

HÄNGEGLEITEN SEITE 12

DER MÜHSAME WEG ZUM PERFEKTEN FLUG

SELI METZGER BERICHTET VON IHRER DRACHENFLUG-AUSBILDUNG – UND WARUM DIESE TROTZ ALLER ANSTRENGUNG VIEL SPASS MACHT

MOTORFLUG SEITE 18

DIE HÖCHSTE FLUGSCHULE DER WELT

MICHAEL KLÖTERS ERINNERT AN EINEN BEEINDRUCKENDEN FLUG IN QUITO



TITELTHEMA SEITE 3

NOTABSPRUNG – ABER SICHER!

DER BWLV BIETET ANFANG AUGUST AM FLUGPLATZ TANNHEIM EINEN LEHRGANG ZUM THEMA NOTABSPRUNG FÜR ALLE PILOTEN AN





Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post



Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



EDITORIAL

- 3 Notabsprung – aber sicher!

ALLGEMEINES

- 4 Veranstaltungen, Meisterschaften, Messen, Treffen – Zahlreiche Absagen wegen Corona
- 5 Mit Beteiligung der Luftsportler – World Games im Sommer 2022
- 5 NFL 2212-21 – Alles zur Aufzeichnung von Flugzeiten
- 6 EU-Projekt Seneca – Rückkehr der Überschall-Flugzeuge
- 7 Projekt der TU Delft – Motorsegler mit Flüssigwasserstoff-Antrieb
- 8 DOSB-Wettbewerb – „Sterne des Sports“ 2021 gesucht

LUFTSPORTJUGEND

- 8 StreLa auf der Hahnweide – Jetzt anmelden zum BWLV-Streckenfluglager!
- 9 BWLV bietet wieder Jugendleiter-Lehrgänge an – in Präsenz oder digital
- 10 Wächtersberg – BWLV-Landesjugendversammlung mit Fly-In
- 11 BWLV-Jugendleiter-Austausch – Spartenübergreifend vernetzt

HÄNGEGLEITEN

- 12 Ausbildung im Drachenflug – Was kostet die Welt?

MODELLFLUG

- 15 Videokonferenz – Über die Zukunft des Hangflugs diskutiert
- 16 Registrierung der Modellflieger – Kein Kompetenznachweis A1/A3 für Verbandsmitglieder erforderlich!
- 17 Klassen F3C und F3N – Deutsche Meisterschaft der Modell-Helis in Schorndorf

MOTORFLUG/UL

- 18 Erinnerung an eine außergewöhnliche Reise – Die höchste Flugschule der Welt
- 21 Buchvorstellung: Der Werdegang Hanns Klemms
- 22 Klemm-Flugzeuge im Verein – Die Schätze haben einige Besonderheiten
- 23 Bitte beachten: SWDR und Flugsicherheitsseminar verschoben

SEGELFLUG

- 24 Wechsel auf der Wasserkuppe: Harald Jörges übergibt an Lukas Schmidt-Nentwig
- 25 Schnappschuss: Aussicht bis zu den Bergen
- 26 BWLV-Segelkunstflug-Lehrgänge 2021 – Die Welt auf den Kopf stellen
- 27 Impression aus Öhringen: Wie im Spiegel
- 27 Bundeskommission Segelflug im DAeC – Container und Stellplätze für Übersee-Einsätze zu vermieten

LUFTSPORTLERINNEN

- 28 Trip im Norden: Zwei Pilotinnen und eine „Blue Lady“ in Dänemark
- 31 Unterwegs in den Alpen – Das perfekte Geburtstagsgeschenk

REGIONEN

- 33 Region 1: Sunset-Flüge in Sinsheim: Den Tag nicht vor dem Abend loben
- 34 Region 4: Geretteter Rotmilan segelt mit Sender in die Freiheit

BÜCHER

- 36 Manfred Grohe, Wolfgang Alber: Faszination Bodensee
- 36 Andreas Spaeth: Airbus A380 – Der letzte Riese

BWLV-MITTEILUNGEN

- 37 BWLV-Terminservice 2021
- 38 Fluglehrer-Auffrischungsschulungen 2021 als Videokonferenzen

FLUGSICHERHEIT

- 40 Betrachtungen zu Einflüssen aus der Natur – Der Schlüssel zu mehr Flugsicherheit?
- 42 Sicherheitslehrgang: BWLV bietet Notabsprung-Seminar an
- 43 Aeronautical Decision Making (ADM) (Teil 1): Entscheidungen im Cockpit erfolgreich treffen
- 45 Flugplatz Schwäbisch Hall (EDTY) – Cloudbasierte Flugsicherung am Adolf Würth Airport

ABSCHIED

- 46 Roland Rigling
- 46 Dieter Koch

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Das Bild entstand 2018 in der Nähe von Tannheim (EDMT) beim Segelkunstfluglehrgang der SFG Tannheim. Die beiden Lehrer waren jeweils mit ihren Pitts vor Ort. Der junge Fotograf Sebastian Gogesch wollte damals seine ersten Air-to-Air-Erfahrungen sammeln und ließ sich nach Absprache mit allen Beteiligten mit dem vereinseigenen UL CT zum vereinbarten Treffpunkt fliegen, wo ihm diese schöne Aufnahme gelang.

Foto: Sebastian Gogesch

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.

NOTABSPRUNG – ABER SICHER!



**Robert Froeschle, Referent
Fallschirmsport im BWLV**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

der Winter ist vorbei, die Flugplätze sind vorbereitet, die Luftfahrzeuge sind geprüft und gewartet, die neue Saison hat – trotz der nach wie vor anspruchsvollen Rahmenbedingungen – begonnen.

Frisch aus der Wartung kommt auch das Rettungsgerät, das beinahe jeder Pilot (bzw. dessen Verein) sein Eigen nennt, das oftmals aber eher als „nebensächlich“ angesehen wird, obwohl es doch im schlimmsten Fall ein

Lebensretter sein soll: Der Rettungsfallschirm. Genaue Kenntnisse über seine Funktionsweise und den Umgang damit sollten also für jeden potenziellen Benutzer selbstverständlich sein.

Durch meine Wurzeln im Fallschirmsport habe ich einen anderen Blick auf dieses Themengebiet: In der Ausbildung zum Fallschirmspringer gehört die sichere Beherrschung des Notverfahrens zum kleinen Einmaleins, vorher findet keine praktische Sprungausbildung statt. In der Luftfahrt ist das an sich nicht anders, für jedes Luftfahrzeug gibt es Notprozeduren für alle möglichen Fälle – nicht jedoch für einen Notabsprung.

Im „Fall der Fälle“ müssen unter Stress in einer schwierigen Situation – also zum Beispiel, wenn das Flugzeug schon nicht mehr beherrschbar ist – in sehr kurzer Zeit viele Entscheidungen getroffen werden. Das ist aber nur möglich, wenn die nötigen Schritte schon vorher erlernt und verinnerlicht wurden. Es gibt viele Fragen, über die sicher die meisten schon einmal nachgedacht haben, die Antwort darauf aber nicht wirklich kennen:

Wie komme ich denn überhaupt aus meinem Flugzeug? Wie löse ich den Schirm aus? Auf welcher Seite war nochmal der Griff? Wie geht es eigentlich weiter, wenn der Schirm offen ist? Und was muss ich bei der Landung tun?

Ich freue mich deshalb besonders, dass der BWLV in dieser Saison erstmals seit vielen Jahren wieder einen Notabsprung-Lehrgang anbieten wird, in dem auf all diese und noch mehr Fragen eingegangen wird. Natürlich ist die Durchführung des Lehrgangs, der

vom 4. bis 6. August in Tannheim geplant ist, vom Verlauf der Pandemie abhängig und wird selbstverständlich unter den Maßgaben des Corona-Reglements ablaufen. Tatsächlich gibt es sogar direkt am Flugplatz in Tannheim bereits seit einigen Monaten ein öffentliches, von den Behörden zugelassenes Testzentrum, an dem sich die Teilnehmer kostenlos testen lassen können. Insofern bin ich zuversichtlich, dass der Lehrgang wie vorgesehen und in sehr sicherem Rahmen stattfinden wird.

Ziel soll sein, jedem Teilnehmer die Angst vor der Entscheidung zu einem Absprung zu nehmen und mehr Handlungssicherheit zu vermitteln. Idealerweise soll der Notabsprung durch die Übung sozusagen schon mental „in Fleisch und Blut“ übergehen.

Der Ansatz ist dabei, möglichst vielseitig vorzugehen: Der Lehrgang soll sowohl die technischen als auch die psychologischen Aspekte des Absprungs aus einem (mehr oder weniger) fliegenden Luftfahrzeug beleuchten. Neben der Theorie ist auch ein Demonstrationsflug vorgesehen, bei dem ein Dummy mit Rettungsgerät aus niedriger Höhe abgeworfen wird. Höhepunkt für alle Teilnehmer ist dann ein Solofallschirmsprung mit automatischer Auslösung, bei dem das Gelernte – natürlich unter sicheren Rahmenbedingungen – in der Praxis angewandt wird.

Gerade jetzt zum Saisonbeginn ist die In-Übung-Haltung und Auffrischung von Fertigkeiten besonders wichtig; insbesondere natürlich auch, weil wegen der pandemiebedingten Einschränkungen in diesem und im vergangenen Jahr einige von uns vermutlich nicht so viel geflogen, gefahren oder auch gesprungen sind wie sonst üblich. Und wenngleich natürlich das oberste Ziel sein muss, brenzlige Situationen schon im Vorfeld durch umsichtiges Handeln und eine gute Vorbereitung und Übung zu vermeiden, ist es mindestens genauso wichtig, auf den Ernstfall vorbereitet zu sein, wenn gar nichts anderes mehr geht. Ich denke, hier kann der geplante Lehrgang einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Flugsicherheit zu erhöhen.

Ich würde mich freuen, viele von euch im August persönlich zu treffen! Alle Infos, auch zur Anmeldung, findet ihr auf Seite 42 dieser Ausgabe. In diesem Sinne wünsche ich allen einen schönen und ebenso sicheren Saisonstart.

Ihr/euer

VERANSTALTUNGEN, MEISTERSCHAFTEN, MESSEN, TREFFEN

ZAHLREICHE ABSAGEN WEGEN CORONA



Die Corona-Pandemie beeinflusst immer noch das öffentliche Leben. Die Maßnahmen zum Schutz verlangen weiter erhebliche Einschränkungen. Große Veranstaltungen und Treffen sind noch nicht möglich. Davon ist auch der Luftsport massiv betroffen. Nachfolgend ein Überblick über die Absagen der wichtigsten Großveranstaltungen in den verschiedenen Sparten auf nationaler und internationaler Ebene.

Messe

AERO ist abgesagt

Die Messe Friedrichshafen hat die Luftfahrtmesse AERO für dieses Jahr abgesagt. Angesichts der Reise- und Veranstaltungs-Beschränkungen wegen der Covid-19-Pandemie hatten die Organisatoren bereits zu Beginn dieses Jahres den ursprünglich ins Auge gefassten AERO-Termin vom April in den Sommer verlegt. Doch derzeit ist trotz steigender Impffzahlen in Europa absehbar, dass die AERO 2021 auch vom 14. bis 17. Juli nicht stattfinden darf.



Die nächste AERO ist dann wieder wie üblich für den Frühjahrstermin 2022 geplant – sie soll vom 27. bis 30. April 2022 stattfinden. Alle Infos gibt es unter www.aero-expo.com.

Segelflug

• Segelflug-Weltmeisterschaften in Stendal abgesagt

Die Ausrichter der 36. FAI-Segelflug-Weltmeisterschaften in Stendal haben den Wettbewerb abgesagt. „Wir bedauern außerordentlich, dass wir diesen Schritt gehen müssen“, erklärt Wettbewerbsdirektor Henning Schulte. „Wir haben auf allen Ebenen intensive Überzeugungsarbeit geleistet, aber die aktuelle Pandemielage lässt den Ver-

antwortlichen keinen Spielraum.“ DAeC-Präsident Stefan Klett: „Es ist sehr, sehr bitter, dass nach jahrelanger Vorbereitungszeit dieses Mega-Event nicht stattfinden darf. Der Aeroclub Stendal ist international als großartiger Gastgeber bekannt. Ich danke dem gesamten Organisationsteam und den engagierten Helfern in Stendal für ihre ausgezeichnete Arbeit, besonders Christoph Barniske. Als Sportlicher Leiter der WM hatte er im engen, intensiven Austausch mit der IGC und den Piloten für ein funktionierendes Regelwerk gesorgt. Er hat einen tollen Job gemacht!“

Diese Weltmeisterschaft der Offenen, Doppelsitzer- und 18m-Klasse wird alle zwei Jahre ausgerichtet. Turnusgemäß hätte der Wettbewerb im vergangenen Jahr stattgefunden. Wegen der Pandemie musste er auf 2021 verschoben werden. Für 2022 hatte sich Ungarn erfolgreich bei der International Gliding Commission (IGC) beworben. „Die Vorbereitung eines solchen Events ist enorm aufwendig und dauert Jahre. Wir wünschen den Ungarn viel Glück und Erfolg“, erklärt Henning Schulte.

- Die **Weltmeisterschaften der Renn-, Standard- und Clubklasse** sollen (nach aktuellem Stand) in Frankreich stattfinden.
- Die **internationale Meisterschaft in Klix, die Deutschen Meisterschaften in Bayreuth, die der Frauen und auch die Qualifikationsmeisterschaften in Brandenburg, Zwickau und Hockenheim** werden in diesem Jahr nicht stattfinden.

Motorflug

- In diesem Jahr wird es keinen **Deutschlandflug** geben. Geplant ist,

die Veranstaltung auf den Frühsommer 2022 zu verschieben. Alle zwei Jahre wird der traditionsreiche Wettbewerb von der Bundeskommission Motorflug ausgerichtet.

- Auch die **DM Navigationsflug** wird nicht wie vorgesehen im Juni stattfinden. Die Veranstalter diskutieren einen Ersatztermin im September.
- Die **Offene Deutsche Hubschraubermeisterschaft 2021** wurde abgesagt.
- Die **DM Motorkunstflug** wird in die zweite Jahreshälfte verschoben, Termin und Ort sind noch nicht bestätigt.

Ultraleichtflug

- Auch in diesem Jahr wird es keine **Deutsche Meisterschaft für die Ultraleichtflieger** geben. Geplant ist der Wettbewerb nun vom 26. bis 29. Mai 2022 am Flugplatz Rheine-Eschendorf.

Modellflug

- **Alle Worldcup-Wettbewerbe der FAI/CIAM** bis zum 1. Juli wurden abgesagt. Auch viele **Deutsche Meisterschaften** sind bereits abgesagt bzw. verschoben und werden, sofern es die Situation erlaubt, im Herbst neu terminiert.
- Für **Welt- und Europameisterschaften** gibt es individuelle Deadlines für die Entscheidung. Viele weitere Veranstaltungen bis zum Sommer sind ebenfalls bereits abgesagt oder auf 2022 verschoben.

Luftsportjugend

- Auch die Maßnahmen der Bundesluftsportjugend mussten abgesagt werden. Dazu gehört auch „**Jugend fliegt**“, das Fliegerlager für Jugendliche im Alter von 14 bis 17 Jahren auf dem Flugplatz Eisenach-Kindel in Thüringen, geplant für Anfang August 2021.

Alle Angaben sind ohne Gewähr und nicht vollständig. Bitte jeweils beim Veranstalter oder Ausrichter nachfragen.

Text: DAeC/red.
Foto: Pixabay



Das Canopy Piloting, eine Disziplin des Fallschirmsports, gehört schon seit einigen Jahren zu den Sportarten der World Games. Neu hinzu im Luftsport kommt im nächsten Jahr das Drone Racing

MIT BETEILIGUNG DER LUFTSPORTLER

WORLD GAMES IM SOMMER 2022

Sie sind das zweitgrößte Sportereignis der Welt: die World Games. Alle vier Jahre, immer im Jahr nach den Olympischen Sommerspielen, treten die weltbesten Athleten der nicht olympischen Sportarten bei den World Games an, um zu Lande, in der Luft und im Wasser um die begehrten Medaillen zu kämpfen. Der olympische Wettkampf musste wegen der Pandemie um ein Jahr auf 2021 verschoben werden, die

World Games deshalb auch. Sie sollen nun vom 7. bis 17. Juli 2022 in Birmingham, der größten Stadt im Bundesstaat Alabama/USA, ausgetragen werden.

Im Sport-Portfolio sind auch zwei FAI-Luftsportarten: Zum ersten Mal dabei ist das Drone Racing (Modellflug); zudem gehört Canopy Piloting (Fallschirmsport) seit Jahren zum Programm. An den Spie-

len nehmen 3.600 Athleten aus mehr als 34 Sportarten und 100 Ländern teil. Ausrichter der World Games ist der Internationale Verband für Weltspiele (IWGA) unter der Schirmherrschaft des Internationalen Olympischen Komitees. Aktuelle Informationen und Fotos gibt es unter www.theworldgames.org.

Text: DAeC/red. | Foto: IWGA

NfL 2212-21

ALLES ZUR AUFZEICHNUNG VON FLUGZEITEN

Wann genau beginnt eigentlich eine Flugzeit? Und was muss konkret unter welchen Umständen ins Flugbuch eingetragen werden? Weil es bei solchen Fragen immer wieder Unklarheiten gibt, hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) das Thema „Aufzeichnung von Flugzeiten“ in einer ausführlichen NfL vom 16. April 2021 erläutert. Diese NfL 2212-21 steht auf der Website des BWLV (www.bwlv.de) als Download bereit. Sie löst die bisherige NfL 2-330-17 zum Thema ab.

Text: red.

RÜCKKEHR DER ÜBERSCHALL-FLUGZEUGE



Geplanter Business-Jet von Aerion Supersonic

Fast zwei Jahrzehnte nach dem letzten Flug der Concorde könnten bald wieder Überschall-Verkehrsflugzeuge unterwegs sein. Mehrere Hersteller kündigen einen Start der kommerziellen supersonischen Flugzeuge für die nächsten Jahre an. Damit dies möglichst umweltverträglich geschieht, gibt es ein Forschungsprojekt der EU dazu.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) untersucht gemeinsam mit internationalen Partnern die Umweltwirkungen einer zukünftigen Flotte von Überschall-Flugzeugen. Ziel ist es, sowohl die Lärmemission als auch die Klimawirkung dieser Flugzeuge zu bewerten. Die Forschungsergebnisse sollen dazu beitragen, die umweltschädlichen Effekte der Fluggeräte zu reduzieren.

„Für die Concorde galten noch Luftfahrtregularien, die höhere Emissionen im Vergleich zu den im Unterschall fliegenden Flugzeugen erlaubten. Die neue Generation von Überschall-Jets wird sich nun an den konventionellen Flugzeugen messen lassen müssen“, erklärt Professor Lars Enghardt, Leiter der Abteilung Triebwerksakustik im DLR-Institut für Antriebstechnik. Um neue Zertifizierungsregeln festzulegen, sind die Behörden auf umfangreiche Daten angewiesen. Das EU-Projekt Seneca (noise and emissions of supersonic aircraft) liefert hier einen wichtigen Beitrag für die Erhebung dieser Daten.

Zwei neue Überschall-Flugzeugklassen in Planung

Die Wissenschaftler entwerfen und analysieren zunächst im Computer zwei unterschiedliche Überschall-Flugzeugklassen: Business-Jets für etwa zehn Passagiere und Linienflugzeuge für bis zu 100 Passagiere. Die Linienflugzeuge haben damit ungefähr die Kapazität der Concorde. Die Business-Jets können im Reiseflug Schallgeschwindigkeiten (Machzahlen) von 1,4 bis 1,6 erreichen. Ab einer Machzahl über 1 beginnt der Überschallbereich. In Reiseflughöhe muss ein Flugzeug dazu rund 1.000 Stundenkilometer schnell sein. Die aktuell schnellsten Business-Jets sind mit einer Machzahl von 0,9 unterwegs. Die geplanten supersonischen Linienflugzeuge sollen im Reiseflug sogar Machzahlen zwischen 1,8 und 2,2 erreichen. Sie wären damit mehr als doppelt so schnell wie die derzeitigen Linienflugzeuge.

„Die Effizienz der Flugzeuge im Reiseflug und die Lärmemission in Flughafennähe lassen sich nur schwer miteinander vereinbaren“, erklärt Dr. Robert Jaron vom Institut für Antriebstechnik die Herausforderungen beim Design der Flugzeuge. „Wegen des besseren Strömungsverhaltens sind Überschall-Flugzeuge besonders lang und schmal und haben kleine Triebwerke. Für die Lärminderung bei Start und Landung wären allerdings Triebwerke mit größeren Durchmessern zu bevorzugen.“

Lärmemission vor allem beim Start problematisch

Nach Ansicht des DLR-Teams, in dem auch das Institut für Physik der Atmosphäre mitarbeitet, gibt es gerade bei der Startprozedur noch Spielraum. Die schlechten Gleiteigenschaften beim Unterschallflug werden bei supersonischen Flugzeugen durch eine besonders starke Motorisierung ausgeglichen. Eine höhere Startgeschwindigkeit mit einer frühen Rücknahme des Triebwerksschubs könnte die Lärmbelastung in Flughafennähe senken. Auch diese Möglichkeit wird im Projekt untersucht.

