach stehen bleibt. Gottseidank ist die Startbahn des früheren Militärplatzes lang genug zum Wiederlanden.

Nach der Landung läuft der Motor wieder, allerdings mit nur noch 5.100 Umdrehungen. Immerhin kann ich allein zum Abstellpunkt zurückrollen, doch der Flugtag ist erst einmal gelaufen. Der Ausbau der Vergaser bringt keine neuen Erkenntnisse. Nach mehreren Standversuchen kommt die Leistung allmählich wieder zurück. Deshalb bleibt die Vermutung, dass der Sprit aus der selten genutzten Tankstelle, aus der auch keine Drainage gezogen worden war, Spuren von Wasser enthalten hatte.

## 11. Etappe Sodankylä – Pudasjärvi

Bevor wir am nächsten Tag auf Strecke gehen, unternehme ich vorsichtshalber



Sowjetischer Panzerspähwagen mit deutschen Besuchern in Sasnava – links der Autor Dr. Albert Kießling, rechts Diether Memmert

noch einen Probestart, der zum Glück problemlos verläuft. Das Wetter beschert uns heute ca. 1.400 Meter Anfangsbasis, später steigt sie stellenweise auf 1.700 Meter an. Bei starkem Westwind können wir die TMA von Rovaniemi nur mühsam umrunden. Diether muß über dem inzwischen geschlossenen Militärflugplatz Kemijärvi kurz den Motor nutzen. Im abklingenden Regen einer sich auflösenden Regenwolke erreichen wir schließlich unser Ziel Pudasjärvi.

Die Wettbewerbsleitung der gerade stattfindenden Clubklassemeisterschaft hat den Tag gecancelt. Wir werden herzlich empfangen und trotz starker Belegung wird noch ein Doppelzimmer in den Wettbewerbsunterkünften herbeigezaubert. Ein freundlicher Finne fährt uns zum Abendessen in die Stadt.

### 12. Etappe Pudasjärvi – Jämijärvi

Am nächsten Morgen wird der Wettbewerbsstart eigens für uns unterbrochen, sodass wir ungehindert vom Wettbewerbsgeschehen in die Luft kommen. Man stelle sich so etwas in Deutschland vor! Heute bringt die Thermik stellenweise drei bis vier m/s Steigen hervor, sie ist aber nur schwer zu finden. Diether hat Bedenken, unter diesen Bedingungen weiterzufliegen, sodass wir schon gegen 16 Uhr in Jämijärvi, dem ältesten Segelflugplatz Finnlands, landen.

Hier sind fast alle Luftsportarten vertreten, am zahlreichsten sind die Fallschirmspringer: Ihre Absetzmaschine beschallt den Flugplatz inklusive Umgebung bis spät in den Abend hinein. Obwohl es am Flugplatz ein Hotel gibt, übernachten wir

in unseren Zelten direkt neben unseren Flugzeugen. Starker Wind und Ausbreitungen am nächsten Tag zwingen uns dazu, noch eine weitere Nacht in Jämijärvi zu verbringen.

### 13. Etappe Jämijärvi – Rapla

Dann aber wird das Wetter besser. Der Flugplan vom Vortag muss nur noch kopiert werden und das Nachtanken an der AVGAS-Tankstelle funktioniert problemlos. Wir starten um 12.30 Uhr bei guter Blauthermik und passieren bei nordwestlichen Winden das Nadelöhr zwischen Tampere und Pori in Richtung Oripää. Kurz davor ist die Herrlichkeit aber schon wieder zu Ende. Eine 8/8-Abschirmung und der mit Zelten zugestellte Flugplatz von Oripää zwingen uns, die Lücke zum 60 Kilometer entfernten Flugplatz Kiikala im Sägezahn zu überbrücken.

Dort erwartet uns aber wieder Wolken-thermik mit 1.500 Meter Basis, die uns bis zur Südküste von Finnland trägt. Über der Küste steigen wir im Motorflug weiter bis zur beantragten Höhe von 7.500 ft. Dann geht's im Gleitflug über den 70 Kilometer breiten Finnischen Meerbusen. Ich erreiche problemlos das estnische Festland, wo ich in der Nähe des Flugplatzes Umala einen weiteren Hub benötige, um die Wolken-thermik im Landesinneren zu erreichen. Dort fliegen wir weiter nach Rapla.

Der ehemals russische Militärplatz ist ein Grasplatz, auf dem alle Luftsportarten vertreten sind. In einer der Hallen finden wir Toni, der uns in die Infrastruktur von Rapla mit zwei Plumsklos und der museumsreifen Wasserversorgung russischer Bauart einweist. Für die Übernachtung

nehmen wir die Flugleiterbaracke des Fallschirmspringerclubs in Beschlag, dann fährt uns Toni bereitwillig in die nahegelegene Stadt zum Einkaufen.

### 14. Etappe Rapla – Viljandi

Der Start auf der Graspiste gestaltet sich grenzwertig. Bei böigem Seitenwind werden wir nach ca. 200 Meter Rollstrecke zu einem Slalom zwischen den aufgestellten Grasballen gezwungen und heben gerade noch vor Platzende ab. Bei der unerwartet niedrigen Basis bis maximal 1.000 Meter kämpfen wir uns nach Süden vor, müssen aber zweimal den Motor bemühen, bevor wir in Viljandi das Handtuch werfen.

Wie nicht anders zu erwarten, ist der Flugplatz wochentags menschenleer. Im Internet finden wir aber die Telefonnummern der beiden Vereinsvorstände Mart und Erki. Sie sorgen dafür, dass nach kurzer Zeit ein Vereinsmitglied aus Viljandi erscheint: Walter führt uns in die Infrastruktur des ehemaligen Kurier-Flugplatzes der AEROFLOT ein. Der Verein, der den Platz übernommen hat, besteht aktuell aus 15 Mitgliedern und betreibt nur noch motorgetriebene Flugzeuge. Das letzte Segelflugzeug wurde an den befreundeten Club in Ridali verschenkt

Danach lädt uns Walter zu einer Stadtführung durch Viljandi ein, eine ehemalige Hansestadt. Sie fühlt sich als die Kulturhauptstadt Estlands und beherbergt eine imposante Burgruine aus dem 12. Jahrhundert. Wir laden Walter zum Abendessen ein. Überraschend stößt noch Mart dazu, der aus dem 80 Kilometer entfernten Tärtu angereist ist und uns einen Kanister AVGAS mitbringt. Er führt uns in die Geschichte der Stadt ein und begleitet uns dann zum Flugplatz, wo er zusammen mit Walter das Holz für die Sauna vorbereitet. Die Gastfreundschaft kennt hier keine Grenzen.

Wir schlafen auf den Aeroflot-Sesseln im Empfangsraum des Flugplatzes. Am nächsten Morgen erscheint Erki, er hat in Deutschland studiert und lehrt jetzt an der Universität in Tallinn. Das Wetter lässt nicht an einen Weiterflug denken, so haben wir Zeit, seiner Bitte nach einem Interview mit der ortsansässigen Zeitung nachzukommen. Außerdem veranlasst er, dass der Platz für uns frisch gemäht wird.

### 15. Etappe Viljandi – Birzai

Das Wetter am nächsten Tag entwickelt sich nur langsam, über Lettland sind



Zum Abendessen in Ljungbyhed

noch Schauer zu sehen. Wir starten ohne Probleme auf dem 800 Meter langen Grasplatz. Bei 1.400 Meter Basis kommen wir gut voran, fallen aber an einem Regenschauer auseinander, um dann wieder in der Nähe des Flugplatzes Cesis zusammenzufinden. Die fliegerische Infrastruktur von Lettland ist allgemein noch sehr bescheiden, Cesis sieht aber von oben sehr gepflegt aus. Nach vorübergehender Blauthermik gelingt es uns, wieder Anschluss an die Wolken thermik zu finden, wir müssen aber in der Nähe von Jekabspils den Motor benutzen, um eine Wolkenbank im Westen zu erreichen. Ihr folgen wir bis zu ihrem westlichen Ende. Dann kommt das Gleiten über den großen Wald in Richtung Birzai, wo ich über einer Straße vor der Grenze erneut den Motor benutzen muss, um sicher den Flugplatz in Birzai zu erreichen.

In Birzai dreht ein UL-Schüler Platzrunden, sein Fluglehrer kennt mich noch von dem Besuch 2005. Er übergibt uns ungefragt den Schlüssel zum Vereinsheim und drückt uns zu unserer totalen Überraschung auch noch den Schlüssel seines Privatautos in die Hand. So können wir bequem unsere Einkäufe erledigen und am nächsten Tag die Sehenswürdigkeiten der Bierstadt bewundern.

## 16. Etappe Birzai – Sasnava

Der nächste Tag wartet mit Überraschungen auf. Beim Start im Gras dreht mich der Seitenwind einfach um, der Motor bringt nur noch halbe Leistung. Eine verölte Zündkerze deutet auf ein Zündproblem hin, sodass der Fehler nach Ausbau der Schwungradverkleidung in der windgeschützten Flugzeughalle schnell behoben werden kann: Der Flachstecker einer Zündspule hatte sich durch Vibration und Schwerkraft gelöst.

Mit zwei Stunden Verzögerung können wir einen erneuten Startversuch unternehmen, diesmal aber auf der kaum benutzten Hartbahn von Birzai. Sie steht besser im Wind, ist aber an den Rändern teilweise mit Gras bewachsen. Nach dem Abheben erwischt mich am Ende der Bahn eine Böe und ich bemerke einen kurzen, harten Schlag nach links, steige dann aber problemlos weiter. Später macht mich Diether darauf aufmerksam, dass ich ein riesiges Grasbüschel am äußeren Querruder hängen habe, das sich leider nicht abschütteln lässt. So muss ich heute wohl oder übel mit Handicap weiterfliegen. Dann zwingt uns die südlich von Kaunas liegende

Abschirmung, den nächstgelegenen Flugplatz Sasnava mit Motorunterstützung anzusteuern.

Die Fallschirmspringer feiern dort gerade Nationalfeiertag, sind aber schon einige Tage gegroundet wegen der starken Winde. Im Vereinsheim ist noch ein Doppelzimmer für uns frei und für 20 Euro Tagesgebühr dürfen wir ohne Formalitäten das vereinseigene Auto benutzen. So lassen sich die folgenden vier Ruhetage mit Besuchen der nahegelegenen Stadt Mariampole und ohne nennenswerten Lagerkoller ertragen.

Am ersten Ruhetag lernen wir Vilius kennen. Er ist Clubmitglied und besitzt eine private Halle mit UL sowie eine Villa mit Badesee und privater Hartbahn. Von ihm und seiner deutsch sprechenden Frau sind wir zum leckeren Abendessen eingeladen. Vilius hat sich inzwischen dem Hobby verschrieben, einen alten sowjetischen Panzerspähwagen zu restaurieren. So haben wir Gelegenheit, einen Panzer russischer Bauart von innen kennenzulernen.

## 17. Etappe Sasnava – Pila

Am 11. Juli können wir endlich die Weiterreise nach Polen antreten. Bei 1.000 Meter Basis und immer noch starkem Nordwestwind erreichen wir etwas mühsam die Masuren, wo uns eine vorhergesagte Abschirmung zu vier Sägezähnen zwingt. Ab Ketrzyn, dem früheren Rastenburg, in dessen Nähe sich das gesprengte Führerhauptquartier (Wolfschanze) befindet, hellt sich der Himmel wieder auf, sodass wir bei ansteigender Basis den Flugplatz Pila (ehemals Schneidemühl) erreichen, wo noch eine riesige Zeppelinhalle für die Unterstellung der diversen Fluggeräte genutzt wird. Wir übernachten in der Vereinsbaracke und haben wieder einen Tag Pause, um die Sehenswürdigkeiten der Stadt kennenzulernen.