Ein weiterer Forschungsschwerpunkt von Seneca sind der Schadstoffausstoß und sein Einfluss auf das Klima. Der Überschallverkehr wird deutlich höher fliegen als der gegenwärtige Luftverkehr und hat deswegen wahrscheinlich auch andere Auswirkungen auf die Atmosphäre.

Derzeit gehen die Projektpartner davon aus, dass die ersten neuen Überschall-Flugzeuge wegen der Knall-Problematik nicht mit Überschall-Geschwindigkeit über Land fliegen werden, sondern nur über Wasser. Der Überschallknall wird ausführlich im EU-Projekt MOREandLESS analysiert, an dem das DLR ebenfalls beteiligt ist. Hier ermitteln die Wissenschaftler, wie sich unterschiedliche Flugzeugformen auf die Lautstärke des Knalls auswirken.

Fakten zum Projekt Seneca

Das EU-Projekt Seneca läuft bis Ende 2024. Es wird im Rahmen des EU-Programms Horizon 2020 gefördert. Die Projektkoordination liegt beim DLR-Institut für Antriebstechnik in Berlin. Zu den europäischen Projektpartnern zählen neben dem DLR-Institut für Physik der Atmosphäre Rolls Royce, Onera, Cranfield University, Manchester Metropolitan University, University of Southampton, MTU Aero Engines, National Aviation University, AEDS, NLR und CIRA. Unterstützt wird das Projektkonsortium von einem internationalen Beirat bestehend aus Zertifizierungsbehörden, Industrie und Wissenschaft.

Text: DLR/red.

Foto: DLR/Aerion Corporation



PROJEKT DER TU DELFT

MOTORSEGLER MIT FLÜSSIGWASSERSTOFF-ANTRIEB

Der Phoenix PT der niederländischen Studierendengruppe Aero Delft soll mit flüssigem Wasserstoff angetrieben werden

44 Studenten aus 17 Ländern an der TU Delft in den Niederlanden haben sich unter dem Titel „Aero Delft“ zusammengetan, um ein außergewöhnliches Projekt voranzutreiben: das Fliegen mit flüssigem Wasserstoff. Dazu haben sie Ende Februar einen Prototyp namens Phoenix PT als Modell im Maßstab 1:3 vorgestellt. Der Erstflug des Phoenix in voller Größe ist für 2024 geplant.



Insgesamt 44 Studierende aus 17 Ländern arbeiten an dem Projekt mit

Der Phoenix ist eigentlich ein Nachbau des e-Genius. Dieser Elektro-Motorsegler, entwickelt von der Universität Stuttgart, hat bereits 400 Kilometer am Stück mit Batterieantrieb geschafft. Das niederländische Hochschulteam will mit seinem Phoenix nun ebenfalls den CO₂-Ausstoß von Flugzeugen drastisch reduzieren – allerdings in anderer Form.

Das Prinzip, Wasserstoff und Brennstoffzellen für die Reduktion von CO₂ in der Luftfahrt einzusetzen, wurde bereits erfolgreich erprobt. Neu am Delft-Projekt ist nun, dass die Entwickler flüssigen Wasserstoff anstelle von gasförmigem Wasserstoff in Drucktanks einsetzen wollen. Dies würde eine effizientere Verwendung möglich machen.

Das allerdings ist überaus schwierig. Denn flüssiger Wasserstoff hat so seine Tücken. So hat er zwar eine hohe Energiedichte pro Kilogramm, ist jedoch kein Treibstoff mit hoher räumlicher Dichte. Hinzu kommen die Herausforderungen bei der Kühlung: Um ihn flüssig zu halten, muss man ihn auf rund 20 Kelvin (-253 Grad Celsius) herunterkühlen. Dazu musste das Forscherteam einen Spezial-Drucktank mit

dicker Isolierung sowie spezielle Aggregate entwickeln, die den Treibstoff in flüssiger Form halten.

Mittlerweile ist der etwa 50 Kilogramm schwere Phoenix-Prototyp flugfähig und soll im Juli dieses Jahres erstmals öffentlich in die Luft gehen. In voller Größe soll der Phoenix als Zweisitzer mit 18 Metern Spannweite in etwa drei Jahren an den Start gehen. Er werde dann zehn Kilogramm flüssigen Wasserstoff tanken können und über eine geschätzte Reichweite von 2.000 Kilometern sowie eine maximale Flugdauer von zehn Stunden verfügen, so die Ansage der Entwickler.

Zudem schwebt den Studenten ein größeres Flugzeug mit Platz für 19 Passagiere plus Besatzung vor, das dereinst über eine Reichweite von bis zu 925 Kilometer verfügen soll. Ziel sei es letztlich, ohne Emissionen Interkontinentalflüge durchzuführen, so das Entwicklerteam.

Text: red.
Fotos: Aero Delft

DOSB-WETTBEWERB

„STERNE DES SPORTS“ 2021 GESUCHT



Der DOSB und die Volksbanken Raiffeisenbanken suchen die „Sterne des Sports“ 2021. Sportvereine können sich bis 30. Juni 2021 online bewerben.

Seit mittlerweile einem Jahr ist im Zuge der Pandemie das Sporttreiben in den Vereinen überwiegend zum Erliegen gekommen. Einerseits zeigt sich der deutsche Sport solidarisch und hält angesichts der Corona-Krise inne. Und dennoch ist viel geschehen: Trotz der Pandemie haben viele Vereine Verantwortung übernommen und mit Flexibilität und Kreativität versucht, Menschen durch Alternativen zum Vereinssportalltag in Bewegung zu halten.

Diese wertvolle Arbeit soll nun belohnt werden. Alle Sportvereine in Deutschland sind wieder aufgerufen, sich für den „Oscar des Vereinssports“ zu bewerben und mit ihrem besonderen gesellschaftlichen Engagement ins Rennen zu gehen. Der DOSB und die Volksbanken Raiffeisenbanken schreiben die „Sterne des Sports“ seit 2004 jährlich aus. Sie zeichnen Sportvereine aus, die sich über ihr sportliches Angebot hinaus besonders gesellschaftlich engagieren – zum Beispiel in den Bereichen Jugendarbeit, Inklusion, Gleichstellung, Umweltschutz, Senioren, Familien oder Prävention.

Durch die Prämierungen auf Regional-, Landes- und Bundesebene flossen den teilnehmenden Vereinen bisher mehr als sechs Millionen Euro zugunsten ihres gesellschaftlichen Engagements zu.

Schnell und einfach online bewerben

Das entsprechende Online-Formular ist auf den jeweiligen Websites der teilnehmenden Volksbanken Raiffeisenbanken. Wer nicht weiß, welche Bank in seinem Umfeld zuständig ist, schaut einfach auf www.sterne-des-sports.de/vereine/bankensuche nach. Das Bewerbungsformular ist zusätzlich über www.sterne-des-sports.de/vereine/bewerbung erreichbar.

Bundesweiter Bewerbungsschluss ist am 30. Juni 2021. Mitmachen können alle Sportvereine, die unter dem Dach des DOSB organisiert sind, sprich: in einem Landessportbund/Landessportverband, in einem Spitzenverband oder einem Verband mit besonderen Aufgaben – also auch im DAeC und BWLV.

Text: DAeC/red.

LUFTSPORTJUGEND

STRELA AUF DER HAHNWEIDE

JETZT ANMELDEN ZUM BWLV-STRECKENFLUGLAGER!

Das Streckenfluglager auf der Hahnweide bietet die Möglichkeit, Streckenflugerfahrung an der Seite von Profis zu sammeln. Durch eine ordentliche Flugvorbereitung und Tipps während des Fluges wird den Teilnehmern ermöglicht, ihre Kenntnisse auszubauen und neue Erfahrungen zu sammeln.

Anreise: Samstag, 14. August 2021, bis 16 Uhr
Abreise: Sonntag, 22. August 2021, im Lauf des Vormittags
Ort: Sonderlandeplatz Hahnweide, Kirchheim/Teck
Teilnahmegebühr: 250 Euro
F-Schleppkosten: 35 Euro pro Start

Die Teilnehmer werden eine unvergessliche und lehrreiche Woche auf der Hahnweide verbringen. Hier bietet sich die Möglichkeit, mit unterschiedlichen, hochkarätigen Trainern und anderen Teilnehmern in Kleingruppen zusammen zu fliegen. Morgens gibt es wie bei einem Wettbewerb ein Briefing, in dem das Wetter und

die Aufgabe besprochen werden. Nach dem Flugtag wird der Flug mit dem Trainer bei einem Debriefing besprochen. Zusätzlich gibt es die Chance, jede Menge neue Leute kennenzulernen, die sich ebenso für das Streckenfliegen interessieren.

Während der Woche besteht die Möglichkeit, durch besonders gute Leistungen in den D-Kader des BWLV aufgenommen zu werden.

Eine detaillierte Veranstaltungsinformation sowie das Anmeldeformular sind auf der Website des BWLV zu finden (www.bwlv.de) → Jugend → BWLV-Veranstaltungen → Streckenlager (StreLa). **Der Anmeldeschluss ist am Sonntag, 13. Juni 2021.** Die Anmeldung ist zu schicken an Lukas Schneider (schneider@bwlv.de).

Text: Lukas Schneider
Foto: Mick Herrmann



Ob vor Ort auf dem Klippeneck oder online – Spaß machen die Jugendleiter-Lehrgänge des BWLV allemal

JETZT ANMELDEN!

(B) BWLV BIETET WIEDER JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE AN – IN PRÄSENZ ODER DIGITAL

Jugendleiter-Lehrgang: Das bedeutet ehrenamtliches Engagement, Verantwortung, Neues auf die Beine stellen, Herausforderungen annehmen, sich mit anderen verbinden, Motivation und Visionen finden, Ziele setzen und vieles mehr.

Um all das mitzerleben, wird es auch diesen Herbst nochmals die Jugendleiter-Lehrgänge geben; hoffentlich in der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck, wenn dies nicht möglich sein wird, aber auch online.

Folgende Lehrgänge werden angeboten:

Jugendleiter-Grundlehrgang:

Praxisrelevante und abwechslungsreiche Inhalte werden hier behandelt, aber auch jede Menge Handwerkszeug und Tipps, die für einen guten Jugendleiter wichtig sind, werden vermittelt und ausgetauscht. Während des Lehrgangs haben alle Jugendleiter der baden-württembergischen Luftsportvereine – und alle, die es noch werden wollen – die Möglichkeit, sich offiziell zu einem Jugendleiter ausbilden zu lassen.

Die Einheiten bei diesem Lehrgang sind sowohl an den Richtlinien der JuLeiCa ausgerichtet, aber vor allem auch darauf ausgelegt, konkretes Handlungswissen und relevante Themen aus der Praxis des Vereinsbetriebs zu vermitteln. Dieses kann dann direkt im Verein und in den

Jugendgruppen angewandt werden und die Arbeit als Jugendleiter/-in erleichtern.

Ziel ist es, den Jugendleitern Kenntnisse, Fertigkeiten und Haltungen zur verantwortlichen Gestaltung von Angeboten in der Jugendarbeit aufzuzeigen und im Austausch mit anderen Jugendlichen und qualifizierten Referenten eine Idee zu bekommen, was einen Jugendleiter – vor allem im Bereich Luftsport – auszeichnet.

Eines der wichtigsten Elemente des Lehrgangs ist vor allem auch die Möglichkeit des Austausches zwischen den Jugendleitern der verschiedenen Vereine. Es wird häufig unterschätzt, dass der Austausch von Erfahrungen einen der größten Stellenwerte haben sollte – denn vor allem aus der Praxis der Jugendleiter selbst kann am meisten gelernt werden.

Termin: Samstag, 30. Oktober, bis Mittwoch, 3. November 2021

(genaue Termindaten können bei einem Onlinelehrgang abweichen)

Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer

Anmeldung: Online-Formular unter www.bwlv.de (→ Jugend → Downloads)

Jugendleiter-Fortbildungslehrgang

Der Jugendleiter-Fortbildungslehrgang findet dieses Jahr ebenfalls in den Herbstferien statt. Auch bei diesem Lehrgang wird es ein abwechslungsreiches Programm geben. Hier können die Teilnehmer neues Wissen hinzugewinnen, aber auch Gelerntes auffrischen. Zudem wer-



Keine Sorge: Ein perfekter Jugendleiter muss keiner sofort werden – auch wenn diese Zeichnung schon sehr viele gute Eigenschaften vereint

den aktuelle und praxisnahe Themen bearbeitet und Tipps und Tricks ausgetauscht. Auch dieser Lehrgang findet bei Bedarf online statt.

Termin: Donnerstag, 4. November, bis Samstag, 6. November 2021 (genaue Termini können bei einem Online-Lehrgang abweichen)
Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer
Anmeldung: Online-Formular unter www.bwlv.de (→ Jugend → Downloads)

Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs. Die Anmeldungen für beide Lehrgänge sind bitte zeitnah an gassmann@bwlv.de zu senden.

Ansprechpartnerin (gerne auch bei Fragen): Tina Gaßmann, gassmann@bwlv.de

(B) Die Lehrgänge 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). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden.

Text und Foto/Grafik: Tina Gaßmann



Schon 2018 kamen viele Jugendliche – zum Teil von weit her – zum Fly-In

WÄCHTERSBERG

BWLV-LANDESJUGENDVERSAMMLUNG MIT FLY-IN



Das Jugend-Fly-In am Wächtersberg war in den vergangenen Jahren sehr beliebt

Die diesjährige **BWLV-Landesjugendversammlung mit Wahlen des Fachausschusses Jugend für die Landesjugendleitung** findet am **Samstag, 11. September 2021**, auf dem Wächtersberg statt. Die Besonderheit hierbei: Dieses Jahr wird die **BWLV-Landesjugendversammlung mit dem beliebten Fly-In der Jugend des FSV Wächtersberg kombiniert!** Somit steigt das **Wächtersberg-Fly-In am Wochenende 11. und 12. September.**

Es sind also nicht nur die dieses Jahr fälligen Wahlen, sondern auch viele Oldtimer-Flugzeuge sowie Gäste von weit her

angesagt. Der FSV Wächtersberg und der Fachausschuss Jugend des BWLV freuen sich darauf, die Luftsportjugend nach langer Durststrecke endlich wiederzusehen!

Als Ausweichtermin für das Fly-In im Falle schlechten Wetters ist das darauffolgende Wochenende, 18. und 19. September 2021, vorgesehen. Wegen sich ändernder Rahmenbedingungen muss die Planung dieses Jahr vorerst flexibel bleiben – weitere Infos folgen.

Text: Daniel Schmid
Fotos: FSV Wächtersberg



Jugendliche aus dem Segel- und Motorflug sowie aus dem Ballonsport trafen sich zum digitalen Meinungsaustausch beim Online-Jugendleitertreffen des BWLV

BWLV-JUGENDLEITER-AUSTAUSCH

SPARTENÜBERGREIFEND VERNETZT

Anfang April fand das vom Fachausschuss Jugend des BWLV organisierte Jugendleitertreffen statt. In den vergangenen Jahren war es stets auf dem Klippeneck abgehalten worden, dieses Jahr gab es pandemiebedingt eine Online-Ausgabe.

Hierbei kamen dieses Jahr auch zum ersten Mal Jugendleiter der Ballon-Sparte zusätzlich zu den häufig vertretenen Jugendleitern im Segelflug und Motorflug hinzu, was zu einem angeregten Austausch von Flug- und Fahrerfahrungen führte.

Zentraler Gedanke des Wochenendes ist es, eine Plattform zum Austausch zu bieten, mit einem an die Wünsche der Teilnehmer angepassten Programm. Dadurch können verschiedenen Ideen und Sichtweisen in die eigene tägliche Vereinsarbeit eingebracht werden.

Methode der „Kollegialen Beratung“

Im Vordergrund des Austausches steht dabei die Methode der „Kollegialen Beratung“. Mithilfe eines kontrollierten Gesprächsablaufes wird die Möglichkeit geboten, einzelne Themenfelder oder Schwierigkeiten im Verein anzusprechen. Hierbei erfolgt zunächst eine Schilderung des Sachverhalts. Die anderen Teilnehmer begeben sich im Anschluss daran dann auf Ursachenforschung, um schließlich Tipps aus eigener Erfahrung und neue Ideen und Ansätze anzubieten.

Mithilfe des neuen Blickwinkels der Außenstehenden fanden sich dadurch viele kreative neue Lösungen. Beispiele für Themen, die mit dieser Methode gut erarbeitet werden können, sind wiederkehrende Konflikte zwischen bestimmten Personen, wie man sich als Jugendleiter verhalten kann, wenn Jugendliche Regeln brechen oder wie man in einer verzwickten Lage handeln könnte.

Blick über den Tellerrand hinaus

Auch allgemeinere Themen wurden im Plenum offen besprochen und Erfahrungen und bereits Umgesetztes sowie Ideen für die Zukunft ausgetauscht. Zu diesen Themen gehörten unter anderem die Ansprache von neuen Mitgliedern und deren Einbindung im Verein. Hier war es besonders spannend, Jugendliche aus den

verschiedenen Sparten vertreten zu haben und voneinander zu lernen.

Insgesamt bot das Wochenende für alle Teilnehmer einen Blick über den Tellerrand des eigenen Vereins hinaus und vernetzte dabei die vielen Jugendlichen unseres Landesverbandes, dieses Mal sogar spartenübergreifend.

Text: Claudia Marianowski | Foto: Lennart Mak

– Anzeige –



Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



Dörner & Partner, Rechtsanwälte
Kanzlei München
Bavariaring 16, 80336 München

Kanzlei Murnau
Straßäcker 21, 82418 Murnau

T +49 (89) 45 23 55 76 - 0
F +49 (89) 45 23 55 76 - 9
M crew@air-law.de

 **air-law.de**

AUSBILDUNG IM DRACHENFLUG

WAS KOSTET DIE WELT?

Seli Metzger liebt alles, was fliegt – seit vielen Jahren ist sie schon mit Flugzeugen und Luftsportgeräten aller Art unterwegs in der Luft. Nun hat sich die erfahrene Pilotin auf neues Terrain gewagt und eine Drachenflug-Ausbildung absolviert. Nachfolgend berichtet sie von ihren Erfahrungen.

Seit gut zwölf Jahren bin ich nun sportpilotinnenmäßig flügge und freue mich an meinen vielen Erlebnissen beim Gleitschirm-, Motorschirm-, Segelflug-, Motorflug-, Ballon- und Fallschirmsport. Kurzum: Zeit für was Neues und ran an den Übungshang!

Voller Neugierde, Motivation und Begeisterung habe ich mich also in die Ausbildung zum Drachenfliegen gestürzt.



Die Autorin Seli Metzger ist im BWLV bestens bekannt – unter anderem auch durch ihre Teilnahmen bei den BWLV-Jugend-Airgames, wo sie den jungen Teilnehmern vor allem das Gleitschirmfliegen nahebrachte



Beim Flug mit dem Fox in Sand in Taufers/Südtirol



Am Start: Aller Anfang ist schwer

Ich brauche es euch nicht zu erzählen – allererste Laufübungen, morgens bei Nullwind, mit 26 Kilogramm Gewicht auf den Oberarmen wackelnd, sind anstrengend. Aber nach zehn bis 20 Mal Drachenzurückbugsieren und erneutem Hochwuchten wird's besser: Irgendwie lässt sich das Ding dann schon ganz gut balancieren, größere Schrittlängen werden wagbar, und der Fluglehrer gesteht einen Aufstieg in wenigen Höhenzentimeterschritten zu. Bis dahin ist es immer noch anstrengend. Aber dann: Ein kaum spürbares Lüftchen erfrischt den durchgeschwitzten Körper, adrenalineladend hieve ich den Drachen hoch und – noch bevor der Fuß nach dem ersten großen Schritt wieder am Boden aufkommt – ist es gar nicht mehr schwer auf den Schultern! Immer länger werdende Schritte! Leicht! Und ausdrücken! Stehen. Was war das denn? Nochmal!

Erste Erfolge

Zurückschieben, hochheben, große, entschlossene Schritte ... Zurückschieben, ich brauch ne Pause! Atemlos, völlig fertig und mit langsam tauben Schultern sinke ich ins taufeuchte Gras. Ich rekapituliere die Anweisungen meines Fluglehrers „gerade hinstellen, Brust raus und in Gedanken ‚Was kostet die Welt?‘“

Drachenfliegen ist Teamsport, und daher raffte ich mich auf und helfe meiner neuen

Fliegerfreundin, ihren Drachen zurückzuschieben. Gemeinsam schaffen wir eine gute Schlagzahl an Übungshüpfern. Glücklicherweise schaue ich dabei in ein mindestens genauso heftig durchblutetes Gesicht, wie ich es bei der ganzen Schlepperei selbst an den Tag lege. Aber der Mut wird immer größer, und die fast unmerkliche Erhöhung meines Startortes zahlt sich endlich aus: Als es für mich passt und das Wollfädchen an der Unterverspannung auf mich zuwedelt, laufe ich los und fühle es plötzlich ganz deutlich: Ich werde getragen! Den Fixpunkt fest im Blick, spüre ich, wie der Boden von meinen Füßen loslässt und das Gurtzeug leider ziemlich das Kneifen anfängt. Aber dann geht ja doch alles so wahnsinnig schnell, und das Trapez muss hochgedrückt, die Fläche in den Wind gestellt werden und yes, yes, yes! Fröhlicher Applaus vom Hügel, meine Grinsewangen pressen gegen den Integralhelm, und mit neu gewonnener Power heißt es jetzt: zurückschieben!