## 18. Etappe Pila – Klix

Am nächsten Tag starten wir bei heftigem Nordwind in Richtung deutsche Grenze. Die Herrlichkeit ist leider bald vorüber, als über dem Warthetal die Basis auf 600 Meter absinkt. Dennoch gelingt es – an dem wunderschönen Nationalpark Warthemündung vorbei – bei Küstrin die deutsche Grenze zu überqueren und zwischen aufgetürmten Cumulus-Congestus-Wolken nach Klix zu gelangen, wo uns der Platzwart Alex empfängt und uns im Ver-

einheim unterbringt. Auch hier müssen wir noch einen Tag pausieren, bevor wir den Weiterflug Richtung Heimat antreten können.

## 19. Etappe Klix – Hahnweide

Seit dem Start am 14. Juni ist ein Monat vergangen, jetzt hält uns nichts mehr am Boden. Zu Hause warten wichtige Termine. Wir starten bei Grauthermik mit 7/8 Bedeckung und 600 Meter Basis. In zehn Kilometer Entfernung vom Flugplatz helfen allerdings nur noch Kurzhübe mit dem Motor, um im Nordstau der sächsischen Mittelgebirge bei 1.000 Meter Wolkenuntergrenze voranzukommen. Mein Motor zeigt sich von seiner besten Seite, sodass sich mein Adrenalin-Verbrauch in Grenzen hält. Nach zehn Hüben erreiche ich ohne Probleme den Flugplatz Auerbach, wo sich das Wetter bei ansteigender Basis allmählich zum Hammerwetter entwickelt. Gegen 19 Uhr kann ich nach ca. viereinhalb Wochen und 5.200 Flugkilometern wohlbehalten auf der Hahnweide zur Landung ansetzen. Auch Diether hat seinen Heimatflugplatz in Vogtareuth ohne Probleme erreicht.

## Fazit

Leider ist die ganze Reise nicht so glatt verlaufen. Zum teilweise grenzwertigen Wetter mit meist heftigem Wind haben sich überproportional viele Pannen gesellt. Einschließlich der unvorhergesehenen Standläufe und der erfolglosen Startversuche hat die Reise sechs Motorstunden und ca. 100 Liter AVGAS gekostet. Die Sonne hat aber immer noch den größten Anteil zur Gesamtenergiebilanz beigetragen. Wen es interessiert, der kann die Flüge detailliert im OLC nachvollziehen. Die vielen Ruhetage haben – obwohl sie für einen reinen Segelflieger nicht lukrativ erscheinen mögen – dazu beigetragen, dass wir die Kultur der durchreisten Länder näher kennengelernt haben und die Kontakte zu Land und Leuten vertiefen konnten. Während in den skandinavischen Ländern immer wieder die einzigartige Natur mit ihren Seen- und Moorlandschaften fasziniert, ist es auf baltischer Seite vor allem die besondere Kultur und Geschichte dieser Länder.

Text und Fotos:  
Dr. Albert Kießling

# DEN „ACRO-LAPPEN“ IN DER TASCHÉ – UND WAS DANN?



Um sich im Segelkunstflug weiterzuentwickeln, braucht es den geschulten Blick von außen

**Der neu erworbene Segelkunstflugschein ist in der Tasche, die ersten Figuren erlernt und das Fluggefühl „upside-down“ verdaut – da stellt sich für manchen Piloten vielleicht die Frage: „Und nun?“ oder „Wie erhalte ich mir die neu erlernten Fähigkeiten und baue diese eventuell sogar aus?“. Das ist gar nicht so schwer, denn es gibt gute Möglichkeiten zum Einstieg in die Wettbewerbe.**

Wer schon mal auf einem Kunstfluglehrgang war, hat dort vielleicht bereits erste Kontakte in die Wettbewerbsszene geknüpft, denn einige der Segelkunstfluglehrer und Trainer des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV, welcher jedes Jahr verschiedene Lehrgänge anbietet, sind dort schließlich „zu Hause“. Gerade für frische Inhaber der Kunstflugberechtigung ist „Wettbewerb“ jedoch ein großes Wort, ein großer Schritt. „Werde ich mich blamieren?“ Solche oder ähnliche Gedanken kommen schnell in den Sinn und tauchen in persönlichen Gesprächen auf. Doch ist der Schritt wirklich so groß? Was sollte mich denn bewegen, auf einen Wettbewerb zu gehen?

Die Motive zur Erlangung der Segelkunstflugberechtigung sind vielfältig. Dies reicht vom Sicherheitsgedanken über die Freude an ungewöhnlichen Fluglagen bis hin zur perfekten Beherrschung des Flugzeugs in allen Lagen. Hilfreich ist hierbei sicher auch die erste Erkenntnis, die Neulinge relativ schnell trifft: Egal ob 100 oder 1.000 Flugstunden, dreht sich die Erde, ist es mit der fliegerischen Fähigkeit recht schnell vorbei. An freie Kapazitäten zur räumlichen Orientierung nicht zu denken, intuitiv

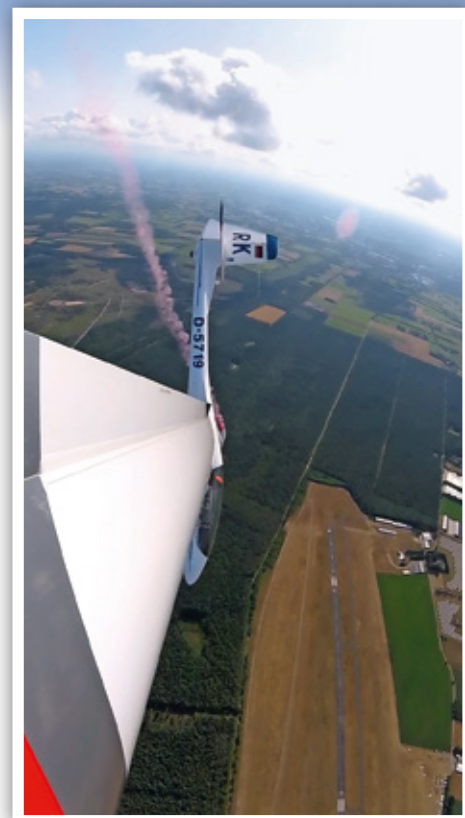
richtig reagieren: Fehlanzeige. Segelkunstflug ist ein Sport. Wie in allen anderen Sportarten auch hilft hier nur kontinuierliche Übung weiter. Dies gilt übrigens für alle Grundabsichten, egal ob Sicherheitsgedanke oder Freude an lautloser Perfektion.

Doch wo kann kontinuierlich geübt werden? Wer kann Fehler korrigieren und Einsteiger begleiten? Oder anders ausgedrückt: „Wie komme ich weiter?“

Wie auch im Streckenflug gilt: Ohne Ansprechpartner, ohne Betreuung, kocht man schnell im „eigenen Saft“ und kommt nicht wirklich von der Stelle. Wer regelmäßig im eigenen Verein nach Erwerb der Berechtigung selbstständig übt, erkennt schnell, dass die häufigsten Rückmeldungen eher „sah gut aus“ oder „nicht schlecht“ als Kernaussage haben. Details für weitere Fortschritte lassen sich hier jedoch nicht ableiten. Es benötigt schon ein gewisses Auge, um die Details zu erkennen. Wer entsprechend fachkundiges Personal hat, schätze sich glücklich, es ist jedoch eher nicht die Regel.

Speziell für Piloten nach dem Lehrgang bieten sich jedoch direkte Anschlussmöglichkeiten an:

- Der Lehrgang selbst, denn viele Lehrgänge bieten nicht nur die Teilnahme zum Erwerb der Kunstflugberechtigung an, sondern auch den Bereich „Weiterbildung“. Daher wäre ein Weg, doch einfach die Veranstalter des besuchten Lehrgangs einmal zu kontaktieren. Man kennt sich bereits, ebenso die Umgebung und



Wettbewerbe bieten eine gute Gelegenheit zu lernen

den Flugplatz und kann sich so voll auf Übung und Weiterbildung konzentrieren.

- Speziell für die ersten Schritte nach dem „Acro-Lappen“ gibt es die DoSis oder Doppelsitzer-Wettbewerbe. Verschiedene Segelkunstflug-Organisationen veranstalten diese, der Förderverein Segelkunstflug im BWLV jährlich in Blumberg, aber auch in Bayern oder anderen Bundesländern gibt es diese. Ein Blick auf die entsprechenden

Homepages hilft hier weiter (zum Beispiel [www.segelflug.com](http://www.segelflug.com))

## Wettbewerb? Wie soll ich da „üben“?

Das Wort Doppelsitzer in DoSi ist der Schlüssel. Geflogen wird auf diesen Wettbewerben nämlich ausschließlich mit Schuldoppelsitzern (ASK-21, Perkoz, DG-1000, DG-500, etc.). Man kann entweder sein eigenes Flugzeug mitbringen oder einfach die vor Ort zur Verfügung stehenden Doppelsitzer der Fördervereine nutzen. Geflogen werden üblicherweise drei verschiedene Programme, wobei nach dem ersten Programm das Feld geteilt wird und jede der sich dadurch ergebenden zwei Klassen ein weiteres Programm fliegt. Jeder Pilot wird also zwei Programme fliegen. Etwas bessere Ergebnisse bringen einen zu anspruchsvolleren Programmen. Dies wird jedoch nicht verpflichtend gehandhabt: Hat man sich das nächste Programm angesehen und Selbstzweifel, kann man stets auch in die andere Klasse wechseln.

## Doch was passiert mit dem zweiten Sitz des Doppelsitzers?

Hier darf sich jeder Pilot einen „Co“ aussuchen. Fliegen Erfahrene zum Beispiel mit Freund, Freundin oder Partner, können Einsteiger sich einen erfahrenen Piloten oder Lehrer als Backup auf den hinteren Sitz schnallen. Auch diese können mitgebracht oder vor Ort ausgesucht werden! Denn bei den Doppelsitzer-Wettbewerben achten die Organisatoren stets auf einsprechende Verfügbarkeit sogenannter Safety-Pilots. Selbst Weltmeisterschaftsteilnehmer finden sich hier häufig.

Das Ziel ist klar: Freude an neuen Programmen – gepaart mit dem Input, wie diese zu fliegen sind. Gerade als Einsteiger bietet sich somit die Möglichkeit, neue Figuren zu erlernen und Programme gezielt mit den Profis in Ruhe zu besprechen. Zusätzlich sitzt ein selbiger beim Wertungsflug hinter dem PIC im Flugzeug, kann also bei Bedarf auch aktive Hilfestellung geben, Figuren ansagen oder Fehler korrigieren.

Ein weiterer Vorteil: Man sieht zum Beispiel dasselbe Programm von verschiedenen Piloten in der Luft präsentiert. Das schafft Vergleichsmöglichkeiten und somit auch „den Blick“, wenn es um das Erkennen von Optimierungspotenzialen geht.



Um sicher zu fliegen, können auch Safety Pilots auf dem hinteren Sitz zum Einsatz kommen

Bewertung ist hier ebenfalls das Stichwort: „Was wird denn bewertet?“

Segelkunstflug hat eine gewisse Ähnlichkeit zum Eiskunstlauf. Im Wettbewerb sitzen am Boden mehrere Punktrichter (auch Judges genannt auf Neudeutsch). Diese versuchen, die Dinge, die dargeboten werden, in Zahlen auszudrücken. Ist ein Looping wirklich rund? Ist eine Rolle wirklich gerade? Sind Winkel (45 Grad/90 Grad) auch wirklich präzise? Bei Winkeln bedeuten zum Beispiel fünf Grad Abweichung einen Punktabzug von einem Punkt. Aber auch die Frage, wie „rund“ ein Looping wirklich ist, geht in die Bewertung ein. Die Maximalpunktzahl für eine Figur beträgt zehn Punkte. Zusätzlich erfolgt die Benotung des genutzten Raums – wer das Programm kurz vor Moskau fliegt, erntet hier natürlich weniger Lorbeeren.