Das erste Drachenaufnehmen nach der Mittagspause fühlt sich unheilvoll an, die folgenden Sekunden in der Luft ganz im Gegenteil. Das Schlimmste scheint geschafft.

Begeisterung nach der Coronapause

Nach dem ersten Grundkurswochenende Corona, Lockdown, Drachepause. Kaum, dass sich die Situation zu entschärfen scheint, packen wir die Drachen wieder vom Auto und dürfen tief beeindruckt Zeugen davon werden, wie unsere Ausbilder (und damit niemand geringeres als die national- und weltmeisterliche Pilotenriege) unsere Spielwiese mit Motorsensen präparieren. Mannomann, der Drachenvelt scheint wirklich einiges an neuen Piloten zu liegen! Demut macht sich breit. Und Begeisterung, weil es wieder losgeht!



Die älteren Atlas-Modelle sind etwas behäbiger und brauchen mehr Kraft beim Fliegen



Los geht's mit dem Atlas!

Nach weiteren zwei Tagen kann ich voller Stolz von echten Grundausbildungsflügen berichten. Die Innenseiten meiner Oberschenkel führen den lilagrünen Beweis der ganzen Körperlast auf zwei Beinschlaufen.

Vergleiche zur Gleitschirmausbildung stehen absolut außen vor, weil das, was ich hier mache, sowas von unvergleichlich zum entspannten und jederzeit korrigierbaren Gleitschirmstart ist! Das Herz schlägt mir bis zum Hals, als wir uns für einen letzten Vorbereitungstag am Übungshügel vor der Abreise nach Südtirol verabreden.

Übungsflüge mit dem Atlas

In den zwischenliegenden Wochen verliebe ich mich. Er ist älter als ich, groß und kräftig und beweist sich nach intensiver Überprüfung als ebenfalls flugtauglich. Er heißt Atlas und will mich zu den Wolken tragen. Aber davor muss erst mal ich ihn zum ausgemachten Übungshängeinsatz tragen und feststellen, dass der Gute nochmal ganze acht Kilo mehr wiegt als mein Übungsmodell, der „Lifter“.

Aber meine innere Prinzessin ist sowas von geweckt: Mein Atlas ist pink! Also weiß-rosa-magenta-pink-violett-farbig, um genau zu sein. Egal wie schwer, wie alt, wie unmodern er ist – er ist wunderschön! Und im wahrsten Sinne beflügelt, erobern wir gemeinsam das ganze Übungsgelände.

Bald darauf befinden wir uns in Sand in Taufers und es fehlt nur noch gutes Wetter.

Wichtige Themen im Theorieunterricht

Endlich mal eine der erwarteten Parallelen zum Gleitschirmkurs:

Theorieunterricht. Als Umschülerin muss ich laut Ausbildungs- und Prüfungsordnung nicht mehr alle Unterrichtsinhalte wiederholen und finde mich also direkt im Themengebiet „Verhalten in besonderen Fällen“ wieder. Unbehaglichkeit macht sich in mir breit. Aber mit den modernen Geräten ist man so sicher unterwegs wie nie – na so ein Glück.

Beruhigter geht's in die Mittagspause und danach ins Thema Technik. Und wie sich die Inhalte der ersten Einheit setzen und die deutliche Entwicklung der Fluggeräte in den vergangenen 30 Jahren besprochen wird, dämmert mir der Hauch eines gewissen rosaroten Gedankens: Mein wunderschöner Atlas ist schon älter als ich selbst ... Aber selbstverständlich nachgeprüft, verglichen mit den Herstellerangaben, die die Prüfstelle des Deutschen Hängegleiterverbandes (DHV) seit über vier

– Anzeige –

Flugzeug & -platzausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

PARATEC Rettungsfallschirme

NEU Ix nav Showroom



www.irl-shop.de
72525 Münsingen

Irishop@dleterschwenk.de
07381-938760

Jahrzehnten fein säuberlich und mit handschriftlichen Notizen der damaligen Verantwortlichen (Gründungsmitglieder des DHV) in der Musterakte aufbewahrt. Papier ist geduldig. Alles hat gepasst, das Ding kann fliegen! Und außerdem ist es pink! Morgen geht's auf den Berg!

Der erste echte Drachenflug

Als mittlerweile Quotenfrau des Kurses reiße ich mich zusammen und stehe am nächsten Morgen als Early Bird am Start. Nun gut: Was kostet die Welt? Alles läuft, startet und fliegt wunderbar. Das erste Mal in die Waagerechten! Das erste Mal die Hände an die Basis! Das erste Mal die Beine nach hinten ausstrecken! Endlich in der Luft liegen! Und den Steuerbügel schön heranziehen – bloß nicht zu langsam werden, sondern immer schön steuerbereit im Schnellflug! Schneller! Ziehen, ziehen, aber schneller wird's irgendwie nicht. Und ich dachte, das geht jetzt ab wie's Lottchen! Na komm, da ziehen wir mal noch ein bisschen – Geschwindigkeit ist Sicherheit! Das geht aber jetzt schon auch ziemlich in die Oberarme ... Mimimiii! Und ich hab noch ne ganze Ecke bis zum Landeplatz!

„Was für ein wunderschöner Adler!“, höre ich am Funk, und am Landeplatz erwartet mich Tim Grabowski. „Fliegen wir mal eine Acht!“ Gerne. Vielleicht wird's dann ja lustig! Meine überhaupt allerersten Steuermanöver funktionieren



Start mit Aussicht auf Kühe: in den Alpen keine Seltenheit

einwandfrei. Ist nicht kompliziert, aber anstrengend. Und endlich geht's in die Landevolte. Noch zwei Kreise, Gegen-, Quer-, Endanflug. Ausrichten, aufrichten, laufen, drücken, boah meine Arme, laufen, laufen, nicht genug gedrückt, Kniefall, auf die Reifen, gelandet. High-Five von Timmy und Daumen hoch von meinem Drachenflug-und-Kollegen-Freund Andreas am Rande der Landewiese. Das war er also: Mein erster echter Drachenflug!

Harte Schule

Während ich meine Flügel einklapse und Latten verpacke, füllt sich der Himmel mit kunterbunten Gleitschirmen, und

frisch verzauberte Himmelsstürmer raffen ihre Leinen, während Andreas und ich meinen gepackten, fast sechs Meter langen Drachen daran vorbei zum Auto tragen. Überraschend winkt mir Alex Ploner entgegen: „Toll gemacht! Und? Wie war's?“ Mit schmerzenden Armmuskeln, eisdurchnässten Schuhen und dampfender Sportwäsche liegt mir auch in diesem Moment das Herz auf der Zunge. Verhängnisvollerweise. „Also Gleitschirmfliegen ist schon geiler ...“ Der Weltmeister ist sichtlich irritiert.

Im Laufe der nächsten Flugtage wird's besser. Meine Oberarme kräftiger, die Kurven steiler, die Landungen stehend. Etwas Soaring, leichte Thermik. Am vierten Tag im Tauferer Tal lande ich meinen 15. Höhenflug mit dem Drachen und im DHV läuft sich der Lizenzdrucker warm. Mein Ausbildungsleiter Christian Zehetmair klopf mir auf die Schulter und stellt die überflüssige Frage „Willste nochmal?“

Die Offenbarung: Fliegen mit dem Fox

Und daraufhin bringt mich Andreas zum Fox. Das ist ein Einsteiger-Drachen in hellblau-orange. Also in hellblau-orange und modern. Dass er hellblau-orange ist, stört mich ein wenig. Das andere macht mich neugierig. Obwohl ich ja mit meinem Oldie nun sicher starten und landen kann, mit ihm alle Übungen geflogen bin und ich seine hübschen Flügel einfach liebe, wage ich mich an das moderne Geschoss heran: Besser starten soll er können. Leichter zu handeln sein. Easy zu landen. Mein Atlas kann das auch wunderbar! Aber wenn ich schon mal



Unterstützung am Boden: Freund Philipp mit Katze Wölkchen am Gurtzeug

die Gelegenheit bekomme, fliege ich auch gerne mal mit einem anderen Modell.

Beim Check, bevor ich mich einhänge, sind ein paar Details mehr zu beachten. Dann geht's an den Start und jetzt: Dieser Moment, wenn du bestimmst, dass alles passt und du jetzt startest. 100 Prozent, kein Zurück, vorwärts in die Luft rennen! Ich mag das einfach. Das gibt einen gewissen Kick und Adrenalin fließt in den nächsten Sekunden durch den ganzen Körper. Ich bin dann so bewusst und wach und klar.

Und klar ist mir auch sehr schnell, dass sich dieser neue Flügel wie angewachsen von mir durch die Luft manövrieren lässt! Leicht, ganz leicht nach rechts und links und mal ganz durchziehen! Schneller, schneller, leises Pfeifen! Die Luft wird ganz frisch und die Sinne ganz klar: Das ist es, was ich mir vom Drachenfliegen versprochen habe! Das ist wie Einatmen! Wie sich gehen und den Gedanken freien Lauf zu lassen! Das ist geiler als Gleitschirmfliegen! Und ich stelle mir die Frage „Warum?“. Warum habe ich mir 15 Flüge lang den Atlas angetan?

„Wie ich sehe, hat die Seli Spaß am Fox!“ Unfassbar – so etwas hatte ich nicht erwartet! Freudentränchen... Gibt's den auch in rosa?

Der große Unterschied zwischen älteren und modernen Drachen

Nach meiner 16. Drachen- und ersten Fox-Landung muss ich sagen, dass ich vollends kuriert bin: Der Unterschied, den es macht, mit einem zwar zugelassenen, gut erhaltenen, gepflegten und sogar wunderschönen oder eben einem modernen Drachen zu fliegen, ist unermesslich.

Sicher, meine Fluglehrer haben mir eindringlich geraten, mir ein Gerät anzuschaffen, das auf dem neuesten technischen Stand ist. Aber wenn man sich die Hängegleiter der vergangenen 40 Jahre mal anschaut, sieht man doch keinen großen Unterschied! Beides fliegt, das eine möglicherweise etwas gemütlicher als das andere. Die Zeiten des Flattersturzes sind eh vorbei, und ansonsten ist es wie mit den Gleitschirmen: Im Endeffekt kommt es auf das Pilotenkönnen an, was aus dem Teil herauszuholen ist – dachte ich mir.

Fazit: Drachenfliegen ist eben doch ziemlich geil

Allerdings dachte ich mir während meiner Ausbildung auch so manches Mal, dass diese Drachengeschichte schon ziemlich zäh ist. Anstrengend, schwer,

undynamisch. Langweilig irgendwie, und halt nicht so geil. Vielleicht hätte ich es sogar geschmissen, wenn ich nicht die verkürzte Ausbildung und die tolle Mitfliegerschaft gehabt hätte.

Ich bin so froh, dass mir Andreas den Fox angeschnallt hat! Danke! Christian hatte „es ja gleich gewusst“ (und er hatte es auch wirklich von Anfang an besser gewusst) und alle anderen hatten den bildhaften Beweis vor Augen, mit wie viel Fröhlichkeit ich plötzlich umherschwebt bin, als ich den neuen Drachen und mich über Sand in Taufers ausprobieren habe.

Wenn ich nun zum Fliegen gehen will, dann sicher zunächst mal mit dem Drachen, und dem Gleitschirm nur als Back-up, für einen zweiten Flug, Hike and Fly oder das notwendige Adrenalin, dem ich mich am Drachen erst nach ein bisschen mehr Übung dann mal nähern möchte.

Bis dahin werde ich einen möglicherweise nicht so wunderschön pinken, bestimmt gebrauchten, aber sicher frisch konstruierten Drachen fliegen, der sich hoffentlich bald von mir finden lässt – Angebote bitte gerne her!

Text und Fotos: Seli Metzger

VIDEOKONFERENZ

ÜBER DIE ZUKUNFT DES HANGFLUGS DISKUTIERT

Auf Einladung der European Model Flying Union (EMFU) fand am 12. April eine Videokonferenz mit Vertretern der EMFU, des DAeC, des ÖAeC, des SMV und der IG-Hangflug statt. Auf der Agenda standen der offene Meinungs austausch über die Situation des Hangflugs in Europa sowie die Zukunftsaussichten und Möglichkeiten im Rahmen der neuen EU-Regeln.

Diskutiert wurden auch die von der IG-Hangflug propagierten Erwartungen an die Interessenvertretung in den Ländern. Erklärtes Ziel war es dabei, eine mögliche Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei der Gestaltung der flugsportlichen Zukunft zu konkretisieren.

Die EMFU stellte die verschiedenen Optionen der EU-Regulieren vor und der Ist-Zustand in Deutschland, Österreich und der Schweiz wurde diskutiert. Die Notwendigkeit, sich mehr denn je länderübergreifend auszutauschen und abzustimmen,

bestätigten alle Teilnehmer und erklärten ihren Willen, dies umzusetzen. Die Problematik „Modellflugurlaub in Österreich“ war eines der Hauptthemen, da die österreichische Luftfahrtbehörde Austro Control einen Flugbetrieb nach DVO §16 außerhalb genehmigter Modellflugplätze, insbesondere den freien Hängen, nicht zulassen will. Ob sich daran noch etwas ändern lässt, ist ungewiss.

Die IG-Hangflug bietet den Dialog an und versteht sich als Schnittstelle zwischen der Basis, den betroffenen Gebieten und den Verbänden. Der Austausch soll auf jeden Fall fortgesetzt werden. In der Zwischenzeit bietet die IG-Hangflug an, eine Tabelle zuerst aller österreichischen Hangflugregionen mit lokalen Ansprechpartnern zu erstellen und dann den Dialog zwischen diesen und dem ÖAeC in Gang zu setzen, um auf diesem Wege Lösungsmöglichkeiten zu finden.

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC/red.

KEIN KOMPETENZNACHWEIS A1/A3 FÜR VERBANDSMITGLIEDER ERFORDERLICH!



Zur Registrierung der Modellflieger gibt es immer wieder Fragen – diese beantwortet die Bundeskommission Modellflug im DAeC

Mitte April haben alle Verbandsmitglieder, die als Modellflieger ihre Daten zur Registrierung beim Luftfahrtbundesamt (LBA) bereitgestellt haben, ihren Account beim LBA erhalten und können ihre eID abrufen. Beim Öffnen der Seite wird man darauf hingewiesen, dass der Kompetenznachweis A1/A3 noch nicht abgelegt wurde. Aber brauchen Verbandsmitglieder diesen neuen Kompetenznachweis überhaupt? Ein Überblick.

Kein Kompetenznachweis A1/A3 für Verbandsmitglieder erforderlich

Für den Flugbetrieb innerhalb des Verbandes gibt es in der neuen EU-Drohnenverordnung eine Ausnahme. Verbandsmitglieder profitieren von der Übergangsregelung (Art. 21 (3) DVO (EU) 2019/947), die sie bis zum 31. Dezember 2022 berechtigt, ihren Flugbetrieb zu Sport- und Freizeit Zwecken weiter vollumfänglich nach bisher gültigem Luftrecht durchzuführen. Das gilt sowohl auf dem Modellfluggelände als auch auf der grünen Wiese – aber jeweils nur für Mitglieder eines Modellflugverbandes. Somit bleiben für Verbandsmitglieder auch der Kenntnisnachweis (<https://www.kenntnisnachweismodellflug.de>) nach § 21e LuftVO bzw. bisher anerkannte Luftfahrerscheine und -lizenzen gültig.

Gewerbliche Nutzer fliegen nicht „im Rahmen des Verbandes“

Gewerbliche Nutzer von Drohnen profitieren nicht von der o.g. Sonderregelung und müssen ihre Fluggeräte in der Offenen Kategorie betreiben. Sie haben daher den Kompetenznachweis beim LBA zu absolvieren.

Wie geht es 2023 weiter?

Der DAeC hat bereits ein umfangreiches Konzept zur Umsetzung der EU-Verordnung für den Verband erarbeitet und dieses in den „Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF)“ zusammengefasst. Bis zum 31. Dezember 2022 wird auf dieser Grundlage eine Betriebserlaubnis (nach Art. 16 der DVO) mit dem in Deutschland zuständigen Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) verhandelt, die dann für alle Mitglieder des Verbandes gilt. Der Inhalt dieser Betriebserlaubnis wird aller Wahrscheinlichkeit nach die „Best Practice“ des Modellfluges zur Grundlage haben, wie sie seit Jahren ohnehin von den Modellfliegern anerkannt und angewendet wird.

Und im Ausland?

Wenn man sein Hobby nun auch im europäischen Ausland ausüben möchte, spricht einiges dafür, den Kompetenznachweis A1/A3 zu absolvieren. Warum? Zwar kann es nach den Regelungen des anderen EU-Landes insbesondere in der o.g. Übergangszeit bis 31. Dezember 2022 sein, dass ausländische Gäste den Kompetenznachweis A1/A3 nicht benötigen. Dies ist aber nur mit Detailwissen der rechtlichen Voraussetzungen möglich zu beurteilen. Sicherer ist, auf die sogenannte Offene Kategorie auszuweichen. Die Offene Kategorie ist bekanntlich in allen EU-Mitgliedsstaaten anwendbar.

Um sein Fluggerät in der Offenen Kategorie betreiben zu dürfen, muss man den Kompetenznachweis A1/A3 absolviert haben. Dieser Kompetenznachweis berechtigt dann, Flugmodelle und Drohnen bis 25 Kilogramm Startmasse in der

gesamten EU betreiben zu dürfen. Natürlich sind gegebene Flugverbotszonen zu beachten. Die Höhenbegrenzung der Offenen Kategorie beträgt 120 Meter über Grund (AGL) und ist somit für die breiten Facetten des Modellflugs nur bedingt geeignet. Außerdem muss ein Mindestabstand von 150 Metern zu unbeteiligten Personen eingehalten werden, was mitunter schwierig sein kann.

Dennoch ist die Offene Kategorie zur Zeit die einzig sichere Möglichkeit, Modellflug im europäischen Ausland zu betreiben, ohne sich mit erheblichem Aufwand mit den jeweiligen Landesregelungen auseinandersetzen zu müssen. Modellflieger, die den Kompetenznachweis für den Flugbetrieb im Ausland absolvieren möchten, sollten das zeitnah tun. Zur Zeit gibt es noch keine Kostenverordnung in Deutschland, sodass der Kompetenznachweis zur Zeit noch kostenlos beim LBA erhältlich ist. Voraussichtlich ab Sommer wird der Nachweis kostenpflichtig.

Mitgliedsstaaten haben Aufgabe

Die Offene Kategorie eignet sich beispielsweise aufgrund der Höhenbegrenzung auf 120 Meter nur bedingt für einige Klassen des Modellflugs. So werden in den kommenden zwei Jahren in den Mitgliedsstaaten der EU, wie auch in Deutschland, Betriebserlaubnisse für den Modellflug (teilweise ebenfalls nach Artikel 16 der DVO) erteilt werden. Schon heute werden Gespräche beispielsweise mit dem ÖAeC in Österreich geführt, um möglichst gleichlautende Regeln für den Modellflug erreichen zu können. Auch Gespräche mit anderen Verbänden der Mitgliedsstaaten stehen an.

Fazit

Nur Modellfliegern, die in den kommenden zwei Jahren Modellflug im europäischen Ausland betreiben wollen oder ihr Fluggerät gewerblich betreiben, kann empfohlen werden, den Kompetenznachweis A1/A3 beim LBA zu absolvieren. Ob er wirklich die einzige Möglichkeit ist, muss im Einzelfall ggf. vor Ort geprüft werden, was durchaus aufwendiger sein kann. Für den verbandsorganisierten

Modellflieger, der sein Hobby in Deutschland zu Hobby- und Freizeitwecken ausübt, ist der Kompetenznachweis jedenfalls nicht erforderlich – egal, ob auf einem zugelassenen Modellfluggelände oder „auf der grünen Wiese“ geflogen wird. Der Kenntnissnachweis nach § 21e LuftVO gilt für Verbandsmitglieder weiterhin.

Nochmals zur Info:

Die Nachmeldung von neuen Mitgliedern über den BWLV ist jederzeit möglich. Dazu müssen die vollständigen Daten des Mitglieds (zwingend: Anmeldung Sparte Modellflug, E-Mail-Adresse, Telefonnummer) über die Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de an den BWLV gemeldet werden. Diese werden von dort

aus dann direkt an das LBA übertragen. Das Mitglied erhält anschließend eine Info-mail vom LBA mit dem Zugang zu seinem Account. Eine nachträgliche Änderung der Daten kann ausschließlich vom Mitglied selbst in seinem Account beim LBA vorgenommen werden. Hier ist also Akribie bei der Eingabe erforderlich.

In Abstimmung mit dem LBA weist die Bundeskommission Modellflug im DAeC darauf hin, dass der Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen in der Offenen Kategorie erst ab einem Alter von 16 Jahren erlaubt ist. Jüngere Mitglieder werden dennoch registriert, dürfen ihre Flugmodelle und Drohnen aber lediglich „im Rahmen des Verbandes“ verwenden, das heißt vorerst gemäß der Übergangsregelung nach Artikel 21(3) der DVO (EU)

2019/947 und später unter der Betriebserlaubnis nach Artikel 16 vorgenannter DVO, die dem Verband und damit seinen Mitgliedern erteilt wird. Diese Mitglieder werden darüber gesondert von der Bundeskommission informiert.

Fragen zum Registrierungsverfahren und zu allen weiteren Sachverhalten beantwortet die Bundeskommission Modellflug im DAeC: Sebastian Brandes, Referent Modellflug in der Bundeskommission Modellflug, Deutscher Aero Club, Bundesgeschäftsstelle Hermann-Blenk-Straße 28, 38108 Braunschweig, Telefon 0531/23540-56, Fax 0531/23540-11

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC/red.
Foto: BWLV-Archiv



Zu sehen sein werden auch spektakuläre Kunstflugfiguren mit den Modell-Helis



Die Modellflieger in Schorndorf richten den zweiten Teilwettbewerb der Deutschen Meisterschaft der Modell-Hubschrauber aus

KLASSEN F3C UND F3N

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT DER MODELL-HELIS IN SCHORNDORF

Am **Wochenende 10./11. Juli 2021** wird in Schorndorf der zweite Teilwettbewerb zur Deutschen Meisterschaft (DMM) in den Modell-Hubschrauberklassen F3C und F3N ausgetragen. In F3C wird ein klassisches Kunstflugprogramm in Vor- und Finalrunden geflogen, in F3N ist „3-D“ angesagt mit Pflicht, Kür und Musikprogramm. Drei Punktrichter bewerten jeweils die Präzision der Flugfiguren.

In beiden Klassen gibt es zusätzlich ein einfacheres Einsteigerprogramm (Sport/„German Promotion Cup“). Elektro- und Verbrennerhubschrauber fliegen gemeinsam. Der erste Teilwettbewerb ist am 19./20. Juni 2021 in Göttingen, der dritte am 25./26. September 2021 in Albstadt geplant. Aus der Summe der drei Wettbewerbe wird die Nationalmannschaft ermittelt. Die DMM wird

gemeinsam von DAeC und DMFV ausgetragen.

Nähere Infos zum Schorndorfer Wettbewerb unter www.modellflug-schorndorf.de und bei Björn Hempel per E-Mail unter abteilungsleiter@modellflug-schorndorf.de

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann

ERINNERUNG AN EINE AUSSERGEWÖHNLICHE REISE

DIE HÖCHSTE FLUGSCHULE DER WELT

Der Antisana (5.758 Meter) südöstlich von Quito

Vor zwölf Jahren hat Michael Klöters vom alten Flughafen in Ecuadors Hauptstadt Quito aus einen Flug gemacht, an den er sich nicht nur gerne erinnert, sondern der auch in dieser Form heute – nicht nur wegen Corona – gar nicht mehr möglich ist: Einerseits wurde 2013 der neue Flughafen mit einer deutlich tiefer gelegenen und um einen Kilometer längeren Bahn eröffnet, andererseits wurde die Fluggesellschaft Icaro mit der höchsten Flugschule der Welt 2011 insolvent und aufgelöst. Seine Eindrücke beschreibt er nachfolgend.

Ecuador, eines der kleineren Länder Südamerikas, ist nicht nur bekannt und berühmt für die spektakuläre Fauna auf den Galapagos-Inseln, sondern auch für seine faszinierende Andenlandschaft, deren Lage am Äquator auch in 3.000 Meter Höhe eine einmalige pflanzliche und tierische Artenvielfalt zulässt, von Orchideen und Bromelien bis zu Kolibri und Kondor. Aus der östlichen und westlichen Kordillere erheben sich zahlreiche teils noch aktive Vulkane, die erst ab etwa 5.000 Meter Höhe schneebedeckt sind.

Alexander von Humboldt stellte auf seiner Forschungsreise 1802 beim Versuch, den Chimborazo zu ersteigen, mit im Straßenanzug erreichten 5.881 Metern einen Höhenweltrekord für die damalige Zeit auf – und lernte die Symptome der Höhenkrankheit kennen, die er minutiös beschrieb. Auch für PPL-Piloten ist diese Höhe nicht alltäglich und das macht das Fliegen dort besonders interessant.

Auf der Suche nach einer Chtermöglichkeit

Während eines Aufenthalts in Quito 2009 stoße ich bei der Suche nach einer Möglichkeit, in

die Luft zu kommen, auf die Flugschule der Luftfahrtgesellschaft Icaro, die am Flughafen der ecuadorianischen Hauptstadt angesiedelt ist. 1972 war die Flugschule für Privat- und Berufspiloten zunächst von flugbegeisterten Ecuadorianern gegründet worden – daraus entstand dann die Fluggesellschaft mit zwei Boeing 737-200 und einer Dash 8. Mit einigen Hubschraubern, von einer großen Chinook über eine Bell 212 bis zum Eurocopter AS 350, wird vor allem für Ölgesellschaften geflogen. In 25 Jahren hat Icaro mehr als 4.000 Piloten ausgebildet.

Der Flughafen trägt zu der Zeit nach einem Freiheitshelden, der vor fast 200 Jahren Simon Bolivar half, die Spanier zu vertreiben, den Namen „Mariscal Sucre“. Er liegt mit 9.228 Fuß (das entspricht 2.813 Meter) fast in Zugspitzhöhe, die Dichtehöhe übersteigt oft 11.000 Fuß (hier am Äquator klettert die Temperatur trotz der Höhe oft über 20 Grad Celsius) und seine Runway 35/17 ist mit 3.120 Metern Länge keineswegs zu großzügig bemessen.

Knifflige Platzverhältnisse

Dies musste auch der Pilot eines aus Madrid kommenden Airbus A 340 im November 2007 feststellen, für den die



Logo der Icaro Flight Academy

Piste bei kräftigem Regen etwas zu kurz war. Der Vorfall lief ohne größere Personenschäden ab, aber der Airbus war abseits der Piste noch einige Monate zu bewundern und bei entsprechenden Wetterbedingungen wurde danach von Zeit zu Zeit der Ausweichplatz Guayaquil angefliegen, an der Küste im Flachland gelegen, wo die TAS nicht so viel größer als die IAS ist.

Verlängern lässt sich die Runway nicht – der Flughafen wurde vor ca. 50 Jahren um einiges nördlich des bewohnten Gebiets angelegt, jetzt liegt er mitten im Häusermeer der sich inzwischen 50 Kilometer von Süd nach Nord erstreckenden Stadt. Also ist ein neuer Flughafen weiter außerhalb im Bau, mit 7.815 Fuß mehr als 1.400 Fuß tiefer gelegen und mit 4.100 Metern der längste des südamerikanischen Festlands. 2013 wird er eröffnet werden und den gleichen Namen tragen.

Die große Höhe stellt Piloten vor Herausforderungen

Zwar hatte Capitan Elia Liut schon 1921 mit einer Hanriot HD1, einem kleinen französischen Doppeldecker aus dem Ersten Weltkrieg, die Anden erstmals überquert. Aber auch kleine Maschinen haben in dieser Höhe so ihre Probleme – deshalb ist die Cessna 172T-41D der Flugschule mit einem 210-PS-Continental-Turbomotor und Verstellpropeller ausgestattet. Da eine Scheinumtschreibung hier mit praktischem und theoretischem Test (ecuadorianisches Luftrecht) bei der allgegenwärtigen Bürokratie mehrere Wochen erfordert, bietet sich der Flug mit einem Safety Pilot/Instructor an.



Die Flugunterlagen passten in die Lama-Tasche des Autors

Zunächst ist Geduld gefragt: Im März liegen die Berge der Umgebung oft in den Wolken. Der Hausberg Quitos, der noch aktive Vulkan Pichincha, erreicht immerhin mehr als 4.700 Meter Höhe und einige Pässe übersteigen die 4.000-Meter-Marke.

Bestens gewartetes Flugzeug

Nach einigen Tagen IMC erlauben die Daten des „oficina de meteorología“ einen Startversuch. Mit Pablo Ruiz und Javier Jaramillo, freundlichen Piloten und Fluglehrern der Icaro Flight Academy, gebe ich den Flugplan Richtung Süden entlang der Ruta de los Volcanos und der Panamericana auf.

Nach Checkliste umrunden wir die vollgetankte C-172. Das Flugzeug, obwohl Baujahr 1969, scheint nicht nur äußerlich tipptopp in Ordnung und bestens gewartet zu sein – an Mechanikern mangelt es nicht. Ich bewundere die schöne Bema-

lung und das Icaro-Logo auf dem Seitenruder. Den Hinweis auf den fatalen Erst- (und Letzt-)Flug des Namensgebers aus der griechischen Mythologie, eher Symbol für den Traum vom Fliegen als für eine sichere Landung, verkneife ich mir besser.

Und ich verdränge lieber die Gedanken an das Unglück vor sechs Tagen, bei dem eine Beech der Armee im Landeanflug im Nebel in ein Haus in einem Vorort von Quito geflogen ist. Es gab sieben Opfer im Flugzeug und am Boden, nach drei ähnlichen Unfällen hier in den vergangenen 20 Jahren.

Erste Sehenswürdigkeiten

Javier übernimmt den Funk auf Spanisch. Angelassen wird natürlich deutlich geleast. Taxi und Run-up wie üblich, dann Warten auf eine Lücke zwischen den zahlreichen an- und abfliegenden Airlinern. Ein nicht ganz kurzer Startlauf auf der



Coliseo Ruminahui, eine Halle für bis zu 20.000 Zuschauer



Alameda-Park mit altem Observatorium



◀ Kloster San Francisco, das älteste Kloster Quitos



▲ Plaza San Francisco



Eine Indigena auf dem Markt

Runway 35 und endlich sind wir in der Luft. Die Reiseflughöhe von 12.500 Fuß habe ich noch nie so schnell erreicht – von den 2.169 Fuß meines Heimatplatzes Schwenningen aus und ohne Turbo benötige ich dafür, zum Beispiel bei einer Alpenüberquerung, doch erheblich länger.

Nach einem right turn passieren wir den Flughafen im rechten Gegenanflug. Unverkennbare Orientierungspunkte sind das nach einem Inka-General benannte Coliseo Ruminahui, eine Halle für bis zu 20.000 Zuschauer, wo ich vor einigen Tagen einen spektakulären Auftritt von Carlos Santana genießen konnte, das Casa de la Cultura Ecuatoriana im Eji-do-Park und der Alameda-Park mit der alten Sternwarte, ein exakter Nachbau des Bonner Observatoriums.

Spektakuläre Ausblicke auf die Altstadt von Quito

Und dann liegt die Altstadt mit der ganzen Pracht ihrer kolonialen Plätze und

Kirchen unter uns. Nicht umsonst war sie die erste, der die Unesco vor 30 Jahren das Prädikat „Weltkulturerbe“ verlieh. Wir verlangsamen die Fahrt, setzen 20 Grad Klappen und können mit 75 Knoten diesen Anblick ausführlich genießen und fotografieren. Eine 360 erlaubt uns der Tower in Anbetracht des Unfalls vergangene Woche, der in der Stadt die Emotionen hochkochen ließ, heute nicht. Dennoch können wir die Klosterkirchen von San Francisco, Santo Domingo und Compania und die Plaza Grande im Stadtzentrum mit Regierungspalast, Kathedrale, erzbischöflichem Palast und Stadtverwaltung im Geviert, typisch für eine kolonialspanische Stadt in Lateinamerika, ausgiebig bewundern.

Dann zieht unter uns der Panecillo („das Brötchen“) vorbei, ein wegen seiner Form so genannter Hügel mit einer Marienfigur auf der Spitze, an der Stelle eines früheren Inkapalastes über der Altstadt gelegen. Viel zu früh ist der weitere Weg nach Süden für einen VFR-Flug von tiefen Wolken verlegt. Wir passieren noch einmal das schöne Centro historico und sind bald schon mit 75 Knoten im Landeanflug. Rasches Verlassen der stark frequentierten

Runway und zurück zum Apron vor der Halle von Icaro. Neben einer 737 stelle ich die Cessna ab. Der Himmel wird schwarz über der von Autos und Bussen überquellenden Altstadt und ein Platzregen reinigt die Luft vom Smog.

Fazit: Ein lohnenswerter Ausflug

Dann die Rechnung: Der Preis für eine Flugstunde beträgt zu der Zeit 180 US-Dollar plus zwölf Prozent Mehrwertsteuer – nicht ganz billig, aber im Gegensatz zu Autosprit mit ca. 0,22 Euro je Liter Diesel und ca. 0,44 Euro je Liter Super ist Avgas mit ca. 1,60 Euro je Liter teuer (jeweils von Dollar/Gallone in Euro je Liter umgerechnet). Für die reguläre Schulung berechnet Icaro 150 US-Dollar plus Mehrwertsteuer pro Stunde.

Ich verabschiede mich von den freundlichen Icaro-Leuten. Mein Vorsatz steht fest: Ich war nicht zum letzten Mal in Quito und nächstes Jahr suche ich mir den Juli oder August aus, mit meist stabilem, schönem (Flug-)Wetter und oft bester Sicht auf die schneebedeckten Vulkane.

Text und Fotos: Michael Klötters



Das Portal der Klosterkirche San Francisco aus der Nähe



Neustadt von Quito, im Hintergrund der alte Flughafen, eingebettet ins Häusermeer

DER WERDEGANG HANNS KLEMMS



Paul Zöller hat eine Übersicht zu Konstruktionen von Hanns Klemm veröffentlicht

Der Flugzeugkonstrukteur, Unternehmer und Widerständler Hanns Klemm hat bedeutende Spuren hinterlassen. In seinem aktuellen Buch „Klemm-Flugzeuge, Band 1“ beschäftigt sich der Autor Paul Zöller mit den Konstruktionen des Visionärs. BWLV-Präsident Hansjörg Jung stellt aus diesem Anlass einige wichtige Stationen Klemms aus dem Buch vor.

Hanns Klemm wurde 1885 als Sohn eines Küfermeisters und Weinhändlers in Stuttgart geboren. Er hatte als Bauingenieur eine erfolgreiche Karriere hinter sich, bevor er sich im Alter von 32 Jahren dem Flugzeugbau zuwandte. Seine Idee war es, neben den kommerziellen Flugzeugen und dem preisgünstigen Bau von Segelflugzeugen eine dritte Art des Fliegens zu entwickeln – dies mithilfe eines sparsamen und preisgünstigen Leichtflugzeugs für jedermann. 1919 entstand ein Musterflugzeug, das unter der Bezeichnung Daimler L15 in den DMG-Flugzeugwerkstätten gebaut wurde.

Der vorliegende, 400-seitige Band widmet sich Hanns Klemm, seinen Unternehmen und seinen Flugzeugen. Der in Kürze erscheinende zweite Teil beinhaltet ein Werknummernverzeichnis und eine Übersicht der letzten noch existierenden Klemm-Flugzeuge.

Klemm trat nach der Machtergreifung in die NSDAP ein. Er war in das Reichsluftfahrtministerium (RLM) hinein gut vernetzt, wenngleich Hermann Göring seine Flugzeuge abfällig als „Pappkisten“ bezeichnete. Bereits 1934 sah sich Klemm zunehmend der massiven Einflussnahme des RLM ausgesetzt. Als man ihm die Mittel für die Betriebsvergrößerung seines Werkes in Böblingen verweigerte und ihn aufgrund der „grenznahen Lage Böblings“ zur Betriebsverlagerung nach Mitteldeutschland aufforderte, konnte dies nur knapp unter anderem durch Unterstützung von Ernst Udet verhindert werden. Den angeordneten Aufbau des Zweigwerkes in Halle überließ Hanns Klemm seinem Partner Friedrich Siebel, der auch das Werk später von Klemm übernahm.

Ab 1934 entwickelte Klemm die Halb- und Teilschalenbauweise, bei der Teile aus Spanten, Gurten und Holzpaneelen durch eine Klebetechnik fest miteinander verklebt wurden. Druck- und Temperaturbehandlung garantierten eine hohe Festigkeit bei gleichzeitig reduziertem Produktionsaufwand. Nach fast dreijähriger Forschungsarbeit fasste Hanns Klemm seine Erkenntnisse unter dem Titel „Neue Leimuntersuchungen mit besonderer Berücksichtigung der Kalkunstharzleime“ zusammen und legte im Alter von 52 Jahren an der TH Stuttgart erfolgreich die Doktorprüfung zu seiner Arbeit ab.

Nach den erfolgreichen Flügen der Me 163A mit dem Walter-Raketenaggregat in Peenemünde sollte im April 1944 in Böblingen die Serienfertigung von 120 Me 163B erfolgen. Die Montagehalle in Böblingen wurde bei einem Bombenangriff im September 1943 getroffen. Danach wurden Teile der Produktion nach Herrenberg in die Möbelfabrik Knoll verlagert. Von den insgesamt 360 gebauten Me 163 dürften etwa 275 bei Klemm hergestellt worden sein.

Im April 1944 eskalierte die Auseinandersetzung zwischen dem vom RLM eingesetzten Geschäftsführer Wenz, welcher Hanns Klemm und seiner Ehefrau Sabotage am eigenen Werk zur Last legte. Daraufhin wurde Klemm mit Ehefrau von der Gestapo verhaftet und ins Gestapo-Hauptquartier „Hotel Silber“ in

Stuttgart eingeliefert. 1944 wurde er von der Gestapo an die „Irrenabteilung“ des Stuttgarter Bürgerhospitals zur Feststellung seines Geisteszustandes überführt. Den Einmarsch der französischen Truppen am 22. April 1944 erlebte Klemm im Gestapo Gefängnis und kehrte nach seiner erneuten einmonatigen Haftzeit nach Böblingen zurück.

1957 wurde die Klemm Flugzeuge GmbH unter der Geschäftsführung von Hanns-Jürgen Klemm und Richard Schreiber von der Bölkow KG gegründet. Luftrechtlich diente die „Apparatebau Nabern GmbH“ als Herstellbetrieb für die KI 107.

Klemm-Flugzeuge, Band 1
Leichtflugzeugbau Klemm GmbH,
Flugzeugwerk Halle GmbH, Daimler
Flugzeugbau
ISBN-Nummer 9783752625806
Erhältlich im Buchhandel als E-Book
(22,99 Euro) oder Taschenbuch
(29,99 Euro)

Text: Hansjörg Jung
 Foto: z

– Anzeige –

DIE SCHÄTZE HABEN EINIGE BESONDERHEITEN



Verhalten der Klemm 107C:

Optik:

- sehr anmutiger, formschön gebauter Tiefdecker
- Konstruktion auf erhabenem Zweibein-Fahrwerk
- für ihr Baujahr enorm aerodynamisch konstruiert

Einsteigen:

- erfordert schon etwas Übung, um auf den Flügel zu steigen
- toll, wenn man auf dem Flügel steht, fast wie bei einem kleinen Warbird

Sitzen:

- man sitzt tief im Flugzeug mit toller Rundumsicht
- der dritte Sitz befindet sich hinter dem Pilotensitz, neben den beiden Rumpftanks
- Bedienungselemente super erreichbar und leicht zu bedienen

Steuerung:

- klassisch der Knüppel, für die aus dem Segelflug kommenden Piloten sehr angenehm und bekannt
- alle Ruder sehr leichtgängig und direkt ansprechend, ist eben sozusagen die Ka 6 unter den Motorflugzeugen
- Seitenruderpedale mit Fußspitzenbremsen leicht zu bedienen, durch den breiten Radstand lässt sich das Flugzeug gut in der Spur halten

Um eine Klemm 107c wie diese der LSG Hanns Klemm zu fliegen, muss man einiges beachten

Die Luftsportgemeinschaft Hanns Klemm hat sich sehr um die Bestandspflege der Klemm-Flugzeuge verdient gemacht. Nachfolgend gibt es einen Überblick über deren Bestand im Verein sowie einen Vergleich der Daten eines heutigen Motorflugzeugs mit dem eines Klemm-Modells und dessen Flugeigenschaften.

Drei KI 107 hält der Verein im Bestand: D-ECEH, D-EFAH und D-ECIH. Letztere befindet sich gerade im Überarbeitungszustand. Ziel ist es, mit drei Flugzeugen an Flugtagen teilzunehmen, so wie es früher mit der Burda-Staffel üblich war. Hierfür ist es wichtig, Piloten in den eigenen Reihen zu haben, die nicht nur über die erforderliche Flugerfahrung verfügen, sondern auch ständig in Übung dabei bleiben, diese Flugzeuge zu fliegen. Als weitere Klemm-Flugzeuge gibt es noch eine Klemm 25 sowie eine Klemm 35 auf dem Flugplatz Eutingen.