Eine gute Zusammenfassung findet sich auf der Homepage der britischen Kollegen: [www.aerobatics.org.uk/judging](http://www.aerobatics.org.uk/judging)

Ebenfalls lesenswert ist die Wettbewerbsordnung für Segelkunstflugmeisterschaften (SKWO), hier im Besonderen die Anlagen A und B: [www.daec.de/sportarten/segelflug/download/#c1179](http://www.daec.de/sportarten/segelflug/download/#c1179)

Hier schließt sich der Kreis wieder zu den Safety-Pilots. Durch die vor Ort zur Verfügung stehende Expertise lassen sich die Fragen ebenso klären, oder einfach am Abend mal mit den Schiedsrichtern sprechen. Diese geben nämlich den Einsteigern ebenfalls gerne Auskunft, bzw. dokumentieren auf dem Wertungsbogen den Hintergrund zu jeder bewerteten Figur. Fragen ist also durchaus nicht nur geduldet, sondern erwünscht!

## Doch was kommt danach?

Ein DoSi findet üblicherweise am Wochenende statt, sprich es wird kein Urlaub benötigt. Wenn man aber etwas mehr Zeit investieren möchte, bildet der sogenannte Salzmann-Cup die ideale Anlaufstelle nach dem DoSi. Hier findet man etwas mehr Wettbewerbsgeschehen vor. Was heißt das? Es wird zum Beispiel in den offiziellen Klassen geflogen: Sportsman, Advanced, Unlimited. In der Sportsman ist durchaus auch noch das Fliegen mit einer ASK-21 möglich, aber auch Pilatus B4 oder Salto dürfen teilnehmen. Benannt ist dieser Wettbewerb nicht umsonst nach Wilhelm „Salzmann“ Düerkop: Nachwuchsförderung ist ein zentrales Element.

Wer seinen Safety-Pilot vorerst noch behalten möchte, kann dies auch hier tun! Nicht selten steigt dann zum Beispiel ein Unlimited-Teilnehmer mal hinten mit ein, wertvolle Tipps inklusive, denn auch die fortgeschrittenen Piloten wissen um die Komplexität der Kunstfliegerei und helfen hier gerne weiter.

Auch lässt sich der Ablauf eines Wettbewerbs nach offiziellem Regelwerk gut kennenlernen, denn diesem folgend, wird geflogen. Inhalt sind drei verschiedene Programme je Klasse, dementsprechend dauert dieser Wettbewerb etwas länger. Insgesamt vier Tage werden veranschlagt, durch die Terminwahl mit Brückentag, wird jedoch nur ein Urlaubstag hierfür benötigt.

Auch abseits des Wettbewerbsgeschehens lassen sich viele Ratschläge und Hilfestellungen gewinnen, üblicherweise campen im Segelkunstflug die Teilneh-

mer nämlich am Platz. Während des gemütlichen Teils am Abend kann also fleißig weiter besprochen und gefachsimpelt werden oder es können Programme gebastelt werden.

Aber auch am heimischen Rechner oder gemütlich mit dem Tablet auf der Couch lässt sich das Erlernte vertiefen. Mit Simulatoren, wie zum Beispiel „Condor“ können neue Programme im Kopf verankert werden. Das Wissen um selbige, bzw. das „Wie packe ich ein neues Programm an“, findet sich ebenfalls zum Beispiel auf der Homepage des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV: [www.segelkunstflug.com/figurenportrait](http://www.segelkunstflug.com/figurenportrait) und [www.segelkunstflug.com/segelkunstflug/programmgesprachen](http://www.segelkunstflug.com/segelkunstflug/programmgesprachen).

Worauf kommt es bei den einzelnen Figuren an? Wie positioniere ich ein ganzes Programm, bzw. wie „lese“ ich dessen Raumbedarf? Wie für den Streckenflug die besten Thermikgebiete, so sollte man auch im Segelkunstflug die Theorie nicht verschmähen! Wissen um das „Was geht“ und „Wie“, ist auch hier

unabdingbar und versetzt uns in die Lage, neue Figuren und Programme richtig anzugehen.

Meist ist dies auch der Einstieg in die nächsten Wettbewerbe, zum Beispiel Landesmeisterschaften, Deutsche Meisterschaften – und irgendwann vielleicht eine Weltmeisterschaft? Die Möglichkeiten sind in Deutschland gut, die verschiedenen Fördervereine gut vernetzt. Dies bietet gerade den Einsteigern doch etliche Möglichkeiten, auch hinsichtlich potenzieller Flugzeuge. In Baden-Württemberg wäre der Förderverein Segelkunstflug (SKF) im BWLV ([www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com)) die erste Anlaufstelle. Hier können Mitglieder für einen sehr geringen Jahresbeitrag entsprechende Flugzeuge ausleihen und auf Lehrgängen, Wettbewerben oder am heimischen Platz fliegen. Auch hier gilt: Im Zweifel einfach Fragen und das geplante Vorhaben schildern. Dies muss nicht zwangsläufig nur Kunstflug sein! Auch zum Beispiel Trudel-/Sicherheitstrainings werden angeboten. Eine Mail an den Verein, schnell haben sich passende Fluglehrer und Trainer gefun-

den und die Kontakte sind geknüpft. Kunstflug ist auch Flugsicherheit, wobei der Förderverein SKF gerne unterstützt.

Aus eigener Erfahrung kann ich jedenfalls, nach mittlerweile doch einigen Jahren im Wettbewerbskunstflug, in erster Linie Danke sagen. Viele der dort alten Hasen haben mich unter die Fittiche genommen und tun dies heute noch. Erfahrungen weitergeben, auch das war ein zentrales Element, welches ich dort lernen durfte. Denn Feedback ist in der Kunstfliegerei elementar wichtig! Jeder Trainings- oder Wettbewerbsflug wird nachbesprochen. Es geht nicht ohne, denn von außen sieht man sich eben nicht. Da dies alle Beteiligten wissen, ist das Motto „Wir fliegen miteinander, nicht gegeneinander“ hier maßgebend. Kritikfähigkeit ist also eine Grundvoraussetzung, um besser zu werden. Eine Grundvoraussetzung, die aber in der Fliegerei ohnehin selbstverständlich sein sollte.

Text und Fotos: Robin Kemter, Flugsporting Kraichgau

## DEUTSCHES SPORT- UND OLYMPIAMUSEUM EINE MEISE IM LANGEN ENDTEIL

**Das Holzsegelflugzeug Meise von 1938 sollte einst das Einheitsflugzeug für die neue olympische Disziplin „Segelflug“ werden. Vom Zweiten Weltkrieg verhindert, wurde es auch danach nichts mehr mit Thermikhuttragenden Olympioniken. Aber jetzt soll es endlich klappen – zumindest im Deutschen Sport- und Olympiamuseum in Köln soll der Segelflugsport gezeigt werden.**

Lang hatten sich in den 1930er-Jahren führende Segelflieger und die Internationale Studienkommission Segelflug (ISTUS, heute heute OSTIV) bemüht, die damals „neue“ Sportart Segelflug zu einer olympischen Disziplin zu machen. Nicht nur aufgrund der Zuschauernähe war zuerst an Kunstflug gedacht und mit dem Kunstflug-Segelflugzeug „Habicht“ eine ideale Maschine vorhanden. Dann zeigte es sich aber, dass der Streckenflug als Segelflugsport immer weitere Verbreitung fand – und so auch olympisch werden sollte.

Wie in der heutigen Zeit, wurde die neu aufzunehmende Sportart bei den vorherigen Olympischen Spielen als „Schau-

sportart“ gezeigt. Im Falle des Segelflugs war das 1936 in Berlin. Um allen Piloten die gleichen Chancen zu geben, galt es, eine „Einheitsmaschine“ zu finden. So kam die Meise mit ihren 15 Metern

Spannweite als Standardflugzeug zu Ehren und sollte fortan „Olympia-Meise“ heißen. Daher stammt übrigens auch die „Standardklasse-Spannweite“, aber das sei nur am Rande bemerkt.



Aktuell steht die Museums-Meise im Rundbau von 1986 im Deutschen Segelflugsportmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe.





Die olympischen Ringe zeugen von den einst großen Plänen, die es für die Meise gab



Ein Blick in die Museumswerkstatt zeigt die Vielfalt interessanter Arbeiten, die es oftmals so heute nicht mehr gibt: Metall, Holz, Bespannung und Farbe

### Die „Meise“ lebte unter anderen Namen in vielen Ländern weiter

Zwar wurden Zeichnungen der Meise in alle Herren Länder verschickt und es wurden fleißig Meisen gebaut. Doch der Ausbruch des Krieges verhinderte die Olympischen Spiele nicht nur am ursprünglichen Austragungsort Tokio, sondern auch an der Alternative Helsinki. Die Meise lebte jedoch weiter, ob als „Nord 2000“ in Frankreich, als „Oly“ in England, als „Cinke“ in Ungarn oder eben als „Meise“ in Ost- und Westdeutschland.

Während ihre große Schwester, die Weihe, mit ihren majestätischen 18 Metern unzählige Wettbewerbe der Nachkriegszeit dominierte, blieb der Meise der sportliche Erfolg verwehrt. Trotzdem fliegen und fliegen noch immer Meisen, gepflegt von ihren Besitzern.

Ein „Findelkind“ tauchte Anfang der 2000er-Jahre in Bayern auf, eine französische Nord 2000 in sehr schlechtem Zustand. Im Deutschen Segelflugmuseum

mit Modellflug auf der Wasserkuppe fand sie Unterschlupf, dort verfügte man aber schon in der Ausstellung über eine Meise. Was also tun? Denn der Franzose entpuppte sich als deutscher Rumpf (gebaut noch während des Krieges) mit französischen Tragflächen, war also etwas Besonderes. In den Nachkriegswirren nach Frankreich gekommen, mit neuen Flügeln versehen, fand das Flugzeug nach Ende seiner aktiven Nutzung definitiv kein gutes Zuhause.

### Aufwand für die Reparatur ist hoch

Stefan Klett, damals Präsident des Aeroclubs NRW und Vorstandsmitglied des Vereins Deutsches Sport- und Olympiamuseum, hatte die Idee, im Olympiamuseum den Segelflug als beliebte Sportart, aber auch als leider gescheiterte olympische Disziplin zu zeigen. Einem Aufruf des Aeroclubs NRW zu Spenden für eine Restaurierung in der ehrenamtlich betriebenen Werkstatt des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug kamen viele Mitglieder nach. Aber noch decken

die eingegangenen Spenden nicht ganz die aufgebrachtten Materialkosten für Holz, denn zahlreiche Löcher mussten vom Museumsteam Dag Peters, Peter Distler sowie Otto Becker und Wolfgang Onken fachmännisch repariert und das nicht mehr vorhandene Seitenruder sogar nach Originalzeichnungen neu gebaut werden.

Neben Bespannstoff und Farbe musste auch die Haube komplett neu gebaut werden, auch sie war in den Jahren der Irrwege verloren gegangen. Die Instrumente und das dazugehörige Brett steuerte das Museum bei, die Haube hat der passionierte Modellbauer Martin Becker ehrenamtlich realisiert.

### Förderverein des Segelflugmuseums freut sich über Spenden

So hoffen wir, dass die Meise noch dieses Jahr in den Endanflug auf Köln gehen kann. Spenden – selbstverständlich gegen Spendenquittung – nimmt der Förderverein des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug unter der IBAN DE4353 0501 8000 0200 0156 und der Zweckbestimmung „Meise für Köln“ entgegen. Und natürlich werden wir berichten, sobald die Meise die Ziellinie überflogen hat und sicher gelandet ist.