Wer auf Cessna-Flugzeugen geschult wurde, muss beim Umstieg auf Spornradflugzeuge wie die Klemms einige Besonderheiten beachten. Wer die

Klemm 107 zum ersten Mal fliegt, dem fällt das sehr leichtgängige Querruder auf, das das Flugzeug zu einem äußerst wendigen Fluggerät macht. Nachfolgend werden die Unterschiede zur Cessna 182 tabellarisch dargestellt:

GROBER VERGLEICH KLEMM 107C MIT CESSNA 182:

Klemm:	Cessna:
Holz-/Stoffflugzeug	Aluminiumflugzeug
Spornradflugzeug	Bugradflugzeug
Tiefdecker	Schulterdecker
Dreisitzig	Viersitzig
Knüppelsteuerung	Steuerhorn
Manuelle Klappen	Elektrische Klappen
Rumpftanks	Flächentanks
Motorisiert mit 150 PS	235 PS
Wenig Zuladung	Hohe Zuladung
Sehr wendig /agil um alle Achsen	Träge
Erfordert umsichtiges Handling	Einfache Bedienung

- das Spornrad ist verriegelbar
- die Klappen sind zweistufig und ergonomisch gut zu bedienen
- zwei Gashebel sind eingebaut, links an der Bordwand und mittig in der Konsole für den FI

Rollen:

- für Bugradpiloten etwas ungewohnt
- dosiertes Bremsen notwendig, vor allem bei Seitenwind
- bei Rückenwind vorsichtig sein, Höhenruder gedrückt halten, Kopfstandgefahr!

Start:

- die 150 PS sind ausreichend (je nach Zuladung) für eine relativ kurze Startstrecke
- hierzu die Klappenstellung eins verwenden
- bei Seitenwind Spornrad verriegeln
- leichtes Seitenruder rechts notwendig, um den Torque auszugleichen
- bei ca. 40 Stundenkilometern hebt sich das Spornrad und die Sicht nach vorn ist optimal
- das Flugzeug hebt bei 80 bis 90 Stundenkilometern ab

Steigflug:

- optimal bei 110 bis 120 Stundenkilometern, dabei geht das Flugzeug mit gemütlichen 500 ft/min aufwärts
- die Sicht nach vorn ist währenddessen sehr gut

Reiseflug:

- die Klemm macht – je nach montiertem Prop – ca. 180 Stundenkilometer Reisegeschwindigkeit und braucht dabei je nach Flughöhe zwischen 30 und 32 Liter Spirit



Im Cockpit präsentiert sich die KI 107 sehr übersichtlich

- durch ihr Leichtgewicht macht sie jede Thermikbewegung mit, ist aber durch den relativ langen Rumpf sehr richtungsstabil
- die Steuerung ist sehr leichtgängig und das Flugzeug sehr agil um alle Achsen
- hervorragende Rundumsicht

Kunstflug:

- die Klemm ist für den einfachen Kunstflug zugelassen
- es bedarf einiger Übung und Fingerspitzengefühl dafür
- Loops, Turns, Auf- und Abschwung sowie Rollen macht sie gut und gerne mit, wobei die Rollen als leichte Fassrollen ausgeführt werden sollten, um keine „Sauereien“ im Motorraum und Cockpit zu verursachen
- das Abkippen und Trudeln geht zackig vonstatten, für manchen doch überraschend und unangekündigt, hierfür ist eine gute Einweisung notwendig

- sie trudelt schnell und zum Beenden gut eine dreiviertel Umdrehung nach

Landung:

- der Landeanflug ist eine gemütliche Sache mit der Klemm
- mit der Klappenstellung zwei bei ca. 110 Stundenkilometern wird es selbst auf kurzen Plätzen was
- Slippen geht hervorragend, ist aber nur selten notwendig
- ein gefühlvolles Abfangen und Aufsetzen hat sie gern
- ein dosiertes Bremsen, auch zum Richtungshalten, ist sinnvoll
- gegebenenfalls ist die Spornverriegelung zu lösen, sonst kommt man nicht von der Bahn

Text: Bernd Brodbeck
Fotos: Hansjörg Jung

BITTE BEACHTEN:

SWDR UND FLUGSICHERHEITSEMINAR VERSCHOBEN

Leider zwingt die Corona-Pandemie auch den Fachausschuss Motorflug/UL weiterhin dazu, seine Termine aufgrund der unsicheren Lage zu verschieben. Dies betrifft das Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“, das ursprünglich im Mai hätte stattfinden sollen, sowie den 62. Südwestdeutschen Rundflug, der für den 10. Juli geplant war. Beide Veranstaltungen wurden verschoben.

Folgende neue Termine sind geplant:

- **62. Südwestdeutscher Rundflug: Samstag, 11. September 2021 (Ausweichtag: Sonntag, 12. September 2021)**
- **Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“: Theorie (auch als Videokonferenz): Samstag, 25. September 2021, Praxis: Freitag, 1. Oktober 2021.**

Weitere Infos gibt es fortlaufend im adler sowie auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de → Sparten → Motorflug). Der Fachausschuss Motorflug/UL freut sich trotz der Änderungen auf viele Teilnehmer bei beiden Veranstaltungen.

Text: Walter Nerdinger, FA Motorflug/UL im BWLV

WECHSEL AUF DER WASSERKUPPE: HARALD JÖRGES ÜBERGIBT AN LUKAS SCHMIDT-NENTWIG MIT HERZBLUT DABEI GEWESEN

Stabwechsel bei der Fliegerschule Wasserkuppe: Nach 30 Jahren Fluglehrertätigkeit, davon 20 Jahre als Schulleiter, gab Harald Jörges am 31. März sein Schulleiteramt in jüngere Hände ab. Seit 1. April leitet sein Nachfolger Lukas Schmidt-Nentwig die Fliegerschule. Der 65-jährige Jörges bleibt der Flugschule noch dieses Jahr als Ausbildungsleiter und Fluglehrer erhalten, bevor er Ende Oktober den verdienten Ruhestand antritt.

Das Motto „Lebe deinen Traum“ erfüllte sich Harald Jörges mit der Fliegerei. Schon als Kind schaute er sehnsuchtsvoll den Segelflugzeugen über der Wasserkuppe nach. Gerade einmal drei Kilometer trennten Jörges, der in Gersfeld-Obernhausen aufgewachsen ist, von dem Ort, von dem aus der Segelflug seinen Siegeszug in die Welt antrat. Damals hätte die Flugausbildung 600 Mark gekostet – „Zu viel Geld für uns“, vertröstete Haralds Vater damals seinen Sohn. Es sollte also noch dauern, bis sich der Wunsch des Jungen erfüllte.

Seine Automechanikerlehre absolvierte Jörges in Fulda. Nach der Bundeswehrzeit zog es ihn nach Gersfeld zurück, wo er große Baumaschinen reparierte. Der Wunsch, endlich fliegen zu können, ließ ihn indessen nicht los. 1975 begann er mit dem Drachenfliegen und zählte zu den ersten Drachenfliegern auf der Wasserkuppe. Zehn Jahre lang fesselte ihn diese Luftsportart und er flog einige Wettbewerbe bis hin zur Deutschen Meisterschaft mit. Doch tief im Herzen blieb der Wunsch, endlich Segelflieger zu werden.

Durch Zufall an die Flugschule gekommen

Wie so oft im Leben stellte dann der Zufall seine Weichen. 1987 vermittelte der damalige Fluglehrer Eberhard Nüdling aus Poppenhausen Jörges eine Stelle als Flugzeugmechaniker. „Das war komplettes Neuland für mich“, so der 65-Jährige. Nach mehreren Tagen Probearbeiten sei er sich aber im Klaren gewesen: „Das ist was für mich.“

So wurde der 1. März 1988 zum Wendepunkt in Harald Jörges Leben: Von nun



Auch die Büroarbeit gehörte zu Harald Jörges Aufgaben

an konnte er täglich Flugplatzluft schnuppern. Er besuchte mehrere Werkstattleiter-Lehrgänge für Holz-/Gemischtbauweise und GFK und Begriffe wie die Morane und weitere Flugzeugtypen waren fortan kein Fremdwort mehr. Dankbar ist er dem damaligen Fliegerschulleiter Walter Knüttel, der ihm die Ausbildungsschritte bis zum Fluglehrer ermöglichte. Ab 2000 schulte Jörges auch als Motorfluglehrer.

Enormer Zulauf nach der Wende

Zehn Jahre lang war Jörges Hauptfluglehrer, bevor er das Schulleiteramt übernahm. Inzwischen blickt er auf rund 40.000 Starts und Landungen zurück. In seiner Zeit betreute Jörges mit zehn fest angestellten Kräften, darunter vier

Fluglehrer, rund 6.000 Kunden, die auf der Wasserkuppe ihre Ausbildung oder Weiterbildung antraten. Mit im Boot sind noch knapp 30 freie Fluglehrer, die in der Saison mitwirken.

Jörges erinnert sich an Zeiten vor der Wende: Damals lag die Wasserkuppe in der ADIZ (Flugbeschränkungszone). Die Zonengrenze war nach Osten hin gerade einmal fünf Kilometer entfernt. Die Befreiung brachte das Jahr 1990, als die ADIZ der Vergangenheit angehörte. „Ab da ging's richtig rund“, erinnert sich Jörges. Die Wasserkuppe wurde förmlich von Bürgern aus Thüringen und Sachsen gestürmt. An manchen Tagen habe der Wunsch nach Rundflügen fast nicht bewältigt werden können. „Da sind wir aus dem Dornröschen-Schlaf erwacht“, erzählt Jörges.

Große Wettbewerbe, viel Polit-Prominenz

Wichtig war es Jörges, dass die Wasserkuppe als Geburtsstätte des Segelflugs weiter ihren Bekanntheitsgrad steigerte. Mit Reiner Rose wurden ab 2003 Wettbewerbe der Doppelsitzer- und Clubklasse gestartet. Mehrere erfolgreiche OLC-Rennen folgten. Gerne erinnert sich Harald Jörges daran, als er beim Grand-Prix-Finale 2011 (Weltmeisterschaft) mit dem Habicht Tausende von Besucher begeistern konnte.



Das Fliegen liegt in der Familie: Harald Jörges gibt seinem Sohn im Flugzeug Tipps beim OLC-Glider Race auf der Wasserkuppe



Viele Ideen von Harald Jörges flossen in die Gestaltung des Flugsportzentrums auf der Wasserkuppe ein

Ein weiterer Schwerpunkt in Harald Jörges Arbeit lag darin, den Bekanntheitsgrad der Wasserkuppe zu erhöhen. Politikgrößen wie Roland Koch, Thorsten Schäfer-Gümbel und weitere Amtsträger schauten vorbei. Große Freude herrschte zudem, als 2012 das neue Flugsportzentrum eingeweiht wurde. Neben hellen Räumen zur Vor- oder Nachbereitung von Flügen stehen Besuchern seither ein Restaurant, eine Dachterrasse und ein Café zur Verfügung. Für den scheidenden Schulleiter prägt das Flugsportzentrum maßgeblich das positive Erscheinungsbild der Wasserkuppe.

Streckensegelflug als Steckenpferd

Wenn es seine Zeit zulässt, ist Harald Jörges gerne als Streckensegelflieger unterwegs. Seine 960 Kilometer mit der ASH-26 möchte er noch toppen. „Vielleicht ist in diesem Jahr ja ein 1000er drin“, verrät er schmunzelnd. Ab kommendem Winter will sich Jörges zudem verstärkt dem Skilift am Zu-

ckerfeldhang widmen – dort landeten in den Anfangszeiten die Segelflugpioniere mit ihren abenteuerlichen Flugapparaten, der beste Pilot erhielt seinerzeit einen Sack Zucker.

Bei seiner Arbeit wurde Harald Jörges stets von Ehefrau Karin unterstützt. Als gute Fee im Büro ist sie seit 20 Jahren dabei und wird von vielen Kunden geschätzt. Für Jörges bietet sie ihm die optimale Ergänzung: „Wenn ich der Muskel bin, ist sie das Herz“, lobt er seine Karin.

Zahlreiche Persönlichkeiten hat Harald Jörges auf der Wasserkuppe getroffen, so zum Beispiel den vor Kurzem verstorbenen Hans-Werner Grosse. Beeindruckend sei auch die Begegnung mit Rhönpionier Peter Riedel gewesen, berichtet er. Den Besuch auf der Wasserkuppe von Neil Armstrong, dem ersten Mann auf dem Mond, hat Jörges zwar als Jugendlicher nicht live miterlebt. Doch dafür hat er Astronaut Thomas Reiter persönlich bei einem der Bundeswehrlehrgänge auf der Wasserkuppe kennengelernt.

Unterstützung für den Nachfolger

Als neuer Schulleiter ist auch Lukas Schmidt-Nentwig fest mit der Wasserkuppe verbunden. Der 30-Jährige stammt aus Wiesbaden und erlernte früh das Fliegen. Schon als Jugendlicher nahm er auf der Wasserkuppe an Fliegerlagern teil. „Die Liebe zum Berg“ sorgte dafür, dass Schmidt-Nentwig in Fulda studierte. Nun wohnt er im schmucken Rhöndorf Abtsroda, nicht weit von der Wasserkuppe entfernt.

Dem neuen Schulleiter wünscht Harald Jörges einen guten Start und Gelingen. In der Übergangszeit steht er ihm mit Rat und Tat zur Seite, bevor er das Berufsleben 2021 endgültig ausklingen lässt.

Text: Lothar Schwark
Fotos: Lothar Schwark/Fliegerschule Wasserkuppe



Neuer Schulleiter auf der Wasserkuppe ist Lukas Schmidt-Nentwig

SCHNAPPSCHUSS AUSSICHT BIS ZU DEN BERGEN

Diesen schönen Eindruck hat Roland Helfer, Vorsitzender des Flugsportvereins 1910 Karlsruhe, mit der Kamera seines Smartphones eingefangen. Das Bild entstand am 24. März bei einem Flug mit der RF-5: Der Blick reicht weit übers Land bis zum Bodensee und zu den Alpen im Hintergrund.

Text: red. | Foto: Roland Helfer

DIE WELT AUF DEN KOPF STELLEN



Der BWLV bietet auch in diesem Jahr wieder Lehrgänge zur Grund- und Weiterbildung im Segelkunstflug an

Zum Erwerb der Segelkunstflug-Berechtigung bietet der BWLV in Zusammenarbeit mit dem Förderverein für Segelkunstflug im BWLV wie gewohnt auch 2021 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, 20. September,
bis Freitag, 24. September 2021
(mit anschließendem Doppelsitzer-
Wettbewerb am Wochenende
25./26. September 2021)

Hayingen: Samstag, 2. Oktober, bis
Samstag, 9. Oktober 2021

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 BWLV. Die Zahl der Lehrgangsplätze ist begrenzt, die Vergabe erfolgt nach dem zeitlichen Eingang der Anmeldung und Nachweis der Voraussetzungen.

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

Die Kosten für den Grundlehrgang betragen 170 Euro. Die Gebühren für

F-Schlepps und Flugzeugcharter werden vor Ort separat berechnet. Die **Anmeldung für den Grundlehrgang** erfolgt über die Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de (zu finden unter Mein Profil/Seminarangebote). Der Lehrgang in Blumberg ist im **Vereinsflieger.de** zu finden unter dem Veranstaltungskürzel **AUS-0062** (Segelkunstflug-Lehrgang **Blumberg** 2021.01), der Lehrgang in **Hayingen** unter **AUS-0063** (Segelkunstflug-Lehrgang Hayingen 2021.02). Falls die Zugriffsmöglichkeit zum Vereinsflieger.de nicht vorhanden ist, kann die Anmeldung auch **alternativ 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 **Weiterbildenden** erfolgt **direkt bei den ausrichtenden Vereinen** – in **Blumberg** bei Dirk Lohmann unter **d.lohmann70@web.de**, in **Hayingen** an Udo Markert, lsv-hayingen@web.de.

In Blumberg findet im Anschluss an den Lehrgang am **Wochenende 25./26. September 2021** wieder in gewohnter Weise der traditionelle **Doppelsitzer-Wettbewerb „Walters DoSi“** statt. Hier kann das neu Erlernte gleich unter Wettbewerbsbedingungen mit einem Sicherheitspiloten weiter vertieft werden und bereits geübtere Piloten können sich ebenso an neuen Programmen versuchen. Die Programme werden am Samstag veröffentlicht und bestehen aus „Unbekanntes“ 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 oder www.segelkunstflug.com.

Text: Uli Bayersdorfer/Bernd Heuberger
 Foto: z

IMPRESSION AUS ÖHRINGEN WIE IM SPIEGEL

Das Foto entstand am 28. März 2021 beim Anfliegen der FSG Öhringen. „Wir hatten einen sehr entspannten ersten Flugbetrieb unter Corona-Bedingungen im „Zwei-Schicht“-System – mit Anflugbriefing, Hygienekonzept, Schnelltest und FFP2-Masken. Die Masken sind bei der Besetzung der AS-K 13 gut zu erkennen“, schreibt der Fotograf Michael Scheu. Die Piloten sind Peter Haberkern als FI (hinten) und Louis Müller (vorn, Checkflug).

Text: red.
Foto: Michael Scheu



Die AS-K 13 der FSG Öhringen zeigt sich hier gleich doppelt: einmal „in echt“ und einmal als Reflexion

BUNDESKOMMISSION SEGELFLUG IM DAEC

CONTAINER UND STELLPLÄTZE FÜR ÜBERSEE-EINSÄTZE ZU VERMIETEN

Die Bundeskommission (BuKo) Segelflug im DAeC hat einen neuen Container zum Transport von Segelflugzeugen für die Nationalmannschaft bei Übersee-Weltmeisterschaften angeschafft. Es können bis zu sechs Flugzeuge der kleinen Klassen oder drei Doppelsitzer/Offene Klasse plus zwei 15m-/18m-Klasse-Flugzeuge transportiert werden. Elektrische Hebevorrichtungen usw. sind eingebaut. In der Saison 2021/2022 ist der Container frei verfügbar.

Folgende Angebote bestehen für die Zeit vom September 2021 bis März 2022:

- Anmietung des Containers von Interessenten, die eine Fracht nach Übersee – Südafrika (SA) oder Australien (AUS) – selbst organisieren.
- Alternativ besteht die Möglichkeit, Einzelstellplätze zu mieten für eine Fracht nach Worcester/SA. Alle Frachten (See-Land-Reisen) organisiert die BuKo. Es wird seitens der BuKo keine Haftung für Schäden beim Transport übernommen. Der Verein hat eine Nutzung des Flugplatzes zugesagt.

Doppelsitzer müssen eigenstartfähig sein. Es müssen mindestens drei Segelflugzeug-Stellplätze gebucht werden.

Fragen hinsichtlich Standort, Frachtkosten sind zu richten an: BuKo-Vorstand, Rudi Baucke, E-Mail rudi.baucke@t-online.de, Telefon 0175-1608876, oder an den Sportreferenten der BuKo Eike Novatscheck, E-Mail e.novatscheck@daec.de, Telefon 0179-8206690.

Anfragen sind bis spätestens 10. Juli 2021 zu stellen. Die Vertragsvereinbarung erfolgt nach Datumseingang der Anfragen.

Die Kosten von Worcester sind gegenüber anderen Segelflugzentren in Afrika erheblich günstiger. Eine ausführliche Beschreibung (Kosten) von Worcester findet man im Magazin „Segelfliegen“, Ausgabe 3 /2020, oder sie kann bei Rudi Baucke angefordert werden.

Text: DAeC,
Bundeskommission Segelflug



Unter der „Blue Lady“ ließ es sich gut campen

TRIP IM NORDEN

ZWEI PILOTINNEN UND EINE „BLUE LADY“ IN DÄNEMARK

Ingrid Hopman (80 Jahre) und Tineke Schaper (65 Jahre) waren im August 2020 gemeinsam in der „Blue Lady“, einer PA-22 Tri-Pacer, in Dänemark unterwegs. Ingrid Hopman berichtet von einer spannenden und unkomplizierten Flugreise.



Alles dabei, was eine Pilotin so braucht

Ich, Ingrid, reiste zunächst 900 Kilometer mit dem Auto vom Chiemsee nach Nordhorn-Lingen (EDWN) – manchen bekannt von den Sicherheitstrainings der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP). Dort traf ich Tineke Schaper mit ihrer „Blue Lady“, der PA-22 Tri-Pacer, die bereits im Hangar auf mich wartete und mit der ich noch einige Platzrunden absolvierte.

Am 13. August 2020 beluden wir dann die Blue Lady mit unserem Gepäck, dazu je ein Zelt, Flugkarten, GPS, Ipad, Öl, Werk- und Putzzeug. Gut gelaunt stiegen wir bei bestem Flugwetter ins Flugzeug und starteten in Richtung Nord-Ost über Bremerhaven und St. Michaelisdonn zunächst nach Rendsburg (EDXR). Dort kostete der Liter Avgas tatsächlich nur 1,50 Euro. Weiterflug nach Flensburg (EDXF), unserem ersten Etappenziel. Nach dem Landebier im Fliegerstüberl fuhren wir in die hübsche Innenstadt. Aus der Nikolaikirche, einem alten Backsteinbau, ertönte feierliche Orgelmusik.

Kein Flugplan nötig

Am nächsten Vormittag rief der Flugleiter für uns den Platz Tonder (EXTD) in Dänemark an. So angekündigt, brauchten wir keinen Flugplan – kleiner Grenzverkehr. Danach durften wir im ganzen Land herumfliegen. Nach 20 Minuten

landete ich, übrigens ohne Flugleiter, auf der gepflegten Grasbahn. Es war meine 6.780 Landung.

Weiter ging es nach Kruså-Padborg (EKPB), Flugzeit 15 Minuten. Malte und Andrea Höltken haben am Platz eine Halle gekauft, ihr Wasserflugzeug steht darin. Nach kurzem Aufenthalt flogen wir zur ersten dänischen Insel, Flughafen Odense (EKOD). Wir waren das einzige Flugzeug am Platz und es gab nach der Landung erst einmal Abendessen. Niemand trug dort einen Mundschutz, aber alle agierten mit Abstand.

Am nächsten Tag schlenderten wir durch die reizvolle Altstadt. Der Bus 191 sollte eigentlich von dort zum Flughafen gehen (dachten wir) – jedoch fuhr er dort nicht hin. Nun standen wir da und wussten nicht weiter. Zum Flughafen waren es zehn Kilometer, zu weit mit Gepäck in der Mittagshitze. Taxi? Wer weiß, wann das kommt ... Also hielt ich ein Auto an und fragte den Fahrer: „Could you please take us to the airport, we will pay for it?“ Der tat dies prompt und verlangte nichts dafür!

Weiterflug zur Insel Samsø

„Die Sicht über dem Meer ist so schlecht, man sieht die Insel Samsø nicht“, so die Wetterberatung. Hmmm ...schau' mer



Zwischenstopp auf dem Flugplatz „Samsø International“



Letzter Check vor der Reise

mal! Start um 15.45 Uhr, Kurs NNW zur Insel Endelave (EKEL), die Sichten akzeptabel, weiter zur Insel Samsø. Ich umflog die Insel und überflog den Platz. Endanflug 06, 700 Meter vom Meer aus, nach 36 Minuten setzte ich auf. Eine Bölkow Junior, eine Yak, eine C172 und eine PA 28 parkten auf der Abstellfläche. Ansonsten waren wir allein am Platz, dem „Samsø International Terminal 1“. Die Landegebuhr betrug 14 Euro, die Leihgebuhr für ein Fahrrad zehn Euro pro Tag, die Abstellgebuhr sieben Euro – und all das gibt man in ein Kuvert und wirft es in den Briefkasten. Wie einfach!

Am nächsten Morgen: Nebel über dem Platz, die Nacht war kalt und klamm. Tineke fuhr 14 Kilometer mit dem Rad, um Semmeln zu holen. Leider konnten wir keinen Kaffee auf unserem Gaskocher machen, da wir die Zündhölzer vergessen hatten.

Nächster Halt: Læsø

Unser nächstes Ziel: Die Insel Læsø (EKLS), 20 Minuten über Wasser nach Aarhus, von da Nordkurs nach Estruplund, weiter der Küste folgend, Aalborg bis Lyngsa. Dies ist die kürzeste Verbindung übers Wasser, nur 15 NM, Flugzeit gut eine Stunde. Von Weitem sieht man schon die Insel Læsø und ihre 1.200 Meter lange Asphaltbahn.

Direktanflug auf die 06, dann per Fahrrad zum Ort Østerby Havn, zum Glück ist die Insel flach wie ein Pfannkuchen. Es folgten ein Fischessen und die Rückfahrt. Hochzufrieden stellten wir unsere Zelte auf und tranken mit einem

Patanavia-Piloten ein Stamplerl Marillenschnaps, den wir mitgebracht hatten.

Am darauffolgenden Tag fuhr ich zum ersten Mal Elektroauto – es fährt sich übrigens ganz prima – zur Salzdüne. Diese Salzdüne wächst pro Jahr um sechs Millimeter und vergrößert so die Insel.

Die Nordspitze Dänemarks erreicht

Der nächste Flug ging mit Tankstopp in Thisted (EKTS) nach Morsø (EKNM). Von Læsø übers Wasser nach Frederikshavn, die Ostküste entlang bis an die Nordspitze nach Skagen. Unter uns vier Kreuzfahrtschiffe, die ihre Passagiere noch mit Beibooten ans Festland brachten. Wir hatten die nördlichste Spitze Dänemarks erreicht, welch ein erhebendes Gefühl – wir gaben uns ein „High five“.



Die Piste in Læsø war so einsam, dass dort sogar Fahrradfahren möglich war

Wir folgten nun der Westküste, an Hirtshals vorbei, Kurs 212 Grad. In der Nähe von Aalborg gibt es zwei Sperrgebiete, doch der Kontroller auf 118.300 gab uns die Freigabe zum Durchflug. Der Grasplatz mit 700-Meter-Bahn war wunderschön, aber erneut menschenleer.

Mit Rundflug gedankt

Als ein Auto vorbeifuhr, winkte ich wie verrückt. Ein Mann stieg aus. Fred, ein amerikanischer Pilot mit seiner dänischen Frau, wohnte gleich hinter dem Flugplatz. Wir durften ausnahmsweise am Platz campen. Fred war von der PA 22 fasziniert, da er in USA dieses Flugzeug besessen hatte. Tineke lud ihn zu einem Rundflug ein und machte ihn damit überglücklich.

Am kommenden Morgen wurde ich viel zu früh wach, es war tief bewölkt, aber warm. Ich las und absolvierte meine täglichen Turnübungen. Mit Fliegen war heute nichts. Auch am nächsten Tag herrschte zunächst dichter Nebel. Dieser löste sich irgendwann auf und wir versuchten es. Tineke hob um 12.10 Uhr ab, wir flogen gen Insel Fur, drehten nach Skive (EKSV), dann weiter südöstlich übers Festland. Wir umflogen zwei Regenschauer, ansonsten war die Sicht einwandfrei und wir waren von der herrlichen Landschaft tief beeindruckt.

Kleine Inseln überflogen

Wir flogen weiter nach Viborg (EKVB), Grønbæk, Brædstrup und dann nach



In Dänemark üblich: eine Kasse des Vertrauens



Die Flugroute führte bis in Dänemarks äußersten Norden und wieder zurück

Blick auf die dänische Inselandschaft

Wasserflugzeug mit Malte und Andrea landete, zwei weitere Maschinen und zum guten Schluss noch Rosa und Kle-mens in ihrer D-EFEH. Vor Freude brachten wir den beiden ein Landebier direkt zum Flugzeug. Das Wetter hatte sich deutlich gebessert und wir konnten zu zwölf draußen sitzen.

In der Nacht war es ziemlich windig, aber das kleine Zelt hielt stand. Die Flugwettervorhersage meldete starken Wind mit 20 bis 25 Knoten aus Südwesten. Wir beschlossen alle, bereits am frühen Vormittag Nordborg zu verlassen, da für Sonntag sogar Starkregen vorausgesagt worden war.

Glückliche Rückkehr

Wir starteten mit Kurs 220 Grad über Brunsbüttel Richtung Bremerhaven. Eine riesige Regenwolke kam von Westen rasch auf uns zu. Wir wichen nach Osten

aus, sahen, wie der Regenschauer immer näher kam, und versuchten es mit Vollgas. Am Horizont voraus eine helle Stelle, das Ende der riesigen Wolke – geschafft! In 1.200 Fuß maximaler Flughöhe war es richtig bockig! Ich spürte Arme und Beine vom Steuerhorn und dem Seitenruder. Nach zweistündigem Flug landeten wir in Nordhorn bei böigem Seitenwind, aber glücklich mit einer wundervollen, gemeinsamen Erfahrung!

Fazit: Dänemark ist ein wunderschönes Flugreiseland, unkompliziertes Fliegen, Landungen auf unkontrollierten Flugplätzen ohne Flugleiter. Wie üblich ruft man den Flugplatz auf der Frequenz, meldet Kennzeichen und Typ des Flugzeugs, Höhe und Landerichtung, beobachtet den Luftraum und landet.

Text und Fotos: Ingrid Hopman
Mit freundlicher Genehmigung aus den VDP-Nachrichten 2020/2021

Rårup (EKRA). Um nicht zu lange übers Wasser fliegen zu müssen, steuerten wir den Ort Fredericia, die kleinen Inseln Bågø, Årø und Barsø und die Stadt Aabenraa an, die EK R 44 war nicht aktiv.

Nach knapp zwei Stunden landeten wir auf dem Flugplatz Nordborg (EKNB), Landerichtung 06, 666-Meter-Bahn. Hier sollte am langen Wochenende das Fly-In für Pilotinnen stattfinden.

Treffen mit anderen Pilotinnen

Am Donnerstag, 20. August, regnete es dauerhaft. Achim und Thomas aus Nordhorn wollten eigentlich je mit einer Stampe nach Nordborg fliegen. Da ab 18 Uhr eigentlich am Platz gegrillt werden sollte, reinigten Tineke und ich Küche, Terrasse und Toilette. Tineke pflückte noch Blumen auf der Wiese, während ich den Kerzenleuchter putzte.

Dann tatsächlich: Die beiden Stampe flogen in Formation um 16 Uhr an, das



Von Insel zu Insel: Endelave und Samsø



UNTERWEGS IN DEN ALPEN DAS PERFEKTE GEBURTSTAGSGESCHENK

Blick auf die Berge in Südtirol

Doris Gerecht, die in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) aktiv ist, war im Sommer 2020 mit einer Cessna in den Alpen. Sie berichtet von beeindruckenden Landschaften und einer atemberaubenden Kulisse.

Spring Refresher, Diepholz und die Alpen – darauf freute ich mich. Doch es kommt anders. Am Jahresanfang Achillessehnenriss, OP, Infektion und Transplantation. Monatelanger Heilungsprozess. Wieder gehen lernen. Und dann Corona!

Fliegen? Der Spring Refresher wurde in ein Online-Meeting verwandelt, und ob das Training in Diepholz stattfinden kann, stand noch in den Sternen. Aber der Alpenflug?

Mit neuem Medical rufe ich Anfang Juni die Flugschule in Kempten-Durach an. Ein paar Tage später gibt Michael tatsächlich grünes Licht: Fliegen unter

Corona-Bedingungen ist möglich, also mit Fluglehrer und Maske. Fliegen in den Alpen hoch über Corona – das ist das schönste Geschenk zu meinem 84. Geburtstag am 18. Juni! Ich vereinbare mit Michael einen drei- bis vierstündigen Flug im August.

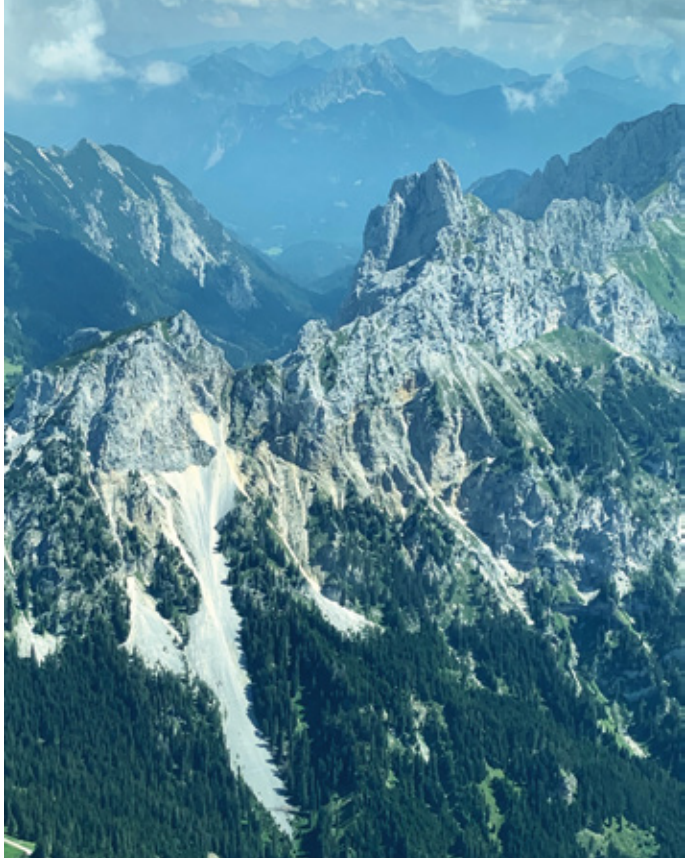
Start in Kempten-Durach

Am Morgen des 8. August 2020 stehen mein Passagier Klaus Moog und ich erwartungsfroh auf EDMK, dem mit seiner einmaligen Alpenkulisse für mich schönsten Landeplatz Deutschlands. Die Alpen liegen vor uns in leichtem Dunst. Die Sonne scheint vom wolkenlosen, blauen Himmel. Es ist sehr warm. Also Dichtehöhe beachten, nicht volltanken. Mit Olaf, dem FI, der uns begleiten wird, plane ich meine Wunschroute mit Alternate. Da wir auch die Lufträume über der Schweiz, Italien und Österreich berühren werden, brauchen wir einen Flugplan.

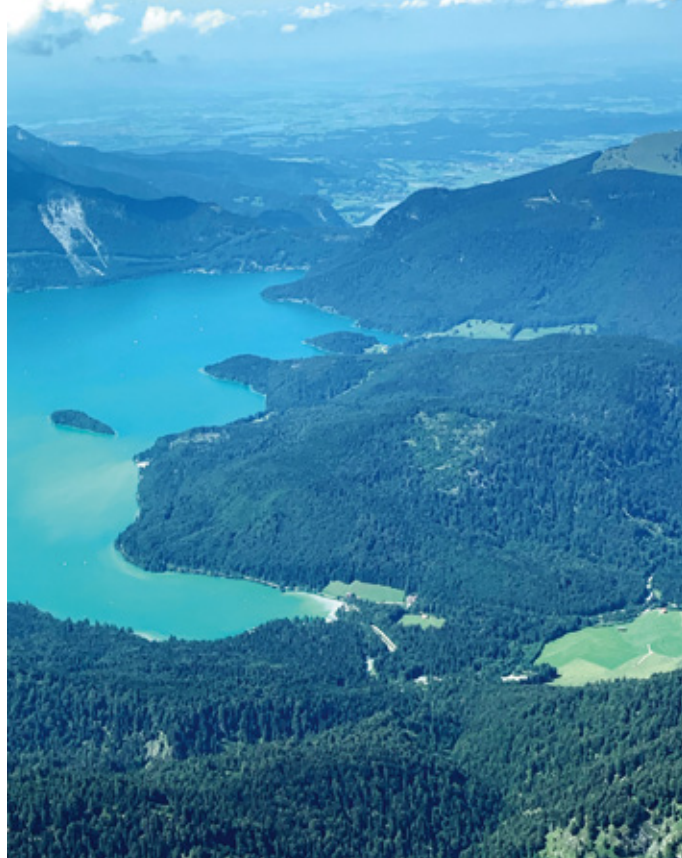
Die Cessna 172 D-EESB wartet indessen gecheckt und mit einem Extrakissen für die Pilotin geduldig auf der Wiese, bis unser Slot an der Reihe ist und wir einsteigen können. Für meinen Passagier, der für das Fotografieren zuständig ist, wird es der dritte Flug in einer kleinen Maschine sein. Nach anfänglichen Be-



Ohne Maske geht es nicht: die Pilotin Doris Gerecht und ihr Mitgflieger Klaus Moog



Blick auf den Haldensee und das Tannheimer Tal



Der Walchensee, Richtung Kochelsee

denken ist er seitdem vom Alpenfliegen begeistert.

Wir starten um 10:04 UTC von der 35, der längsten der beiden Graspisten. Die Cessna braucht heute einen längeren Startlauf und steigt auch nur bedächtig mit 60/65 Knoten. Auf 6.000 ft können wir in die Welt der hohen Berge eintauchen. Wir steigen weiter. Unter uns das Tannheimer Tal, Reutte, das Lechtal. Über dem Arlbergpass haben wir 8.000 ft erreicht. Südlich von Ischgl überqueren wir den Reschenpass und entdecken dann im Reschensee die Kirchturmspitze des gefluteten Dorfes.

Fantastische Berglandschaft

Über dem Tal der Etsch klettern wir noch höher auf 10.000 ft, denn hinter dem Stilfser Joch fliegen wir ins Reich der schneebedeckten Gipfel der Ortlergruppe und der Ötztaler Alpen. Ein wunderbares Erlebnis. Bei Schlanders und Laatsch kommen uns die ersten Wolken entgegen, schnelle, leichte Sommerwolken, die im Sonnenlicht leuchten und die fantastische Berglandschaft verzaubern.

Über den Jaufenpass gelangen wir nach Sterzing und über die Eisack nach Brixen. Von dort ist es nicht mehr weit nach Kastelruth und zur Seiser Alm, der höchstgelegenen

Alm Europas, unser Ferienziel für Nach-Corona-Zeiten. Wir umrunden das riesige Hochtal und schauen uns aus 8.000 ft die winzigen Häusergruppen unter uns an, können jedoch keine bestimmten Hotels erkennen. Dass es hier oben wunderschön ist, sehen wir an den weitläufigen grünen Wiesen, dem vereinzelt Baumbewuchs und an der überwältigenden Bergkulisse – vor allem der Dolomiten.

Rückflug entlang der Brenner-Autobahn

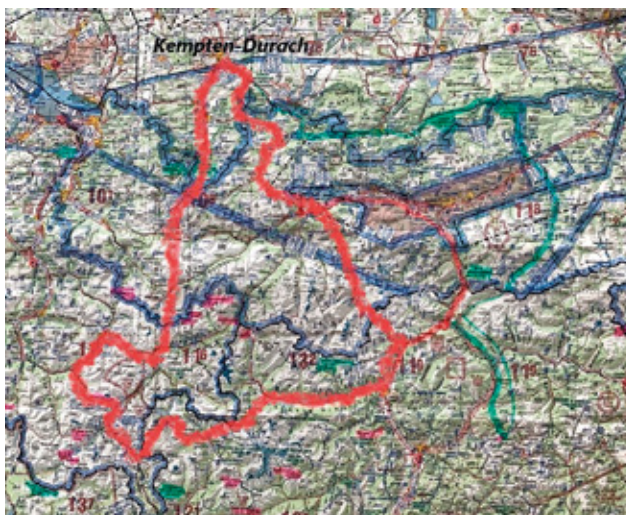
Nun beginnt unser Rückflug. Über das Grödner Joch fliegen wir in Richtung Brixen hoch über dem Eisacktal und der Brenner-Autobahn entlang und biegen ab ins Zillertal nach Hintertux und Mayr-

hofen. Die Bewölkung nimmt zu. Noch scheint die Sonne auf die Bergriesen und in die Täler. Aber hier und da werfen größere Wolken dunkle Schatten auf die Landschaft. Wir meiden die CTR Innsbruck im Osten und fliegen nordwärts.

Auf unserer Route liegen die Wolken auf den Bergen auf. Also sinken und „Löcher“ suchen. Über Umwege finden wir nach Eben am Achensee, fliegen über dem See bis Achenkirch und gelangen über den Achenpass bis nördlich von Jachenau. Wir werfen einen Blick auf den im leichten Dunst liegenden Walchensee und erwischen einen Zipfel des Kochelsees dahinter. Bei bedecktem Himmel grüßen wir die Zugspitze und Garmisch-Partenkirchen. Auch der Plansee bei Reutte ist noch zu erkennen.

Wir bauen weiter Höhe ab zur Landung in EDMK. Die Graspiste ist in der grünen Landschaft schwierig zu orten. Mit Olafs Hilfe landen wir nach mehr als drei Stunden Flug um 13:17 UTC sicher auf EDMK Kempten-Durach.

Unser Alpenflug – kann es ein schöneres Geburtstagsgeschenk in Coronazeiten geben?



Die nachgezeichnete Flugroute

Text und Fotos: Doris Gerech
Mit freundlicher Genehmigung
aus den VDP-Nachrichten
2020/2021

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

SUNSET-FLÜGE IN SINSHEIM: DEN TAG NICHT VOR DEM ABEND LOBEN



Blick auf den Steinsberg in Sinsheim mit seiner charakteristischen Burg

Es gibt sie, diese Momente zwischen Himmel und Erde – sie entschädigen für viele Unannehmlichkeiten der aktuellen Zeit. Etwas Glück gehört sicher dazu, ebenso eine gewisse Geduld. Manchmal aber passt dann alles – so wie am 8. April 2021. Björn Muth, Magnus Nedoma und Jonas Kühn vom FSR Kraichgau in Sinsheim waren an jenem Abend zum Sunset-Flug unterwegs und berichten von ihren Erfahrungen. Zudem gelang Magnus Nedoma ein paar Tage später ein weiterer schöner abendlicher Flug.

Der Tag zeigte sich bereits am frühen Abend noch mit guten Steigwerten und einer Art „Welle“, als es an die letzten Flüge des Tages ging. Björn und Jonas in unserem neuen „Geschoss“ – der DG 1001E Neo – und Magnus im Falken starteten zum abendlichen Flug. Über Sinsheim trafen sich beide Flugzeuge dann wieder und im Licht der untergehenden Sonne konnten einmalige Formationsaufnahmen entstehen.

Durch den Elektroantrieb der DG-1001 eNeo wird dies natürlich noch leichter, die gleiche Flughöhe zu halten ist sonst mit einem Segelflugzeug nicht so einfach möglich. Mit dem FES-Antrieb gelingt dies spielend. Zuvor waren Björn und Jonas noch Richtung Heidelberg geflogen und hatten fast den ganzen Flug über keine Akkukapazität verbraucht. Dabei ging es in der Abendthermik noch bis auf

1.500 Meter bei Steigwerten von 2,5m/s – am Abend wirklich ein Genuss.

Und so erlebten die Piloten im Einzelnen den Flug:

Jonas Kühn

„Die lange Corona-Pause hat uns erst klar werden lassen, wie süchtig wir eigentlich nach dem Flugsport sind. Nach der so ersehnten Nachricht, dass wir wieder fliegen dürfen, verging kein ganzer Tag, und schon standen wir auf dem Vorfeld. Nachdem die Corona-Tests alle negativ ausgefallen waren, ging es auch schon an das Ausräumen unserer neuen „Kuh“ im Stall, der DG 1001E Neo. Schnell waren die vollen Batterien in das gecheckte Flugzeug geschnallt und aktiviert. Mittlerweile war es schon 18.30 Uhr, wir erhofften uns nicht allzu viel Thermik, also ging der F-Schlepp auf 1.000 Meter MSL. Schnell war uns bewusst: Hier geht doch noch was!