Neben der Spende für die Meise freut sich der Förderverein des Museums, der in der aktuell schwierigen Lage DIE Lebensversicherung des ganzen Museums ist, über neue Fördermitglieder und/oder Spenden. Näheres hierzu auf der Seite [www.segelflugmuseum.de](http://www.segelflugmuseum.de) und dann unten unter „Ja, ich will“.



An der Meise musste enorm viel repariert werden – sie kam in einem sehr schlechten Zustand im Museum an

Text und Fotos: Peter Ocker, Erster Vorsitzender des Fördervereins Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug

## UNVERHOFFTER FUND

# EIN SEGELFLUGZEUG IM GARTEN

**Mancher passionierte Flieger ist in Zeiten der unfreiwilligen Beschränkung seines Hobbies notgedrungen auf andere Verkehrsmittel umgestiegen, darunter auch Reinhard Stiefel. Er entdeckte auf einer Fahrradtour durch den Kraichgau wahrlich Erstaunliches: einen Phoebus C im Vorgarten eines Anwohners.**

Spätestens, wenn alle Bilder der vergangenen Jahre sortiert sind und die Technik wie schon lange nicht mehr läuft, lockt einen das unwiderstehlich schöne Flugwetter ins Freie. Eine willkommene Gelegenheit, mangels fliegerischer Aktivitäten die winterliche Kalorienanhäufung in Form von Fettpölsterchen wenigstens einigermaßen zu korrigieren.

Nachdem mein gut zehn Jahre altes E-Rad betriebs- und verkehrssicher wieder in Schuss gebracht war, führte mich meine erste Tour seit Langem mit vorsichtig geplanten 40 bis 50 Kilometern aus dem hügeligen Kraichgau hinaus in die bereits frühlinghafte Rheinebene. Und siehe da, im wahrsten Sinne des Wortes: Mit dem Fahrrad hat man einfach einen ganz anderen Blick für die Umgebung als mit anderen Verkehrsmitteln.

### Gedanke an einen Aprilscherz

Denn während der Tour entdeckte ich etwas, das mich sofort anhalten ließ. Der Gedanke an einen Aprilscherz an eben diesem 1. April war naheliegend. Schnell mit meinem Pedelec umgedreht und nachgeschaut. Tatsächlich: ein Segelflugzeug in einem Garten! Der äußere Zustand zeigte mir allerdings, dass der Phoebus nicht über Nacht aufgebaut worden war.

So stand ich also vor dem mit 17 Meter GFK verzierten Garten in einem kleinen beschaulichen Ort, exakt am Übergang vom akkustromfressenden Hügelland ins Rheintal. Die Hoffnung, dass mich jemand bemerken und ansprechen würde, war leider vergebens, also musste ich auf mich aufmerksam machen. Auf mein Klingeln hin öffnete ein älteres Ehepaar in vorgeschriebenen Abstand die Tür. Ich sollte doch bitte wiederkommen, wenn wir diese schreckliche Pandemie hinter uns hätten, erklärten die beiden – samt Beteuerung, mir dann auch in Ruhe alles zu erklären.



Der Phoebus C und sein stolzer Besitzer

### Das Flugzeug stammt aus Tirol

Doch so einfach wollte ich mich nicht wegschicken lassen. Meine Überredungskunst reichte aus, um das zu nette Paar zu überzeugen, dass gerade in diesen Zeiten die Menschen dankbar für Abwechslungen seien. Mit stets ausreichender Distanz entwickelte sich so ein recht informatives Gespräch.

Zwar ergab sich nicht die erhoffte Story wie etwa „Österreichischer Pilot zerlegt sein Segelflugzeug bei Außenlandung unreparierbar“ oder „Seniorenpilot möchte täglich sein zweites Schätzchen sehen“. Dennoch war die Geschichte um das Flugzeug sehr interessant: Bei einem Aufenthalt in Tirol hatte sich für den jetzigen Besitzer die Möglichkeit ergeben, das nach einem Hochwasserschaden günstig zu erwerbende Flugzeug mit nach Hause zu nehmen. Zudem hatte der Vorbesitzer ohnehin das Alter erreicht, bei dem Fliegerärzte ihren Befund meist nur noch in kritisch verpackten Blicken äußern. Nachdem der Phoebus Baujahr 1968 – das erste in Großserienproduktion gebaute Kunststoff-Segelflugzeug der Welt – dann vom rumpfhohen Schlamm befreit worden war, konnte es die Reise in sein zweites Flugzeugleben antreten.

Doch die Hoffnung des Neubesitzers, das Flugzeug wieder in die Luft zu bringen, war bald ausgeträumt. Ein Flugzeuggbauer im kaum 20 Kilometer entfernten Bruchsal raubte dem technisch versierten Voll-erwerbslandwirt alsbald jede Illusion, das Flugzeug jemals wieder instand setzen zu können. Seitdem bereichert es nun seit 15 Jahren den wohlgepflegten Garten in Form eines etwas zu groß geratenen Gartenzwerges. „Er wird einmal im Jahr von mir geputzt“, berichtete der dennoch stolze Besitzer.

### Ein weiterer Besuch ist geplant

Ob ich noch Zeit hätte, um eine weitere Leidenschaft zu begutachten, fragte der rüstige Rentner. Aber klar, meine Neugierde war längst geweckt! Also durfte ich dann zwölf weitgehend fahrbereite Traktoren in einer direkt an den Garten angrenzenden Scheune bewundern. Die ausnahmslos sorgfältig restaurierten Ackerschlepper leuchteten alle im markanten Graublau eines bekannten deutschen Herstellers. Die dargebotene Palette reichte von 14- bis weit über 100-PS-Traktoren in vielen Varianten, teils sogar mit Allradantrieb. Damit beteiligt sich der 80-jährige Besitzer mit großer Freude immer noch an Messen und Traktorentreffen in der Umgebung.

Beiläufig erwähnte er – immer wieder unterstützt vom Erinnerungsvermögen seiner Ehefrau – dass er auch noch eine Sammlung von 20 Ziehharmonikas besitzt. Die konnte mir der Freizeitmusiker leider nicht vorführen, weil sie derzeit in einem Museum zu bewundern seien.

Aber das erledigen wir bei meinem nächsten Besuch, der ohnehin ansteht. Denn ich muss ihm das Flug- und Betriebshandbuch seines Phoebus C zurückgeben, das er mir voller Vertrauen und ohne nach meiner Person zu fragen einfach so zum Studium mitgegeben hat! Außerdem kann ich dann mein Versprechen einlösen, ihm ein Exemplar des adlers mit meinem Artikel, der hoffentlich die Redaktionshürde überspringen wird, zu überreichen.

Text und Fotos: Reinhard Stiefel  
LSR Aalen/FSR Kraichgau



Neben seinem Segelflugzeug gehören dem Besitzer auch zwölf Traktoren, die er über die Jahre gesammelt und in einer Scheune untergebracht hat

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



IM ZUGE DER NEUAUFLAGE:

## ERWEITERTE BESTELLMÖGLICHKEITEN FÜR DAS BUCH „SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG“

Das kleine Büchlein „Segelfliegen Grundausbildung“ – im niederländischen Original von Dirk Corporaal und von der Bundeskommission Segelflug im DAeC ins Deutsche übersetzt – war ein großer Erfolg und schnell vergriffen. Etliche Bestellungen mussten daher leider zurückgestellt werden. Bis zur Neuauflage hat es nun etwas gedauert, da auch Anpassungen vorgenommen worden sind. **Die Neuauflage steht aber nun zur Verfügung.** Somit kann das Büchlein wieder wie gewohnt über Bernd Heuberger bei der Geschäftsstelle des BWLV ([heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de)) bezogen werden. Der BWLV hat eine ansehnliche Anzahl Exemplare geordert. Weil die AERO in Friedrichshafen in diesem Jahr ausgefallen ist, konnten viele Mitglieder ihre geplanten Einkäufe des Buches am BWLV-Stand nicht tätigen, daher soll an dieser Stelle noch einmal auf den Versandweg für dieses sehr ansprechende Büchlein hingewiesen sein.

Ursprünglich sollten die Büchlein ausschließlich in Paketen zu fünf, zehn oder 15 Exemplaren nur über die BWLV-

Mitgliedsvereine vertrieben werden. Es zeigte sich jedoch, dass immer öfter Einzelanfragen an den BWLV gestellt wurden. Daher hat der Verband nun die Möglichkeit geschaffen, auch solche Anfragen zu berücksichtigen.

### Die Modalitäten dazu sind folgende:

Bei Bestellung von einem bis vier Exemplaren wird pro Versand ein Verpackungs-/Versandzuschlag von 3 Euro erhoben. Bei einer Bestellung ab fünf Exemplaren fallen keine Versand-/Verpackungskosten an. Der Stückpreis von 5 Euro pro Büchlein bleibt unverändert. Vereinsausbildungsleiter legen sich sinnvollerweise einen Vorrat des Buches an.

Für alle, die das Büchlein noch nicht kennen: Es handelt sich um ein übersichtliches Handbuch (DIN A5), in dem alle Schritte der Segelfluggrundausbildung bis zum Soloflug sehr ansprechend und leicht verständlich aufgearbeitet wurden. Es hat seinen Ursprung in einer niederländischen Vorlage. Über die Bundeskommission (BuKo) Segelflug hatte das Referat Ausbildung und Lizenzen (RAL) im DAeC



Wieder beim BWLV erhältlich und dieses Mal auch in Einzelexemplaren: Das Handbuch „Segelfliegen Grundausbildung“

dann von einem praxisorientierten Begleitbuch Namens „Zweefvliegen Elementaire Vliegopleiding“ von Dirk Corporaal aus den Niederlanden erfahren und dies für den Gebrauch in Deutschland angepasst.

Inzwischen wird das Buch erfolgreich eingesetzt – es ist für Fluglehrer und Schüler gleichermaßen ideal zur Nutzung am Flugplatz. Aus Sicht des BWLV gehört dieses Handbuch zur Grundausstattung eines jeden Segelflugschülers. Der BWLV empfiehlt, grundsätzlich ein „Starterpaket“ für Flugschüler bereitzustellen.

Die Kosten sind gering, der Effekt dagegen ganz sicher groß. Ein umfassendes Starterpaket für Flugschüler im Verein könnte das hier beschriebene Büchlein, eine aktuelle ICAO-Karte, ein persönliches Flugbuch und ein Segelfliegerhut sein – Letzterer vielleicht sogar mit dem Vereinslogo. Dazu der Ausbildungsplan

und weitere Unterlagen. Der ausbildende Verein schafft mit einem solchen Starterpaket eine hervorragende Grundlage, seine Flugschüler längerfristig zu binden. Positive Rückmeldungen der Vereine, die dies so handhaben sprechen für sich.

Text und Foto: Bernd Heuberger

## K 8-RENOVIERUNG AUF DEM DACHBODEN NEUES AUS DEM OBERSTÜBCHEN

**Die 18-jährige Jana Kostritzka, die bei der Fliegergruppe Hülben aktiv ist, hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: Sie renoviert mit Hilfe von Eltern und Fliegerkameraden eine alte K 8 im Dachgeschoss des Hauses der Familie in Owen. Seit dem letzten adler-Bericht zu dem Thema hat sich nun einiges getan.**

Ca. 40 Arbeitsstunden trennen die K 8 noch von ihrer Bespannung und dem

Lack. Vor dem Bespannen gibt es noch eine Rohbauabnahme, um nochmals alles ganz genau zu checken. Bespannt wird die K 8 dann mit knapp 63 Quadratmetern Ceconite, und sie erhält eine zweifarbige Lackierung. Rumpfnase, Randbögen und Seitenruder wurden in einem ganz und gar nicht klassischen Design gestaltet.