Wir verloren bald jedes Zeitgefühl, jedoch mussten wir uns langsam auf den Heimweg machen. Der ganze Himmel stand wie in Flammen, ein Ausblick wie kein zweiter. „Ach du meine Güte, was kann diesen Anblick noch schöner machen?“, fragte mein Copilot. In der gleichen Minute kam der Funkspruch: „D-KSNH, ich komme auf 3-Uhr-Position.“ Was für ein Zufall, plötzlich erschien unser neuer Motorsegler an der rechten Flächenspitze! Ein unbeschreiblicher Anblick. Gefühlte 1.000 Bilder später löste sich die Sonnen-

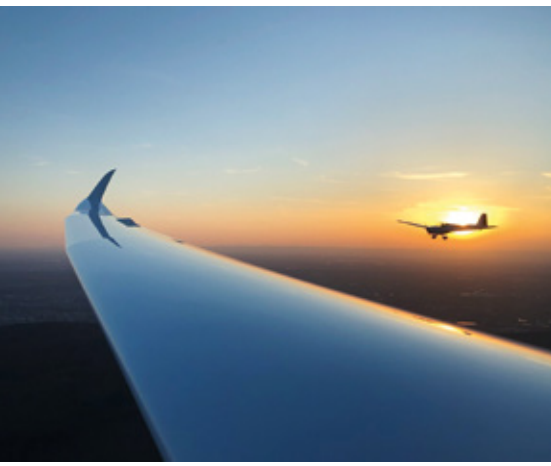
untergangsformation leider wieder auf. Doch selbst das Putzen und Einhalten nach der Landung konnte am Dauergrinsen aller Beteiligten nichts mehr ändern, das deutlich unter der Maske erkennbar war.“

Magnus Nedoma:

„Wenige Tage später trafen wir uns wieder zum Feierabendfliegen. Das Fliegen unter der Woche ermöglicht auch im aktuellen Corona-Geschehen einen angemessenen Schutz, da man hierdurch die Personenzahlen auf dem Flugplatz gering halten kann. Es fanden Einweisungsflüge, ein F-Schlepp-Ausbildungsflug und



Den Piloten des FSR Kraichgau waren tolle abendliche Flüge vergönnt



Es gelangen auch Bilder im Formationsflug

ein für mich sehr beeindruckender Flug statt, der mir eigentlich erst durch das Vorhandensein des FES unserer neuen DG1001E Neo möglich gemacht wurde.

Mit einem Start gegen 19.15 Uhr sollte es der letzte Flug des Tages sein. Nach einem Schlepp auf ca. 700 Meter MSL (ca. 550 Meter über Grund) hieß es, die verbliebene Thermik zu finden und zu nutzen. Dies gelang mir mehr oder weniger gut, sodass ich mich nach ca. 15 Minuten entschloss, in ca. 600 Meter MSL den Elektromotor unseres Segelflugzeuges zu nutzen, um nach Westen zu fliegen und dort gegebenenfalls noch Steigen zu finden. Im Horizontalflug werden hier etwa

vier bis fünf KW Leistung abgerufen, um die Höhe halten zu können.

Kurzzeitig fühlte ich mich wie in einem „richtigen“ motorbetriebenen Flugzeug – nur eben mit der Option, dass sich mein Gefährt bei ausgeschaltetem Motor sofort in ein Hochleistungssegelflugzeug zurückverwandeln würde.

Die ca. 15 Minuten Flug nach Westen zur Aufwindsuche verliefen erfolglos, sodass ich mich entschloss, wieder zurück nach Sinsheim zu fliegen. Dort angekommen flog ich weiter an den Steinsberg (etwa fünf Kilometer südlich des Platzes), wo ich in ca. 500 Meter mit perfekter Unterstützung durch den Motor und bodenorientiertem Fliegen noch eine Linie ausmachen konnte, die mich tatsächlich noch trug.

Hierbei wurde mir erst bewusst, welches Potenzial so ein FES eigentlich hat – er verschaffte mir Zeit! Durch diese gewonnene Zeit konnte ich mir die Linie so er-

fliegen, dass sie mich auch nach anfänglichem Zurückdrehen auf ca. zwei bis drei KW und darauffolgendem Abschalten des Motors trug. Das machte mir den Flug bis Sunset möglich. Ein großer Vorteil hierbei ist natürlich auch die Eigenschaft, dass das FES-System nach kürzester Zeit einsatzbereit ist. So können auch Passagen mit Sinken optimal überbrückt werden, um beispielsweise innerhalb des Gleittrichters des Flugplatzes zu bleiben.

Zurück am Flugplatz mit Landung wenige Minuten vor Sunset und einer guten Stunde in der Luft war ich wirklich glücklich, dass ich kurz vor Tagesende noch einen solch tollen Flug erleben durfte. Ohne FES hätte ich auf dieses Erlebnis verzichten müssen!“

Text: FSR Kraichgau/Jonas Kühn,
Magnus Nedoma

Fotos: Björn Muth, Magnus Nedoma,
Jonas Kühn



Wer den Flug sozusagen im Zeitraffer nochmals miterleben möchte, wird auf dem Bilderblog des FSR Kraichgau fündig: www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157718907201931



Region 4 – Alb-Mitte

GERETTETER ROTMILAN SEGELT MIT SENDER IN DIE FREIHEIT



Der Rotmilan flog nach der Genesung seine Runden in der Flugvoliere des NABU-Vogelschutzzentrums in Mössingen

Elis Klemer, 16-jähriger Segelflieger vom Luftsportverein Münsingen-Eisberg, hat einen Rotmilan gerettet. Das NABU-Vogelschutzzentrum konnte den genesenen und mit einem Sender versehenen Greifvogel danach freilassen. Nun ist er Teil eines wissenschaftlichen Projekts und heißt „Elis“ wie sein Retter.

In Münsingen auf der Schwäbischen Alb hatte ein ausgewachsener Rotmilan Glück im Unglück: Unter einem der Windräder saß er kauernd und regungslos mit geschlossenen Augen auf dem Boden, als Elis Klemer (16), aktiver Segelflieger beim Luftsportverein Münsingen-Eisberg, dort auf seinem Fahrrad vorbeikam. Elis rief seine Mutter Andrea Klemer an, um sich Rat zu holen, was er tun könnte – sie ist beim Naturschutzbund Deutschland (NABU) aktiv und hat mit dem Sichern und Aufpäpeln von Vögeln und Igelh Erfahrung.

Sie hatte in diesem Moment die richtige Idee: Sie fuhr hin und brachte Lederhandschuhe, eine Decke und einen Umzugskarton mit. So konnte der Greifvogel gesichert und transportiert werden. Anschließend ging es mit dem Vogel zur Tierärztin. Es waren keine Verletzungen sichtbar, außer kleinen Blutspuren am Nasenloch. Diese zeigten an, dass der Vogel wohl eine Kollision, vermutlich mit einem Windradrotorblatt, erlebt hatte.

Aufnahme im Vogelschutzzentrum

Das Tier wurde im Anschluss zum NABU-Vogelschutzzentrum nach Mössingen gebracht und an den Leiter Dr. Daniel Schmidt-Rothmund und eine Mitarbeiterin übergeben. Die Erstuntersuchung bestätigte einen Aufprall. Ob der fast leblose Vogel überleben würde, war zu diesem Zeitpunkt noch völlig unklar, sein Zustand war kritisch. Nach einigen Tagen



Rund 900 Gramm schwer war Greifvogel „Elis“, als er zur Erholung in Vogelschutzzentrum eingeliefert wurde – das Bild zeigt ihn bei seiner Beringung

Ein kleiner Sender am Rücken des Rotmilans liefert künftig Daten, zum Beispiel über den Aufenthaltsort des Greifvogels

jedoch gab es gute Nachrichten: Der Greifvogel hatte sich recht schnell erholt und konnte in die Außenvoliere für Pfleglinge umziehen. Bis er wieder Futter annahm, dauerte es allerdings ein paar Tage. Da der ca. 900 Gramm schwere Rotmilan in gutem Futterzustand eingeliefert wurde, konnte er ein paar Tage ohne Futter verkraften.

Dann durfte der Rotmilan in die große runde Flugvoliere umziehen, in der er kräftige Flügelschläge üben konnte. Auch das Futter, hauptsächlich tote Mäuse, nahm er an. Nach drei Wochen intensiver Pflege war dann der Tag der Freiheit gekommen: Zunächst wurde der Greifvogel nach ein paar imposanten Runden in der Rundvoliere von Dr. Schmidt-Rothmund mit einem großen Kescher eingefangen. Dann wurde er beringt und von Dr. Wolfgang Fiedler, der für das Max-Planck-Institut und für die Vogelwarte in Radolfzell tätig ist, mit einem gut 20 Gramm leichten Sender ausgestattet, den der Vogel ab jetzt wie einen kleinen Rucksack tragen würde.

Vogel erhielt den Namen seines Retters

Der Sender liefert einmal täglich die stündlichen Standortdaten. So können zum Beispiel Flugroute und Aufenthaltsorte des Vogels nachvollzogen werden, was Grundlage einer Vogeldatenbank und einer Studie ist. Für die Aufnahme in der Datenbank erhielt der Rotmilan vom Finder den Namen Elis.

Für Familie Klemer war die Freilassung ein besonderer Moment, den sie wohl nicht so schnell vergessen wird. Der nun beringte und besenderte Rotmilan konnte sich dann vom Boden in die Luft schwingen. Er drehte wie zur Verabschiedung erst ein-

mal eine Runde über den Köpfen der beeindruckten Zuschauer, um dann in Richtung Albtrauf zu fliegen. Dort stieg er selbstsicher bis über die Höhe des Filsenbergs mit Leichtigkeit und unter Ausnutzung der Hangaufwinde auf, bevor er für das Betrachterauge verschwand.

Gefiederte Kameraden der Segelflieger

„Auch für uns ist es etwas Besonderes, hier mit diesem Rotmilan ein verletztes Windkraftschlagopfer zu bekommen und ihn dann wenige Wochen später wieder so gesund und fit auswildern zu können“, resümierte Dr. Schmidt-Rothmund. „Für mich war die Rettung und Begleitung des Rotmilans toll, denn Greifvögel faszinieren mich als Segelflieger ganz besonders. Immer mal wieder fliege ich mit ihnen in der Thermik und sehe anhand der Vögel, wo die besten Thermikorte sind“, fasste Elis Klemer seine Gemeinsamkeiten mit dem geretteten Rotmilan zusammen.

Update: Nur zwei Tage nach der Freilassung ist der Rotmilan wieder zurück nach Münsingen geflogen und hält sich jetzt an verschiedenen Standorten auf der Alb auf. Vielleicht kann der Segelflieger Elis nun wieder mit dem Rotmilan Elis zusammen in der Thermik fliegen.

Info:

Der Rotmilan in Baden-Württemberg: Vom leicht an seinem rostbraunen Gefieder und seinem tief gespaltenen Schwanz zu erkennenden Rotmilan leben laut NABU 60 Prozent des Weltbestands in Deutschland. Einer der Verbreitungsschwerpunkte des Rotmilans liegt in Baden-Württemberg. Hier leben etwa 1.000 Brutpaare, deshalb ist die Popula-

tion in Baden-Württemberg für den Fortbestand des Rotmilans von großer Bedeutung. Das Land trägt somit eine besondere Verantwortung für diese Vogelart.

Der Rotmilan braucht eine abwechslungsreiche Kulturlandschaft. Auf der Schwäbischen Alb ist der Vogel noch häufig zu finden. Im Land werden zudem Vogelschutzgebiete für den Rotmilan ausgewiesen. Der Rotmilan ist eine Tierart nationaler Verantwortlichkeit Deutschlands und befindet sich deshalb im Anhang I der EG-Vogelschutzrichtlinie. Gefährdet ist der Rotmilan vor allem durch den Verlust seines bevorzugten Lebensraums. Durch die Intensivierung der Landwirtschaft verringert sich das Nahrungsangebot, zudem kommt es immer wieder zu illegalen Greifvogeltötungen. Seit den 1990er-Jahren ist der Bestand in Deutschland allein bis 2009 laut einer Studie um 35 Prozent zurückgegangen.

Text und Fotos: Andrea Klemer



Der Finder Elis Klemer und Dr. Daniel Schmidt-Rothmund vom NABU am Tag der Freilassung des Rotmilans, der auf den Namen des Finders „Elis“ getauft wurde

BILDBAND ÜBER DEN BODENSEE

LUFTREISE ÜBERS „SCHWÄBISCHE MEER“



Der Luftbildfotograf Manfred Grohe und der Journalist Wolfgang Alber zeigen im Bildband „Faszination Bodensee“ die schönsten Seiten des Sees von oben

Der Bodensee ist ein alter Kulturraum mit allen Facetten der Moderne: Urlaubsort, Erholungsraum, Wirtschaftsstandort und Modell grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Das „Schwäbische Meer“ lockt mit Inseln, Schlössern, Klöstern, Kirchen, Kultur, „Weißer Flotte“, Blumenpracht und Naturschutzgebieten, mit Städten und einem schönen Um- und Hinterland.

Der bekannte Luftbildfotograf Manfred Grohe, der auch dem BWLV und dem „adler“ immer wieder tolle Motive zur Verfügung stellt, hat die ganze Schönheit des Bodensees von oben in seinen Fotografien eingefangen; mal im Wechsel der Jahreszeiten, mal mit dem Alpenpanorama im Hintergrund, immer aber in betörenden Bildkompositionen. Der

Journalist, Heimatkundler und Kulturwissenschaftler Wolfgang Alber begleitet Grohes Luftreise um den See in dem Bildband mit seinen kenntnisreichen Texten. Zwei doppelseitige Übersichtskarten runden das gelungene Werk ab.

Manfred Grohe, Wolfgang Alber
Faszination Bodensee

zweisprachig (deutsch und englisch), 360 Seiten, durchgehend vierfarbig ganzseitig bebildert
30 x 24 cm, Hardcover, 59,95 Euro (D)
Verlag Oertel und Spörer
ISBN 978-3-96555-043-8

Text: red.
Foto: z

AIRBUS A380

RIESE DER LÜFTE



Der Airbus A380 wird künftig nicht mehr gefertigt. Trotzdem bleibt der Doppelstöcker für viele Menschen ein ganz besonderes Flugzeug

Der doppelstöckige Airbus A380 ist das größte in Serienfertigung produzierte Verkehrsflugzeug der Welt. Entstanden als Konkurrenz für die bis dato marktführende Boeing 747, hob der vierstrahlige Riese 2005 zu seinem Erstflug ab und überzeugte Passagiere und Airlines mit seiner Leistungsfähigkeit. Im sich schnell wandelnden Markt erwies sich der A380 jedoch als viel zu groß und zu teuer im Betrieb. Die Corona-Krise tat ein Übriges: 2021 stellt Airbus deshalb die Fertigung ein. Selbiges betrifft den Jumbo-Jet. Die Ära der legendären Vierstrahler im Passagierbetrieb ist somit endgültig zu Ende.

Andreas Spaeth ist Luftfahrtjournalist und hat sich mit dem „Riesen der Lüfte“ auseinandergesetzt. Seit mehr als 20 Jahren ist er im Thema Luftfahrt tätig und hat dazu zahlreiche Bücher veröffentlicht.

Andreas Spaeth
Airbus A380 – Der letzte Riese

224 Seiten, 185 Abbildungen
Motorbuch Verlag Stuttgart
Preis: 29,90 Euro
ISBN: 978-3-613-04348-0

Text: red.
Foto: z

– Anzeige –

LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE MIT ORATEX® 6000
ALLE ROBIN / JODEL: UNVERNÄHT

DESIGN CHANGE

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG
FÜR ALLE ROBIN / JODEL FLUGZEUGE
FÜR ALLE PIPER FLUGZEUGE IN VORBEREITUNG

Kundenmaschine „der Flugwerft Steinle“ im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerichtet

AUCH SIE WOLLEN IHRE MASCHINE UMRÜSTEN?
DANN KONTAKTIEREN SIE UNS!

LANITZ AVIATION a division of LANITZ-PRENA FOLIEN FACTORY GMBH • AM RITTERSCHLÖSSCHEN 20 • 04179 LEIPZIG • TELEFON: +49 341 4423050 • SHOP: www.LANITZ-AVIATION.com

Der LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE Prozess ist vom LBA und von der EASA per STC zugelassen.

- Besser geht es aerodynamisch nicht.
- Die Wickelbänder entfallen und es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Kräfteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- Die punktuelle Auftriebsinleitung über die Vernähpunkte entfällt.
- Durch das DESIGN CHANGE entfallen auch die beim Vernähen obligatorischen Verstärkungsbänder und Abdeckbänder, was optimale Strömungsverhältnisse am Flügel garantiert.
- Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- Bespannt wird mit ORATEX 6000 UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.

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

BWLV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.06.21	07.06.21	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Erpfental
03.06.21	06.06.21	MD	DM Modell-Seglerschlepp – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
04.06.21	06.06.21	MF	Hessen-Sternflug – Info: www.daec.de	N.N.
20.06.21		A	Erlebnistag Irfpel, FG Giengen/Brenz, 10–18 Uhr – Info: www.irfpel.net	Flugplatz Giengen/Brenz (EDNG)
23.06.21	27.06.21	MF	DM Navigationsflug – Info: www.daec.de – wird evtl. verschoben	Hodenhagen
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – abgesagt	Brandenburg
02.07.21	04.07.21	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.07.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
04.07.21	10.07.21	MF	Motorkunstflug-EM (Intermediate) – Info: www.fai.org	Deva/Rumänien
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
10.07.21	11.07.21	MD	2. Teilwettbewerb DMM Modell-Hubschrauber – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
14.07.21	17.07.21	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com – abgesagt	Friedrichshafen, Messegelände
14.07.21	24.07.21	MF	Motorkunstflug-WM (Advanced) – Info: www.fai.org	Hosin/Tschechien
16.07.21	18.07.21	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.07.21	31.07.21	SF	36. Segelflug-WM, 18m-, Offene u. Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de – abgesagt	Stendal
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
23.07.21	24.07.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
30.07.21	31.07.21	MF	55. Allgäuflug FG Leutkirch – Info: www.fliegergruppe.de	Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
31.07.21	12.08.21	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.21	14.08.21	SF	12. Segelflug-WM Junioren, Club- und Standardklasse – Info: www.daec.de	Tabor/Tschechien
01.08.21	07.08.21	LJ	Jugend fliegt, Lager d. Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com – abgesagt	Flugplatz Eisenach-Kindel
04.08.21	06.08.21	A	BWLV-Notabsprung-Seminar – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Tannheim (EDMT)
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
06.08.21	15.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
07.08.21	13.08.21	LJ	Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
08.08.21	22.08.21	SF	36. Segelflug-WM, Renn-, Standard- und Clubklasse – Info: www.daec.de	Montluçon/Frankreich
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Junioren Burg Feuerstein – Info: www.daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
12.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
14.08.21	21.08.21	MD	Freiflug Ebene F1 Senioren- u. Junioren-WM – Info: www.vol-libre-moncontourais.fr	Moncontour/Frankreich
14.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.08.21	28.08.21	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
20.08.21	28.08.21	MF	Motorkunstflug-EM – Info: www.fai.org	Breclav/Tschechien
26.08.21	29.08.21	SF	24. Kleines Segelflug-Oldtimertreffen – Info: www.flieger-strausberg.de	Flugplatz Strausberg
29.08.21		A	Flugplatzfest m- Fly-In Erbach – Info: lsvrbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: https://frmd.ro (>International competitions)	Turda/Rumänien
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
04.09.21	05.09.21	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
11.09.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
11.09.21	12.09.21	LJ	BWLV-Landesjugendversammlung mit Fly-In Wächtersberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Wächtersberg
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugtag-sinsheim.de	Flugplatz Sinsheim
11.09.21	12.09.21	A	Elektrifly-In Grenchen – Info: www.https://electrifly-in.ch	Grenchen/Schweiz
18.09.21	27.11.21	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
20.09.21	24.09.21	SF	BWLV-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Blumberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	26.09.21	SF	Walters DoSi-Wettbewerb Blumberg – Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	01.10.21	MF	BWLV-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
02.10.21	09.10.21	SF	BWLV-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Hayingen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.10.21	16.10.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
16.10.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
16.10.21	17.10.21	A	Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.21	03.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
04.11.21	06.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
08.11.21	21.11.21	MF	WM Navigationsflug – Info: www.daec.de	Die Boord/Südafrika
13.11.21		A	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
13.11.21		A	DFS-Pilotentag – Info: www.dfs.de	Langen b. Frankfurt/Main
13.11.21	14.11.21	MD	DM Freiflug-Saal – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt

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

GELUNGENER AUFTAKT EINER NEUEN LERNFORM



Das Online-Format verlangte den Referenten einiges ab – so mussten sie in einem menschenleeren Aufnahmestudio agieren – hier Herwart Goldbach von der DFS bei seinem Einsatz

Im Beitrag aus dem März-adler berichtete der BWLV über die frühen pandemiebedingten Überlegungen zur Machbarkeit einer erstmaligen Ausstrahlung einer Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte im Format einer Videokonferenz. Die Entwicklungen der Inzidenzwerte landauf, landab beschleunigten in der Folge diese Bemühungen. Am 12./13. März 2021 konnte es schließlich losgehen: Die erste Online-Veranstaltung dieser Art ging an den Start – und dies überaus erfolgreich.