Um sich das Design besser vorstellen zu können, wurde ein maßstabsgetreues



Ein Modell verdeutlicht das ungewöhnliche Design, in dem die K 8 später gehalten sein wird

Modell gestaltet, das den endgültigen Entwurf zeigt. Das Sahnehäubchen war eine komplette Drei-Seiten-Ansicht der K 8, die der bekannte Flugzeugzeichner Hans-Jürgen Fischer zeichnete und die beim jüngsten Deutschen Segelflugtag in Freudenstadt der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

### Original-Instrumente wurden wieder instandgesetzt

Die Flächen erhielten neue Endleisten, und es wurden diverse kleinere Schäden behoben. Vor der Rohbauabnahme werden hier nur noch die Rudergestänge mit neuen Lagerfilzen versehen, da dies aus Platzgründen nicht auf dem Dachboden gemacht werden kann.

Der Rumpf erhielt eine GFK-Beplankung um die Nase, die vor der Restauration schon an dem Flugzeug war und etwas aufgehübscht wurde.



Die Original-Instrumente wurden überholt und sind nun wieder wie neu



In der K 8 sitzt es sich recht gut – das probiert die Pilotin Jana Kostritzka gerne mal aus



Noch ist die K 8 nicht so weit, aber bald schon stehen die Bespannung und Lackierung an

Alle analogen Instrumente im Cockpit, Variometer, Höhenmesser und Fahrtmesser sind original und wurden von der Firma Winter überholt – sie sind nun neu und wurden wiederverwendet. Zusätzlich wurden ein elektronisches Vario, Funk und Flarm verbaut.

### Letzte Feinheiten

Ebenso wenig fehlen darf im Cockpit das Windschott für die Flüge mit der Cabrio-Haube. Für die Cabrio-Haube wurde ein normaler Haubenrahmen umgeschweißt, mit GFK beplankt und mit einem Windshield versehen. Ebenso fertig und angepasst ist die geschlossene Haube für die K 8.

Nun geht es noch an die Feinheiten, wie zum Beispiel letzte kleinere Reparaturen an der Seitenflosse. Diese soll noch mit zwei Anti-Kollisions-Lichtern ausgestattet werden. Dafür musste die Seitenflosse aufgemacht werden, um eine saubere Verkabelung zu ermöglichen. In diesem Zug wurde dann auch gleich die alte Funkantenne neu verkabelt und geprüft.

### Rohbauabnahme steht an

Sind alle Feinarbeiten und die letzten Reparaturen abgeschlossen, geht es für den Vogel endgültig raus aus dem Oberstübchen. Der Rumpf hatte sein Nest im Dachgeschoss für die Schweiß- und Lackierarbeiten bereits kurzzeitig verlassen gehabt – der nächste große Schritt wird sein, dass das alte Segelflugzeug in Gänze das Dachgeschoss endgültig verlassen wird,

um nach erfolgreicher Rohbauabnahme sein neues Gewand zu erhalten.

So kann die junge Pilotin hoffentlich bald mit ihrem Flugzeug die Heimat aus der Vogelperspektive erkunden. Dies wird allerdings warten müssen, bis die momentane Covid-19 Situation endgültig abgeklungen ist.

Text und Fotos: Jana Kostritza



Jana Kostritza freut sich schon darauf, mit ihrem Flugzeug bald die Heimat von oben erkunden zu dürfen

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



BWLTV-SEGELKUNSTFLUGLEHRGÄNGE 2020

## DIE WELT AUF DEN KOPF STELLEN



Zum Erwerb der Segelkunstflug-Berechtigung bietet der BWLTV in Zusammenarbeit mit dem Förderverein für Segelkunstflug im BWLTV wie gewohnt auch 2020 wieder zwei räumlich und zeitlich versetzte Lehrgänge zur Grund- und Weiterbildung an. Ein Lehrgang findet auf dem Sonderlandeplatz Blumberg (EDSL) statt, ein zweiter auf dem Segelfluggelände Hayingen. Das Konzept der Grundlehrgänge umfasst den kombinierten Erwerb der Kunstflug-Basisrechte und -Fortgeschrittenenrechte. Eine gesonderte Ausbildung der Basisrechte ist in diesen Lehrgängen nicht möglich.

Folgende Termine stehen zur Auswahl:

### Blumberg:

**Montag, 21. September, bis Freitag, 25. September 2020 (mit anschließendem Doppelsitzer-Wettbewerb am 26./27. September)**

### Hayingen: Freitag, 2. Oktober, bis Sonntag, 11. Oktober 2020

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

Darüberhinaus wird ein **Weiterbildungslehrgang** angeboten. Im Vordergrund stehen hier das Trainieren neuer Kunstflugfiguren mit erfahrenen Kunstfluglehrern, gezieltes Wettbewerbstaining

mit Analyse, Programmtraining, Positionierung und Harmonie. Weiter können die verschiedenen Leistungsabzeichen im Segelkunstflug erfolgen werden.

Die Kosten für den Grundlehrgang betragen 150 Euro. Die Gebühren für F-Schlepps und Flugzeugcharter werden vor Ort separat berechnet.

Die **Anmeldung für den Grundlehrgang** erfolgt über **Vereinsflieger.de** (zu finden unter Mein Profil/Seminarangebote). Der Lehrgang in **Blumberg** ist im Vereinsflieger.de zu finden unter dem Veranstaltungskürzel **AUS-0026** (Segelkunstfluglehrgang Blumberg 2020.01), der Lehrgang in **Hayingen** unter **AUS-0027** (Segelkunstfluglehrgang Hayingen 2020.02). Falls die Zugriffsmöglichkeit zu Vereinsflieger.de nicht vorhanden ist, kann die Anmeldung auch **alternativ**



In Blumberg und Hayingen gibt es wieder die Möglichkeit, eine Segelkunstflug-Berechtigung zu erwerben oder einen Weiterbildungslehrgang zu absolvieren

über das **Anmeldeformular** (Download auf der BWLV-Homepage) erfolgen. Dieses ist dann per E-Mail an Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) zu schicken.

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

In Blumberg findet im Anschluss an den Lehrgang am **Wochenende 26./27. September 2020** wieder in gewohnter Weise der traditionelle **Doppelsitzer-Wettbewerb „Walters DoSi“** statt. Hier kann das neu Erlernte gleich unter Wettbewerbsbedingungen mit einem Sicherheitspiloten weiter vertieft werden, und bereits geübtere Piloten können sich an neuen Programmen versuchen. Die Programme werden am Samstag veröffentlicht und bestehen aus „Unbekann-

ten“ für Halb- und Vollacro. Und keine Sorge: Für weniger Geübte und Neulinge werden die Figuren vorab besprochen. **Anmeldungen** hierzu werden vorab erbeten an Martin Krämer unter **vollacro@funflying.de**. Dies ist auch wegen Verpflegung und Unterkunft wichtig.



Weitere Informationen sowie die Anmeldeformulare zu den Lehrgängen gibt es auch im Internet unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) oder [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com).

Text: Uli Bayersdorfer/  
Bernd Heuberger

## REGIONEN

### Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# RED-ARROWS-COMMANDER ZU GAST BEI DEN WANGENER SEGELFLIEGERN

Millionen Zuschauer auf der ganzen Welt hatten schon die Gelegenheit, den atemberaubenden Vorführungen des Kunstflugteams der britischen Luftwaffe Royal Air Force beizuwohnen. Allein bei einer Welttournee quer durch die USA über Afrika, Nah- und Fernost bis Japan, Australien und Neuseeland wurden in 52 Destinationen die spektakulären Flugmanöver vorgeführt.

Am Abend des 1. November war die Flieger-Classe am Flugplatz in Wallmusried bis auf den letzten Platz belegt, als Fin Monahan, Captain der Royal Air Force, der Einladung von Una Sauter aus Wangen gefolgt war, die ihn seit der Schulzeit in England kennt.

### „Top Gun“ als Inspiration

Für die Fliegerfreunde aus dem Allgäu gab Fin Monahan einen Einblick über sei-



Captain Fin Monahan als Commander der Red Arrows-Kunstflugstaffel der Royal Air Force vor seiner Pilotenmannschaft, dem gesamten Team und den Hawk-Jets

nen fliegerischen Werdegang und seine Laufbahn. Der Impuls, den Weg in die Fliegerei zu gehen, kam nach seinem Studium in Schottland während eines Kinobesuches. Als der Film „Top Gun“ gezeigt wurde, begann sein Feuer für die Fliegerei zu brennen und bereits im Jahre 1988 startete Fin Monahan bei der Royal Air Force die Pilotenausbildung auf einer „Bulldog“, einem zweisitzigen Trainer.

Die unruhigen Zeiten auf der ganzen Welt führten ihn nach seiner Ausbildung auch zu Kriegseinsätzen in das frühere Jugoslawien, den Kosovo, Bosnien und Serbien, für sechs Monate nach Afghanistan und nach Mali, wo er für einige Monate als Basis-Commander eingesetzt war. Für sein Engagement in den Einsatzgebieten wurde er im Jahre

2006 als Chef-Pilot der Royal Air Force im Buckingham Palast ausgezeichnet.

Im Rahmen seiner Laufbahn hat Captain Fin Monahan über 20 verschiedene Flugzeugmuster geflogen, darunter den berühmten viermotorigen Lancaster-Bomber aus dem Zweiten Weltkrieg, die F 16, den Hawk-Jet im Kunstflug, den Senkrechtstarter Harrier im Flugzeugträger-einsatz und auch diverse Helikopter.

### **Chef einer der besten Kunstflugstaffeln der Welt**

Vor einigen Jahren wechselte Monahan innerhalb der Royal Air Force in die Abteilung Kunstflug und wurde Commander der „Red Arrows“ mit den Hawk-Jets, eine der besten Kunstflug-

staffeln der Welt. Damit ging ein Fliegertraum in Erfüllung.

Seine positive Lebenseinstellung war ihm auch bei der Bewältigung seiner Krebserkrankung hilfreich. Momentan ist Captain Fin Monahan zeitlich begrenzt dienstlich in Stuttgart tätig.

Der Abend war noch lang, und alle lauschten gebannt den Ausführungen und Erzählungen dieses passionierten Piloten. Für sein Engagement in der Krebshilfe konnte er ein prall gefülltes Spendenkörbchen für das Krebs- und Therapiezentrum Royal Marsden Hospital London mit auf den Heimweg nehmen.

Text: Paul Bernhard  
Foto: Royal Air Force

## TREFFEN DER „ALTEN ADLER“ AM FLUGPLATZ

Wie doch die Zeit vergeht: 1961 wurde die Flugsportgruppe Wangen-Kisslegg gegründet, 2011 wurde das 50-jährige Bestehen im Rahmen eines großen Flugplatzfestes gefeiert. Im gleichen Jahr wurde das Treffen der „Alten Adler“ der Flugsportgruppe ins Leben gerufen, um vor allem auch denjenigen, die nicht mehr im aktiven Flugdienst stehen, die Möglichkeit zu geben, sich über die Entwicklung der Flugsportgruppe zu informieren und die über viele Jahre entstandenen Freundschaften zu pflegen und aufrechtzuerhalten.

Im Februar (noch vor den Corona-Beschränkungen) fand das inzwischen neunte ihrer Treffen in der Flieger-Clause am Segelflugplatz in Wallmusried bei fast frühlingshaftem Wetter statt. 32 der über 60-jährigen Piloten mit Ehepartnern sowie der Flugsportgruppe eng verbundene Freunde hatten sich angemeldet und waren der Einladung zu diesem gemütlichen Nachmittag gefolgt.

### **Diavortrag zum Segelfliegen in den Alpen**

Bei Kaffee und Kuchen wurden alte Freundschaften aufgefrischt und Erinnerungen und Flugerlebnisse aus der vergangenen Zeit ausgetauscht. Mit großem Interesse informierten sich die Gäste über die Entwicklung der Flugsportgruppe und auch über die Aktivitäten des vergangenen Jahres.



32 sogenannte „Alte Adler“ der Flugsportgruppe Wangen-Kisslegg trafen sich Mitte Februar zu einem gemütlichen Nachmittag mit Kaffee und Kuchen auf dem Segelflugplatz in Wallmusried

Ein Diavortrag mit dem Titel „Segelfliegen in den Alpen – ein Abenteuer zwischen oben und unten“ ließ Erinnerungen an viele Flüge in der herrlichen Alpenregion und die unbeschreiblichen Flugabenteuer der vergangenen Jahre in Frankreich, Ungarn, Österreich und der Schweiz wach werden.

### **Erzählungen weckten viele Erinnerungen**

Die Erzählungen über die Aktivitäten der Flugsportgruppe zu Fluglagern mit Schweizer Segelfliegern, Beteiligungen an regionalen Veranstaltungen wie dem

Wangener Kinderfest, das Kinderferienprogramm mit Kindern aus Amtzell und Kißlegg, bei dem 30 Kinder teilweise den ersten Flug ihres Lebens erleben konnten, fanden große Beachtung.

Ein abschließendes Weißwurstessen beendete den herrlichen Nachmittag und erst mit der untergehenden Sonne traten die letzten Teilnehmer den Heimweg an – nicht ohne das Versprechen, dieses Treffen im kommenden Jahr wieder aufzulegen.

Text und Foto: Paul Bernhard

**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 Corona-Situation nicht klar, wie sich die Dinge weiterentwickeln. Bitte fragen Sie im Zweifelsfall direkt beim jeweils angegebenen Info-Kontakt an, ob die Veranstaltung tatsächlich stattfindet!**

## BWL-V-TERMINSERVICE 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.06.20	12.06.20	SF	DM Segelflug, DoSi-, 18m- u. Offene Klasse – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a> – abgesagt	Bayreuth
06.06.20		MF	Hessensternflug – Info: daec.de	N.N.
09.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
10.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
11.06.20	14.06.20	LJ	BWL-V-Ballonjugendlager – Info: <a href="mailto:jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de">jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de</a> – abgesagt	Seeg/Allgäu
11.06.20	14.06.20	SF	Salzmanncup (Segelkunstflugwettbewerb) – Info: <a href="http://segelkunstflug.com">segelkunstflug.com</a> – abgesagt	SLP Ansbach-Petersdorf
12.06.20	14.06.20	MF	Piper-Treffen – Info: <a href="http://www.pipertreffen-2020.de">www.pipertreffen-2020.de</a> – verschoben auf 2021	Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
17.06.20	21.06.20	MF	Deutsche Meisterschaft Navigationsflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Hodenhagen
20.06.20	21.06.20	MD	Deutsche Meisterschaft Saalflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Dillingen/SL
23.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.20	02.07.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft 15m-, Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Lüsse
27.06.20		LJ	4. BWLV-Jugend-Fly-In – Info: <a href="mailto:bwlvflyin@fsvwaechtersberg.de">bwlvflyin@fsvwaechtersberg.de</a>	Flugplatz Wächtersberg
27.06.20		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a> – verschoben	Niederstetten
27.06.20		MD	Scale- und Semicale-Heli-Treffen – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a> – abgesagt	Untermünkheim
28.06.20		MD	Flugtag mit Modellflug – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a> – abgesagt	Untermünkheim
28.06.20		A	Erlebnistag Flugplatz Irfel, 10 bis 18 Uhr – Info: <a href="http://irfel.org/erlebnistag">http://irfel.org/erlebnistag</a> – abgesagt	Flugplatz Irfel, Giengen/Brenz (EDNG)
03.07.20	11.07.20	SF	DM Frauen u. Quali für DM 2021 – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a> – abgesagt	Brandenburg/Havel
04.07.20		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
05.07.20	11.07.20	MF	1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Deva/Rumänien
07.07.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
08.07.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
08.07.20	17.07.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Landau
10.07.20	11.07.20	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Flugplatz Ammerbuch
11.07.20	18.07.20	SF	BWL-V-Ü25-Streckenfluglager – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
11.07.20	18.07.20	SF	DM Segelkunstflug Gera – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Flugplatz Gera-Leumnitz

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
 MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
 Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto: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](http://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!

## FLUGSICHERHEIT

### VERMEIDUNG VON KOLLISIONEN IN DER LUFT

# PERSPEKTIVENWECHSEL – EINE FRAGE DER SICHERHEIT

„Setzen Sie sich doch bitte einmal auf den Stuhl des Anderen“ – das ist eine Anregung, die wir im Business-Coaching sehr häufig verwenden, um den Betroffenen den Perspektivenwechsel zu ermöglichen. Nur wenn ich mich auch reell auf den anderen Stuhl gesetzt habe, ist es mir möglich, mich in dessen Situation und dessen Perspektive wirklich reinzudenken.

Im Luftsport teilen wir sehr häufig mit anderen Piloten und Fluggeräten einen Aufwind, einen Thermikbart oder befinden uns in der Platzrunde eines Flugplatzes. Wie eng Lufträume sein können, wissen wir alle – wie eng die Begegnungen sein können, wissen auch die meisten Piloten. Viele Piloten kennen auch das Erlebnis, dass plötzlich ein anderer Pilot in der eigenen Flugroute auftaucht, den man vorher nicht gesehen hatte, oder man



Am Heimatflugplatz des Autors in Bad Waldsee-Reute ist das Miteinander verschiedener Fluggeräte ein alltägliches Bild

sich eben fragt: Wo kommt der jetzt plötzlich her?

Wie gut sich Piloten wechselseitig sehen, beobachten und wahrnehmen ist ein entscheidender Faktor für die Sicherheit und das Vermeiden von Kollisionen in

der Luft. Ich habe mir angewöhnt, den Piloten, mit denen ich in engen Bärten zusammen fliege, ein kurzes Signal zu geben: „Ich habe dich gesehen!“ Das erfolgt meist durch ein kurzes Winken, oder in der Platzrunde ist das pflichtbewusste Funken elementar wichtig.



Dies wird meist erwidert und gibt so die wechselseitige Sicherheit – o.k., wir haben uns – hoffentlich nicht auf dem Schirm, sondern auf dem mentalen Radar.

Jedem Piloten ist die eigene Perspektive unter dem eigenen Fluggerät sehr vertraut und man weiß, was man sieht und was man nicht so gut sehen kann. Aber wie gut die anderen Piloten von anderen Fluggeräten sehen können, das ist uns meist nicht bekannt.

### Vermeidbare Kollision

Im September 2011 kam es auf der Schwäbischen Alb zu einer Kollision von einem Gleitschirm mit einem Segelflieger. Den Berichten zufolge scheint der Schirm im Aufwind schneller gestiegen zu sein als der Segelflieger und ist so von unten an diesen gestoßen. Beide konnten Gott sei Dank unverletzt landen. Laut Vorflugregel muss der obere dem schneller Steigenden zwar Platz machen, aber wenn der Segelflieger den unter ihm fliegenden Gleitschirm nicht sieht, hilft die Regel wenig.

Gleitschirmflieger haben im Vergleich zu anderen motorlosen Fluggeräten eine recht umfangreiche Perspektive. Der Schirm ist recht weit oben, nach unten und rund herum ist kaum eine Sichtbegrenzung – vorausgesetzt der Pilot ist auch dazu bereit, diese zu nutzen. Angespannte Piloten sitzen jedoch oft wie das Kaninchen vor der Schlange in ihren Gurtzeugen und starren nur im Tunnelblick nach vorn. Der Rundum-Blick sollte deshalb auch mehr in der Ausbildung betont werden. Und wer eine GoPro-Kamera auf dem Helm hat, sollte den Kopf drehen, um den Blickwinkel voll zu nutzen.

Drachenflieger haben dagegen einen noch besseren Blick nach unten, aber einen recht eingeschränkten Blick nach oben,

denn die Bauchlage und die Nähe des Drachens über dem Piloten schränkt diese massiv ein. Segelflieger haben einen sehr schlechten Blick nach unten, denn dieser wird durch Flugzeug und Flügel deutlich eingeschränkt. Dafür sehen sie gut nach oben.

### Beispiel fürs Hineinversetzen in die Lage des anderen

Nach über zwei Jahrzehnten Gleitschirmfliegen habe ich mir einen Traum erfüllt und mir einen Drachentandemflug gegönnt. Der Grund war ein reines Interesse an der Art des Fliegens, an der vogelartigen Bauchlage, und ich wollte die Dynamik des Drachenfliegens erfahren (sofern das mit einem Tandemdrachen überhaupt machbar ist).

So hatte ich mich mit Klaus Nöbler von der Flugschule Skyvalley an der Gerlitzten in Kärnten verabredet und er hat mich mitgenommen. Nicht nur, dass es ein geniales Erlebnis war – was mich viel mehr fasziniert hat, war die Erkenntnis des Perspektivwechsels. Also zu erleben, wie der Blickwinkel des Drachenfliegers ist, wie die Wendigkeit und die Geschwindigkeit sich unter diesem Fluggerät anfühlen und wie es eben ist, mit einigen Gleitschirmen im gleichen Aufwind zu kurbeln. Klaus hat mich dann über dem See auch ein paar Kreise pilotieren lassen, was einen weiteren Effekt hatte – mir wurde klar, wie schnell und wie langsam diese Drachen im Gegensatz zu Gleitschirmen sind.

Dieses geniale Flugerlebnis – aber gerade die Erfahrung, wie wichtig es ist, den Perspektivenwechsel zu erleben und zu erfahren – hat mich zu diesem Artikel inspiriert. Wir können den Flugsport in unserem eigenen Interesse sicherer machen, wenn wir uns den Perspektiv-



Rainer Krumm ist normalerweise mit dem Gleitschirm in der Luft unterwegs, hier mit einer motorisierten Version

wechsel ermöglichen. Zum Beispiel, wenn wir uns es leisten wollen, einen Tandemflug bei der anderen „Spezies“ zu machen. Also wenn Drachenflieger sich einmal von einem Gleitschirmtandempiloten mitnehmen lassen und wenn Gleitschirmflieger mal in einen Drachen einsteigen. Neben dem faszinierenden Flug bleibt einfach viel Wissen und Erkenntnis, wie es eben für den anderen ist, wenn wir gemeinsam in einem Thermikbart zentrieren.

### Tandemflug mit einem anderen Fluggerät: Ein Muss für Piloten

Gerade für Piloten, die viel in gemischten Fluggebieten fliegen, ist das fast ein Muss. Also erkundigt euch, wo und mit wem ihr einen guten Tandemflug absolvieren könnt. Für die Flugschulen könnte dies nicht nur ein zusätzlicher Umsatz sein, sondern es kann auch neue Umschüler bringen – aber vor allem hilft es der Sicherheit im Flugsport und damit auch dem Image der ganzen Szene.



Der Autor Rainer Krumm ist Unternehmensberater und Managementtrainer, er hat die beiden Bücher „Mentales Training für Piloten“ und „Selbstcoaching für Piloten“ geschrieben, die im Herbst 2020 neu erscheinen. Rainer Krumm ist selbst aktiver Gleitschirmflieger und Motorschirmflieger und trainierte bereits die Deutschen Drachen- und Gleitschirmnationalmannschaften im Bereich „Erfolg durch zielorientiertes Denken und Handeln“. Er ist Mitglied im Sport- und Segelflieger-Club Bad Waldsee-Reute. Kontakt: rainer@krumm.de



Um einmal die Sichtweise von Drachenfliegern kennenzulernen, ließ sich der Autor Rainer Krumm auf einen Tandemflug an der Gerlitzten ein – dies brachte ihm viele Erkenntnisse, wie es für andere in der Luft ist

Text und Fotos: Rainer Krumm

# DFS GIBT REGIONALE FLUGFUNKFREQUENZEN BEKANNT

Mit der NfL 1-1935-20 gibt die Deutsche Flugsicherung (DFS) die Festlegung regionaler Flugfunkfrequenzen bekannt, die für die betriebliche Luft-Luft-Kommunikation (zum Beispiel Segelflug-, Drachenflug-, Gleitschirmflug-, Motorflug-, Ultraleichtflug- sowie Ballonfahrbetrieb) bis zu einer Höhe von FL 100 zur Verfügung stehen.

Diese Frequenzen sollen dem kurzzeitigen Austausch betrieblicher Meldungen dienen, welche die Piloten bei der Beurteilung der aktuellen Luftraumsituation unterstützen.

Insgesamt stehen der Allgemeinen Luftfahrt damit zwölf zusätzliche Frequenzen zur Verfügung. **Die Frequenzen 122.540 und 122.555 gelten bundesweit** und können auch im Rahmen des Ausbildungs- und Übungsbetriebes genutzt werden.

Die weiteren zehn Frequenzen werden folgenden Regionen zugeteilt:

1. Küstengebiet deutsche Nordsee
2. Küstengebiet deutsche Ostsee
3. Münsterland – Teutoburger Wald – Weser-Leine-Bergland
4. Heide – Hannover – Nördliches Harzvorland – Fläming – Spree
5. Niederrheinische Bucht – Bergisches Land – Sauerland – Vogelsberg
6. Harz – Leipzig – Thüringer Becken – Lausitz – Erzgebirge
7. Eifel – Hunsrück – Rheinpfalz und Saarland – Rhein-Main – Spessart
8. Oberer Main – Franken – Rhön – Bayerischer Wald
9. Schwarzwald – Oberrhein – Schwäbische Alb – Obere Donau
10. Allgäu – Bayerisches Hügelland – Alpen

Eine grafische Übersicht findet sich in der NfL. Mit der Festlegung der allgemeinen Frequenzen folgt die DFS einem Vorschlag des



Jede Region hat eine eigene Flugfunkfrequenz. Dies erleichtert Piloten den Austausch und die Beurteilung der Luftraumsituation

DAeC, auf den der Verband mit seinen Kommissionen seit Beginn der Einführung des 8,33-kHz-Frequenzrasters hingearbeitet hat.

Text: DAeC

Grafik: Mit freundlicher Genehmigung der DFS

## SKYGUIDE

# LUFTRAMANPASSUNGEN IN DER SCHWEIZ

## LSRxx im Engadin



Unter anderem ergeben sich für Segelflieger im Engadin einige Einschränkungen

Skyguide, die Flugsicherung der Schweiz, hat Luftraumänderungen bekannt gegeben. Sie betreffen die Regionen um Genf, Grenchen, Bern, das Engadin und am Säntis.

- Im Genfer Luftraum wurden die TMA-Sektoren 2 und 5 angepasst.
- Die CTR/RMZ Grenchen ist auf der Karte neu dargestellt.
- In Bern wurde der Glider Sector LB umbenannt in LS-R82.
- Die Segelfluggzonen LSR xx im Engadin wurden massiv reduziert.
- Am Säntis werden temporäre Luftraumänderungen für Blitzauslösungs- und Lenktests der Universität Genf eingerichtet.

Text und Grafik: DAeC

# VORSICHT WILDWECHSEL!

Bei Kollisionen von Luftfahrzeugen mit Tieren denkt man in der Regel automatisch an „Bird Strikes“, also an Zusammenstöße von Flugzeugen mit der gefiederten Konkurrenz. Doch es gibt auch noch andere tierische Kandidaten, die Piloten das Leben schwer machen können, wie Werner Fischbach im folgenden Bericht beschreibt.

Sicher am bekanntesten ist die Kollision eines A320 der US Airways mit einem Schwarm von Wildgänsen. Der A320 war auf dem Flughafen von New York – La Guardia gestartet und musste, nachdem die Kollision mit den Wildgänsen zum Ausfall beider Triebwerke geführt hatte, auf dem Hudson River „notwassern“. Dabei muss ein solcher Vogelschlag nicht unbedingt zu einer Notlandung oder gar zu einem Absturz führen. Aber Vögel können in solchen Fällen einen beträchtlichen Schaden an dem betroffenen Flugzeug hervorrufen. Vogelschlag ist also ein ernstes Thema; in Deutschland beschäftigt sich in erster Linie der „Deutsche Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr (DAVVL)“ mit diesem Thema.

### Viele Schäden gehen aufs Konto von Landtieren

Erstaunlicherweise sind jedoch nicht die Vögel die Hauptverursacher derartiger Zusammenstöße, sondern Landtiere. Das berichtet zumindest das Luftfahrtportal „Aerotelegraph“ und beruft sich dabei auf eine Statistik der US-Luftfahrtbehörde FAA (Federal Aviation Administration). Danach sind im Zeitraum von 1990 bis 2016 in den USA 69 Flugzeuge mit Tieren kollidiert und wurden entweder zerstört oder so stark beschädigt, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnte.

Natürlich haben auch Vögel ihren Anteil an den Kollisionen mit Flugzeugen, die dabei stark beschädigt oder zerstört wurden. Dabei konnte in 15 Fällen nicht mehr festgestellt werden, zu welcher Vogelart der Unfallverursacher gezählt werden konnte. Allerdings sind Kanadagänse (fünf Fälle), Weißkopfseeadler und Truthahngerier (je drei Fälle) sowie zwei Mal Falken mit von der Partie.

Rinder, Koyoten, Hunde, Kaninchen, Maultierhirsche und Wapitis und vor



Wegen eines Fuchses den Start abgebrochen: Ein Airbus A380 der Singapore Airlines

allem Weißwedelhirsche sind die häufigsten Unfallverursacher. Wobei letztere besonders oft an Kollisionen mit Luftfahrzeugen beteiligt waren. Allein 23 dieser Vorfälle gingen auf ihr Konto. Sie sind in den USA weit verbreitet, weiden in der Dämmerung auf den Graspisten der, auch das ist ein beitragender Faktor, nicht eingezäunten Flugplätze. Wenn ein Flugzeug auftaucht, dann ergreifen sie die Flucht. Doch nicht alle machen sich rechtzeitig aus dem Staub und bezahlen ihre Unachtsamkeit oftmals mit dem Leben.

### Tiere haben zumeist keine Chance

Auch wenn es sich dabei meistens um kleinere Flugzeuge handelt, so haben die Tiere oftmals keine Chance. Und je kleiner das Tier, desto schlechter steht es um sein Leben, wenn es einem kleinen Flugzeug zum Opfer fällt. So wurden auf dem kleinen Seymour Flughafen von Baltra auf den Galapagosinseln mehrere grüne Leguane von Flugzeugen getötet (allerdings wurden auch einige von Autos überfahren).

Doch nicht nur an den kleineren, nicht eingezäunten Flugplätzen geraten Tiere immer wieder in Konflikt mit Flugzeugen. So kollidierte am 18. Januar dieses Jahres ein A320 der Etihad in Islamabad mit einem Wildschwein. Während der Vierbeiner diesen Zusammenstoß nicht überlebte, blieb der Airbus unbeschädigt

und konnte seinen Rückflug nach Abu Dhabi planmäßig antreten.

### Kollisionen mit Tapiren und Kühen

Bereits 2014 war es zu einem Zwischenfall am brasilianischen Regionalflughafen von Porto Urucu gekommen, als eine ATR 42-500 der Total Linhas Aéreas während des Startlaufs mit einem Flachlandtapir kollidierte (diese Tapire sind nicht gerade klein; sie können zwischen 80 und 110 Zentimeter groß werden und wiegen zwischen 150 und 200 Kilogramm). Dennoch konnte das Flugzeug starten; die Besatzung entschied sich jedoch, in Manaus eine Sicherheitslandung durchzuführen.

Und im April 2018 kollidierte eine Antonov An-26 auf dem südsudanischen Flughafen von Kuajok beim Start mit einer Kuh, die sich auf die Piste verirrt hatte. Dabei knickte das Fahrwerk ein und das Flugzeug landete auf dem Bauch. Das war besonders ärgerlich, denn eigentlich hätte die Antonov medizinisches Material in die Stadt Wau fliegen sollen.

### Fuchs und Flugzeug gerettet

Allerdings muss eine „tierische Runway Incursion“ nicht unbedingt tödlich enden. Im August 2016 hüpfte am Flughafen Wien ein Feldhase vor einem Fly Niki A320, der sich kurz vor dem Aufsetzen

befand, auf die Piste. Der Kapitän entschied sich durchzustarten und rettete so wahrscheinlich dem Hasen das Leben.

Und am 3. März dieses Jahres war es der Towercontroller des Flughafens Zürich, der einen Fuchs vor dem wahrscheinlichen Unfalltod bewahrte. Denn dieser war auf die Piste 16 gelaufen, als ein A380 der Singapore Airlines seinen Startlauf begonnen hatte. Der Controller wies die Crew mit dem Hinweis auf den Fuchs

an, den Start abzubrechen: „Stop take-off, I say again stop take-off, a fox is crossing the runway!“ Diese folgte der Anweisung, verließ die Piste, rollte erneut zum Startpunkt und startete dann zu ihrem Flug nach Singapur. Der Fuchs hatte sich bereits in die Büsche geschlagen.

### Das Problem der Flughäfen

Es sind gar nicht mal so wenige Flughäfen, die sich mit tierischen Gästen herumschlagen müssen. So stellen streunende Hunde auf dem Flughafen Bangkok-Suvarnabhumi die Flughafenverwaltung vor ein Problem, da sie auf die Pisten laufen und so eine Gefährdung für startende oder landende Flugzeuge bedeuten können. Sie hat sich nun entschlossen, die Hunde auf dem Flughafengelände einzufangen und sie in ein Tierheim zu bringen. Allein am ersten Tag dieser Einfangaktion wurden, so berichtet der „Aerotelegraph“, 120 Hunde eingefangen.

Mit etwas größeren Kalibern hat sich der „Wiley Post-Will Rogers Airport“ in Alaska herumzuschlagen. Der Flughafen ist der nördlichste der Vereinigten Staaten, deshalb wird er immer wieder von Gästen der besonderen Art heimgesucht: Es ist durchaus möglich, dass ein Eisbär gemächlich über das Vorfeld oder gar die Piste trottet. Und 2017 hatte sich eine Bartrobbe auf der Piste gemütlich eingerichtet. Mehrere Versuche, das rund 200 Kilogramm wiegende Tier von der Piste zu entfernen, verliefen wenig erfolgreich. Letztlich wälzten die Flughafenarbeiter die Robbe auf einen Schlitten und transportierten sie damit von der Piste.

### Wie kommen die Tiere aufs Flughafengelände?

Dabei stellt sich generell die Frage, wie diese Tiere überhaupt auf das Flughafengelände gelangen konnten. Für kleinere Exemplare dürfte es kein Problem sein, unter dem Flughafenzaun, sofern der Flughafen damit ausgerüstet ist, hindurchzukriechen. Aber wie kommt ein Hirsch oder wie in Islamabad ein Wildschwein auf das Flughafengelände? Ob es da eventuell ein Loch im Flughafenzaun gab? Wobei erwähnt werden sollte, dass so manche Flughafenverwaltung nichts gegen eine Population von Füchsen (oder ähnlichen Raubtieren) auf dem Flughafensreal einzuwenden hat. Denn die dezimieren die Zahl gewisser Nagetiere wie Ratten oder Mäuse.

Bleibt noch die Frage, wie Tiere in der Größe von Hirschen oder Wildschweinen von Flugplätzen, die nicht umzäunt sind und die es ja auch in Deutschland gibt, ferngehalten werden können. Vor jedem Start oder vor jeder Landung die Piste zu inspizieren, dürfte ein aufwendiges Verfahren sein. Vielleicht hilft es, vor der Landung erst einmal einen Tiefanflug durchzuführen. Damit könnten Tiere von der Piste vertrieben werden, meinte ein Pilot, der „Dschungelpisten“ in exotischen Ländern anfliegt.



Auch Flachlandtapire wie dieses Exemplar wurden schon Opfer von Kollisionen mit Flugzeugen

Text: Werner Fischbach  
Fotos: Werner Fischbach/Pixabay  
Mit freundlicher Genehmigung der Aviation News

## UNBEMANNTE LUFTFAHRZEUGE

### INKRAFTTRETEN DER DROHNEN-VERORDNUNG VERSCHOBEN

Aufgrund der Corona-Pandemie gerät die Umsetzung der neuen EU-Drohnenverordnung 2019/947 in vielen Mitgliedstaaten der EU ins Stocken. Auf vielerlei Gesuche hin hat die Europäische Kommission nun verkündet, dass der Termin des Geltungsbeginns vom 1. Juli 2020 auf den 1. Januar 2021 verschoben werden soll. Aus einem Schreiben des in Deutschland zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an die Mitglieder des UAV-Beirats geht hervor, dass die EU-Kommission das Verfahren zur Verschiebung eingeleitet hat.

Der Aufschub gilt dann auch für die Registrierungspflicht, die ab diesem Zeitpunkt für alle Modellflieger obligatorisch ist und durch die Verbände für ihre Mitglieder durchgeführt werden soll. Somit wird das zurzeit gültige nationale Luftrecht bzw. die LuftVO mindestens bis Jahresende Gültigkeit behalten.

Text: DAeC

## LUFTRAUM-BESCHRÄNKUNGSGEBIET

# ED-R „SKYSAILS“ VERLÄNGERT

Das Projekt „SkySails“ – und damit auch die zugehörige ED-R – ist bis zum 31. Dezember verlängert worden. Mit der Nfl 1-1894-20 wurde die Verlängerung am 24. März amtlich.

Aufgrund des Forschungsprojekts wurde bereits im Dezember vergangenen Jahres durch das BMVI in der FIR Bremen vorübergehend ein Gebiet mit Flugbeschränkungen, die ED-R „SkySails“, eingerichtet. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hatte entsprechend darüber informiert. Die genauen Aktivierungszeiten werden von der DFS per NOTAM bekannt gegeben.

Das Merkblatt zur Position der ED-R, genutztem Funkkanal und telefonischer Erreichbarkeit ist weiterhin gültig, lediglich das Callsign hat sich zu „Skypower“ geändert.

Text: DAeC

Karte mit freundlicher Genehmigung der DFS. Nicht zu navigatorischen Zwecken.



Bitte beachten: Das Luftraum-Beschränkungsgebiet „SkySails“ in Norddeutschland bleibt bis Jahresende bestehen

ABSCHIED

## ZUM TODE DES LPC-EHRENPRÄSIDENTEN PETER PLETSCHACHER

**Der langjährige Präsident und seit 2017 auch Ehrenpräsident des Luftfahrt-Presse-Clubs (LPC), Peter Pletschacher, ist tot. Er verstarb am Freitag, 24. April 2020, im Alter von 78 Jahren in seiner bayerischen Heimat.**

In seinem Nachruf schreibt der aktuelle LPC-Präsident Clemens Bollinger:

„Mit ihm verliert die deutsche Luftfahrt-publizistik ihre über Jahrzehnte dominierende, prägende Persönlichkeit: den Luftfahrthistoriker von Rang, den begnadeten Autor, den engagierten Verleger, den visionären Ideengeber für Industrie und Politik – ausgestattet mit einer beispiellosen, bis zuletzt ideensprühenden Kreativität. Für seine Verdienste um die deutsche Luft- und Raumfahrt wurde

Peter Pletschacher am 5. April 2016 das Bundesverdienstkreuz verliehen.

Mit Peter verlieren wir im Luftfahrt-Presse-Club, dem er von 1982 bis 2017 als Präsident vorstand und den er prägte wie kein anderer, einen guten, für viele väterlichen Freund. Peters gelebte Kompetenz und fachlich fundierte, schier grenzenlose Begeisterung für alle Bereiche der Luft- und Raumfahrt war in ihm in einer Breite angelegt, die bisweilen sprachlos machen konnte. Im wohlthuenden Kontrast dazu stand sein Auftreten, mit dem er sich nie in den Vordergrund drängte.“

Am 12. Mai wurde Peter Pletschacher situationsbedingt im engsten Kreis beigesetzt.

Text und Foto: LPC/red.



2016 erhielt der Journalist und Verleger Peter Pletschacher das Bundesverdienstkreuz für seine Verdienste um die Luft- und Raumfahrt

# TRAUER UM FRANZ SCHORK

**Der Luftsportverein Weinheim trauert um seinen Ehrenvorsitzenden, Fluglehrer und Piloten Franz Schork, der kürzlich im Alter von 95 Jahren im Beisein seines Sohnes Gunter verstorben ist. Franz war bei den Segelfliegern eine lebende Legende. Er hat 62 Jahre lang unendlich viel für den LSV ehrenamtlich geleistet und ist ihm stets treu geblieben.**

Noch im September des vergangenen Jahres erlebte er sein 47. Sommerfest auf der Altau. „Ich war bei allen Sommerfesten von Anfang an dabei und habe keines versäumt“, sagte der Ehrenvorsitzende, der 1972 mit Vizechef Theodor Heckmann aus Anlass des 40-jährigen Vereinsjubiläums das Sommerfest ins Leben gerufen hatte.

Franz Schork wurde bereits wenige Monate nach Gründung des Luftsportvereins am 1. Januar 1952 Mitglied. Er erlebte die ersten Segelflüge auf dem Hang in Fürth, kurze Zeit später auf dem Fluggelände in Hemsbach. Bereits zwei Jahre nach seinem Vereinseintritt übernahm der gebürtige Mannheimer den Vorsitz. Unter seiner Regie wurden Flugzeuge gebaut. Als der Pachtvertrag für das Hemsbacher Fluggelände auslief, organisierte Franz den Umzug auf die Weinheimer Altau. Zwei Flugzeughallen, die Fliegerklausur, die geteerte Schleppstrecke und

die Tankanlage entstanden unter seiner Führung, ehe er den Vorsitz 1982 an Kurt Ehmman übergab.

Von 1958 bis 1994 gab Franz seine eigene Flugeraufklärung als Fluglehrer weiter. Bei den über 35 Segelfluglagern, die der LSV ausrichtete, agierte er als Flugleiter. Franz, der von 1942 bis 1945 bei der Luftwaffe als Pilot im Einsatz war, flog Maschinen von 127 unterschiedlichen Typen. Ab 1967 war er Prüfungsrat für Segelflug, dann Motorsegler, von 1974 bis 2002 Beauftragter für Luftaufsicht beim RP Karlsruhe. 1979, 1981 und 1983 war er Teilnehmer am Deutschlandflug.

Zählt man die Starts und Landungen von 1954 bis 2002 sowie alle Flugstunden zusammen, die Franz am Himmel verbracht hat, so kommen 6.000 Stunden zusammen. 19 000 Starts legte der Ehrenvorsitzende des LSV Weinheim in seiner aktiven Zeit zurück. Ferner war er auch als Rechnungsprüfer beim BWLV aktiv und wurde von diesem mit allem geehrt, was das Repertoire zu bieten hat. Gleiches gilt für seinen Verein, den LSV. Neben der goldenen Ehrennadel der Stadt Weinheim erhielt er vom DAeC die silberne Daidalos-Medaille.

Franz war sehr um den Nachwuchs bemüht. Von 1956 bis 1982 verbrachte er



**19.000 Starts absolvierte Franz Schork in seiner aktiven Zeit**

2.800 Schulungstage mit seinen Flugschülern in der Luft. Ganz stolz war er, dass vier seiner ehemaligen Flugschüler Piloten bei der Lufthansa sind. Einige wurden als Ausbilder und Piloten bei der Bundeswehr tätig.

Das aufregendste Erlebnis in seiner fliegerischen Laufbahn erlebte Franz 1970 als er im Karwendelgebirge bei Innsbruck notlanden musste und als verschollen galt. Drei Tage lang brauchte er für den 24 Kilometer langen Abstieg bei brust-hohem Schnee. Sein Wunsch für den Luftsportverein war, dass die echte Fliegerkameradschaft, der kreative Leistungswille und der klare Blick für die Zukunft als Grundlage seines Erfolges erhalten bleiben möge.

Text und Foto:  
Wolf-Rüdiger Pfrang

In Franz Schork verliert der BWLV einen höchst verdienten Luftsportler, der nicht nur seinem Verein, sondern auch dem BWLV gegenüber jahrzehntelang treu und loyal zur Seite stand und sich stets im Dienste des Luftsports engagierte. So war er viele Jahre lang als ehrenamtlicher Rechnungsprüfer im BWLV tätig und unterstützte die Verbandsarbeit mit seinem großen Wissen und seiner Zuverlässigkeit. Zudem war er einer der maßgeblichen Initiatoren des BWLV-Segelflugjugendlagers in Weinheim.

Noch bis ins hohe Alter blieb Franz Schork dem Verband verbunden und besuchte, wann immer es ihm möglich war, die Mitgliederversammlungen des BWLV, wo er gerne den Kontakt zu anderen Fliegern pflegte. Für seine außergewöhnlichen Verdienste um den Luftsport ehrte ihn der BWLV mit der Silbernen und Goldenen Ehrennadel, der Wolf-Hirth-Medaille in Silber und Gold, auch eine DAeC-Ehrung in Form der Silbernen Daidalos-Medaille folgte.

Der BWLV trauert um einen besonderen Menschen, dankt Franz Schork für seine jahrzehntelange, aufopferungsvolle Arbeit im Sinne der Fliegerei und wünscht allen, die ihn gekannt und gemocht haben, viel Kraft in der schweren Zeit des Abschieds.



# 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**

**Allianz** 

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

Referat:	Ansprechpartner	Telefon-Nr.	E-Mail-Adresse
		0711 22762- 0	
Geschäftsführung	Klaus Michael Hallmayer	- 0	hallmayer@bwlv.de
Haushalt/Finanzen	Martin Bayer	-21	bayer@bwlv.de
Ausbildung/Flugsicherheit/Sport	Bernd Heuberger	-22	heuberger@bwlv.de
Redaktion „der adler“/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit/Sport/Wettbewerbe	Simone Bürkle	-23	buerkle@bwlv.de
Mitgliederverwaltung	Petra März	-24	maerz@bwlv.de
Buchhaltung	Petra Baur	-25	baur@bwlv.de
Buchhaltung/Verwaltung	Martina Dobrinkat	-26	dobrinkat@bwlv.de
Luftfahrttechnischer-/EASA-Betrieb	Matthias Birkhold	-30	birkhold@bwlv.de

### TOP-TERMINE IM JUNI 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

THEORETISCHE LUFTFAHRERPRÜFUNG RP STUTT GART  
09.06.2020 RP Stuttgart  
Info: rp.baden-wuerttemberg.de

THEOR. LUFTFAHRERPRÜFUNG AUSSENSTELLE FREIBURG  
10.06.2020 RP Freiburg  
Info: rp.baden-wuerttemberg.de

THEORETISCHE LUFTFAHRERPRÜFUNG RP STUTT GART  
23.06.2020 RP Stuttgart  
Info: rp.baden-wuerttemberg.de

4. BWLV-JUGEND-FLY-IN  
27.06.2020 Flugplatz Wächtersberg  
Info: bwlvflyin@fswwaechtersberg.de

BZF II SPRECHFUNK DEUTSCH VFR  
04.07.2020 BWLV-Motorflugschule Hahnweide  
Info: motorflugschule.info