Nach einer kurzen Begrüßung, hier ganz besonders auch im Namen des BWLV-Präsidenten Eberhard Laur sowie dem Head of Training (HT) der ATO des BWLV, Harald Ölschläger, begann das Tagesprogramm sehr rasch. Nach einigen organisatorischen Hinweisen von Bernd Heuberger, der die Seminarleitung innehatte, wurde zum ersten Vortrag übergeleitet.

Dr. Steffen Wagner sprach im ersten Block zum Thema „Lernen in komplexen Situationen; Lernprozesse im Cockpit gestalten“.

Gleich nach dem Vortrag folgte eine interaktive Phase, während der Chatfragen aus dem Publikum besprochen wurden. Felix Michnacs sammelte dazu noch während des laufenden Vortrags Chatfragen aus dem Teilnehmerkreis. Soweit es der zeitliche Rahmen zuließ, wurden diese dann in einem Interview mit dem per Videoschaltel hinzugezogenen Referenten besprochen. Hier bewies sich Felix Michnacs als ein sehr kompetenter und aufmerksamer Moderator.

Umfragen zur Vertiefung und Präsenzkontrolle

Kurz vor der ersehnten Pause erfolgte die erste Runde Umfragen zum vorangegangenen Block. Jeder Teilnehmer musste zu jedem Block die Umfragen beantworten. Neben einer Vertiefung des erworbenen Wissens dienen diese Umfragen auch der Präsenzkontrolle – ein notwendiger und nachvollziehbarer Eckpunkt, als es um die amtliche Anerkennung der Veranstaltung ging.

Nach einer kurzen Pause startete der Vortragsblock von Harald Ölschläger. Er widmete seine Zeit der ATO des BWLV und ganz besonders der VO(EU)2020/358 in Bezug auf die FI(S). Auch hier erfolgte der Ablauf wie oben beschrieben: Publikumsfragen im Chat sammeln, vorsortieren und mit dem Referenten im Anschluss an den Vortragsblock in Echtzeit besprechen.

Vorträge liefen reibungslos ab

In gleicher Weise folgten Themen von bekannten Referenten. So sprach Frank Dörner (Luftfahrtsachverständiger und Rechtsanwalt) zu Haftungsfragen bei Ausbildungs- und Gastflügen/Gastfahrten (Balloner), Herwart Goldbach zu Awareness Campaign 2021/Gefahrenvermeidung und tags drauf über „ATC und Segelflug“.

Viel Beachtung fand der Vortrag von Benjamin Schaum (Fliegerarzt aus Gelnhäusen) zum Thema „Mental health/Neue Aspekte in der Flugmedizin“. Ein toller Film-Beitrag von Guido Warnecke zum Thema „Einblick in die Durchführung von Ferryflügen“ bildete den würdigen Tagesabschluss. Mit dem Motto „Bewe-



Mit viel Know-how am Start: die Referenten bei der Fluglehrer-Auffrischungsschulung des BWLV

gungsmangel ja, Langeweile nein“ verabschiedeten sich alle Teilnehmer des ersten Tages.

Sehr positive Rückmeldungen bereits nach dem ersten Tag

Die erste Bilanz: Unzweifelhaft fehlt die Nähe zu Fliegerkollegen, aber erste Rückmeldungen ließen schnell klar werden: Das Format findet große Zustimmung. Immerhin gibt es eine ganze Reihe von Vorzügen. Die Rahmenbedingungen, in denen die Teilnehmer die Veranstaltung verfolgen, können frei gewählt werden. Licht, Temperatur, ja, sogar die Qualität der Verpflegung hat jeder selbst in der Hand. Je nach Entfernung fallen aufwendige Anreisen weg. Teilweise wurde auch berichtet, dass die Aufmerksamkeit für die Vorträge wegen fehlender Ablenkung im Saal deutlich höher sei. Nun, die Liste der Vorzüge und Nachteile dürfte lang werden. Einzig: Es gab gar keine andere Wahl!

Noch in der laufenden Veranstaltung des ersten Tages, des Freitags, erreichte eine ungewöhnlich hohe Zahl an teils sehr positiven Rückmeldungen die Geschäftsstelle des BWLV. Jede einzelne E-Mail erhöhte die Freude über diese positive Reaktion der Teilnehmer und bestätigte die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges. Einige Hinweise helfen auch, an der einen oder anderen Stelle noch besser zu werden. Soweit es möglich war, wurden diese Hinweise für die zweite Veranstaltung am 7. und 8. Mai schon umgesetzt. Der erste Tag war also geschafft.

Spannende Themen am zweiten Tag

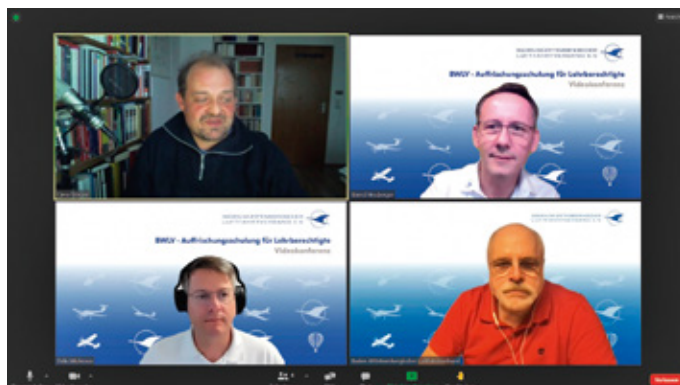
Tag zwei am Samstag startete zum Teil mit den Teilnehmern des Vortages (Motorfluglehrer) sowie einer großen Anzahl neu hinzugekommener Segelflug- und UL-Lehrer. Auch hier begann die Veranstaltung nach kurzer Begrüßung schnell mit dem ersten Vortragsblock.

Frieder Klaiber stellt die Flugsicherheitsoffensive des BWLV vor. Er sprach ausführlich über dringend erforderliche „Sicherheitskultur im Verein“. Der Ablauf des Vortages – Diskussion nach dem Vortrag und Umfragen dazu – wurde auch am Samstag exakt eingehalten. Noch einmal kam Dr. Steffen Wagner zum Einsatz mit dem Thema „Generation Y im Cockpit“ – ein viel beachteter Vortrag, wie aus den Rückmeldungen zu entnehmen war. Felix Michnacs bestritt einen Block zum Thema „Unfallschwerpunkte in der Ausbildung“. Nicht weniger spannend stellte Andreas Gabauer (Luftfahrtpsychologe) sein Thema „Sicherheitskultur und der richtige Umgang mit Fehlern“ vor. Die Diskussionsrunden schlossen die Beitragsblöcke harmonisch ab, sodass der Eindruck einer durchaus lebendigen Veranstaltung entstand.

Großer Dank an alle Beteiligten

Obwohl es für die Motorfluglehrer anstrengend sein mag, gleich zwei Tage am Bildschirm zu verweilen, so ist der BWLV doch sehr froh, seinen Mitgliedern und auch etlichen Luftsportlern aus anderen Landesverbänden ein tragfähiges Angebot machen zu können, um die Lehrberechtigungen der Fluglehrer zu verlängern oder zu erneuern.

Dem BWLV bleibt nur, sich in erster Linie bei allen Teilnehmern zu bedanken – für ihr großes Interesse am digitalen Angebot und die überwältigende Welle an sehr erfreulichen Rückmeldungen. Ein herzlicher Dank gilt außerdem allen Referenten, die sich auf dieses Abenteuer eingelassen haben, in ein menschenleeres Aufnahme-



Auch Chatfragen aus dem Teilnehmerkreis wurden zeitnah beantwortet

studio zu gehen, anstatt auf die Bühne in einer vollen Halle zu treten. Das ist einzelnen Referenten, die die Bühne und die Menschen brauchen, ungleich schwerer gefallen – umso bemerkenswerter ihre Bereitschaft, hier einmal ganz neue Wege zu gehen. Ein ganz besonderer Dank geht aber auch an das Team dahinter: die Technik und das Technikpersonal des Emil.Studios Reutlingen, hier sehr kompetent vertreten durch Timo Stösser, den Studioleiter.

Organisatorisches

Abschließend noch ein paar Bemerkungen zur Organisation der kommenden Auffrischungsschulungen:

Wie kann ich mich zu einer BWLV Fluglehrerauffrischungsschulung anmelden?

Auf der BWLV-Homepage findet sich unter www.bwlv.de (→ Aus- und Weiterbildung → Fluglehreraus- und weiterbildung → Fluglehrerfortbildung) eine ausführliche Anleitung zur Anmeldung. Diese beinhaltet:

- Beschreibung der Auffrischungsschulung (Motor- bzw. Segelflug, Ballon, UL)
- Kurzanleitung für die Anmeldung im Vereinsflieger bzw. Anmeldeformular
- Teilnahmevoraussetzungen und technische Angaben
- Beschreibung für den Ablauf der Veranstaltung

Bitte unbedingt beachten: Der BWLV unterscheidet bei der Anmeldung zwischen Personen mit Zugang zum Online-Verwaltungsprogramm Vereinsflieger.de und Personen, die diesen Zugang nicht haben.

Folgende weitere Termine für die Online-Auffrischungsschulungen sind in diesem Jahr festgelegt (jeweils Freitag/Samstag):

23./24. Juli 2021 und 15./16. Oktober 2021

Wie schon die bisherigen Fluglehrerfortbildungen fällt selbstverständlich auch das Online-Format unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten! Alle Infos hierzu gibt es unter www.bwlv.de (→ Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter“ Bildungsurlaub).

Text: Bernd Heuberger,
BWLV-Referat Aus- und Fortbildung, Flugsicherheit und Sport
Fotos: Emil Studio Reutlingen
Timo Stösser, Tobias Scholz, Bernd Heuberger

BETRACHTUNGEN ZU EINFLÜSSEN AUS DER NATUR

DER SCHLÜSSEL ZU MEHR FLUGSICHERHEIT?



Sicher fliegen: Ergebnis von Schulung, Training, Einstellung und Technik

Was haben Insekten mit Flugsicherheit zu tun? Mehr, als viele Piloten gemeinhin denken – zum Beispiel, weil die Tiere gerne dort nisten, wo es nicht erwünscht ist, etwa in Stauraehren oder anderen unvermuteten Winkeln an Flugzeugen. Volker Engelmann erklärt, warum hierauf ein besonderes Augenmerk zu richten ist.

Wir alle sind „schlüsselabhängig“. Ob Auto, Flugzeug, Haustür, Werkstatt, Flugzeughalle – „nichts geht“ ohne Schlüssel. Und weil wir unsere Schlüssel liebend gerne auch mal suchen oder verlegen, zieren wir sie gerne mit Anhängern. Um sie zu individualisieren und vor allem, um sie schneller wiederzufinden. Hundebesitzer

hängen sich ein Foto oder sonstiges Abbild ihres treuen Begleiters an den Schlüsselbund, Motorradfahrer häufig die Motorradmarke, andere schmücken ihren Fahrzeugschlüssel mit einem Stern oder vier Ringen. Viele Piloten jedoch tragen am Schlüsselbund einen „Remove before flight“-Anhängen als Zeichen ihrer Passion für die Luftfahrt. Kaum etwas symbolisiert, indirekt, charakteristischer die Fliegerei so sehr wie dieser kleine rote Streifen mit den drei Worten. Nichts wurde früher häufiger als Souvenir „mitgenommen“ als dieser rote Lappen!

Wie wichtig jedoch ein solcher „roter Lappen“ für unsere Luftfahrt sein kann, soll der folgende Artikel darstellen.

Die Flugvorbereitung nach längerer Pause

Der Winter und der Lockdown sind vorbei, nichts wie zum Flugplatz und das Flugzeug startklar machen. Die ersten Sonnenstrahlen seit Langem erwärmen wieder den Boden, das Leben erwacht. Nicht nur in unseren Vereinen, an den Flugplätzen, den Kinderspielplätzen und in den Gärten der Häuser – nein, auch die Natur erwacht aus dem Winterschlaf. Überall raschelt es und die ersten Insekten tummeln sich im Sonnenschein. Frühlingsgefühle! So geht es jedoch nicht nur uns Menschen, sondern eben auch den anderen Bewohnern unseres Planeten. Alles krecht und fleucht und die Winterschläfer verlassen ihre Winterquartiere.

Jetzt gilt es für uns, besondere Sorgfalt bei der Vorflugkontrolle walten zu lassen, um auszuschließen, dass sich ein anderer Erdbewohner ausgerechnet unser Flugzeug als Winterquartier ausgesucht hat. Spuren von Nistmaterial sind genauso sichtbare Zeichen wie Mäusekot oder sonstige Fäkalien in Motorraum, Rumpfröhre, Tragflächen oder Cockpitbereich.

Aber da gibt es noch ganz andere, die wir so gar nicht wirklich auf unserer Liste der „Mitbewohner“ haben: Insekten suchen sich kleine Spalten, Löcher, Hohlräume und dunkle Plätze, um dort zu überwintern. Da bieten sich Zylinderrippen, Luftfilter, Heizungseinlässe und Öffnungen des Drucksystems genauso hervorragend an wie Ecken in Fahrwerksschächten und innerhalb von Tragflächen und Leitwerken.

Im Zeitalter erschwinglicher endoskopischer Kamerasysteme mit flexiblen „Schwanenhälsen“ kommt man so dem ein oder anderen Eindringling schnell und sicher auf die Spur. Wo bleibt jetzt der Link zu den „Remove before flight“-Anhängern?

Der Verschluss von Öffnungen am Flugzeug

Die Anhänger sind deutlich sichtbares Zeichen dafür, dass hier etwas entfernt werden muss, bevor das Luftfahrzeug geflogen oder angelassen wird. Staurarohrabdeckungen, Lufteinlässe, Static-Ports etc. werden durch Verschlüsse gegen Eindringlinge gesichert. Genauso



Nicht nur im Winter: Stauraehr und Öffnung für den statischen Druck sichtbar verschlossen

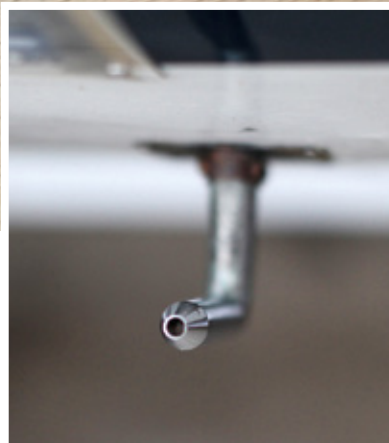
muss es uns jedoch auffallen, wenn diese Abdeckungen beim Abstellen des Flugzeugs fehlen.

Was soll denn bitteschön da reinkommen?

Ich habe mich früher gefragt, warum ein Staurohr am Boden mit einem Schutz versehen werden muss. Erst ein vor Jahren erschienener Bericht in der Zeitschrift „Flugsicherheit“ der Bundeswehr hat mir genau diese Frage mehr als eindringlich beantwortet: „Bei einer Zwischenfluginspektion [nach Landung auf einem anderen Flugplatz] stellte ein Pilot Verunreinigungen im Bereich des rechten Static-Port fest. Daraufhin versuchten Techniker, mit einer Pinzette die zunächst nicht zu identifizierenden Fremdkörper zu entfernen. Einzelne Teile dieser Fremdkörper wurden dabei weiter in die Druckleitung geschoben, sodass eine komplette Ausblasung der Stau- und statischen Druckanlage erforderlich war. Das Ausblasen brachte ca. 3 cm lange Rückstände eines Insektennestes zu Tage. (...)“

Im Rahmen der Zwischenfalluntersuchung wurde das Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr, Abteilung Biologie (AGeoBw Biologie), mit der Bestimmung der Insektenart beauftragt: „Bei den Überresten, die auf den Bildern zu sehen sind, handelt es sich um Nester der Blattschneiderbiene (Familie der Megachilidae). Diese Bienen, auch Tapezierbienen genannt, bauen ihre Nester in Hohlräumen (Baumlöcher, Mauerspalten, sonstige vorhandene Hohlräume) oder graben ihre Nester selber in Pflanzenstengeln, Totholz oder Boden. Die Brutzellen werden mit abgeschnittenen Blattstücken verschiedener Laubbäume, Sträucher oder Kräuter tapeziert; in jede Zelle wird ein Pollenvorrat und ein Ei gelegt und anschließend mit weiteren Blattstücken verschlossen. Die entwickelten Larven spinnen in ihrer Zelle einen Kokon und überwintern dort, um im nächsten Frühjahr als Bienen zu schlüpfen.“

Blattschneiderbienen sind fast weltweit verbreitet und häufig in der Umgebung menschlicher Behausungen und Gärten anzutreffen. Sie sind wichtige Bestäuber vieler Kultur- und Wildpflanzen; einige Arten werden sogar speziell zur Bestäubung bestimmter Pflanzen gezüchtet. Die Beeinträchtigung der Pflanze durch das Herausschneiden eines Blattstückes ist minimal, eine Bekämpfung daher nicht sinnvoll. Zudem ist die Blattschneiderbiene in Deutschland gesetzlich geschützt. Sobald die Biene nach ihrer Überwinte-



Was soll da am Boden schon reinkommen? Pitot-Rohr einer Robin DR400R/180

rung schlüpft, wird sie mit dem Nestbau beginnen, also im Frühjahr bis in den Sommer hinein. Die Nester, die von [dem entsprechenden Luftfahrzeug] entfernt wurden, sind also wahrscheinlich vom letzten Jahr. Wird ein Flugzeug für längere Zeit abgestellt, so wird empfohlen, alle für die Blattschneiderbiene infrage kommenden Hohlräume abzudecken.“

Flugzeuge inmitten unserer Natur

In dem Open-Source-Wissenschaftsmagazin Plos One wird über eine besondere Insektenart berichtet, die eine große Gefahr für die Luftfahrt darstellen kann: die Pachodynerus nasidens Latreille (Hymenoptera: Vespidae).

Die Keyhole Wasp oder zu deutsch Schlüssellochwespe kam früher nur in Süd- und Zentralamerika vor. Zwischenfälle in Australien mit verstopften Staurohren ergaben jedoch eine Untersuchungsnotwendigkeit, bei der festgestellt wurde, dass sich tatsächlich die Wespenart auch immer mehr in Australien ausbreitet und „Übeltäter“ für zahlreiche Zwischenfälle mit verstopften Staurohren und damit einhergehenden falschen oder fehlenden Geschwindigkeitsanzeigen wurde.

Der Schlüsselanhänger als Gedankenstütze: Alle kleinen Öffnungen am Flugzeug immer verschließen!

Im Rahmen einer Studie sollte dem Phänomen nachgegangen werden. Eine Reihe von Replik-Pitot-Sonden wurde unter Verwendung der 3-D-Drucktechnologie konstruiert, die verschiedene Flugzeugstaurohre darstellten und an vier Orten am Flughafen montiert wurden. Die Sonden wurden 39 Monate lang überwacht und bei Benutzung durch Insekten ausgetauscht und erneuert.

Insgesamt wurden während der Studie 93 Fälle vollständig blockierter Sonden registriert. Da die meisten Nester in Pitot-Sonden in Brisbane nur einzellig sind, ist der Nestbau erheblich schneller als die sonst ermittelten Werte von ca. 2,5 bis 4,75 Stunden und kann sich auf die Bereitstellung einer einzelnen Zelle und das Aufbringen eines schließenden Schlammpropfens beschränken. In Bezug auf die Gefahren für Flugzeuge muss das Nest jedoch nicht vollständig sein: Die erste Zugabe von Schlamm für die hinterste Zellwand (falls erforderlich) oder die Einführung des ersten Beuteguts reicht aus, um anomale Fluggeschwindigkeitsmesswerte zu verursachen.

Es wurden Wespen beobachtet, die innerhalb weniger Minuten nach Ankunft am Gate die Flugzeugnasen inspizierten, was auf ein Erfahrungslernen und die Erinnerung an die Nistressource schließen lässt. Das Risiko, das diese Art von Beeinflussung für Flugzeuge am Flughafen Brisbane darstellt, ist erheblich. Um dieses Risiko zu verringern, müssen die Pitot-Sonden bei Ankunft des Flugzeugs abgedeckt wer-



Hier sollen und dürfen Insekten sich wohlfühlen: Insektenhotel

den, empfehlen die Untersucher folglich nun auch für Australien.

Was lernen wir aus den Erfahrungen in Australien?

Diese Untersuchung ist sehr bemerkenswert, weil sie uns vor Augen führt, dass gerade wir an unseren teils wunderschön gelegenen Flugplätzen inmitten der Natur auch Teil der Natur sind. Unsere Fluggeräte können so sehr schnell von Insekten als tolle Brutstätte entdeckt und genutzt werden. Die Bundeswehr hat in ihrer Untersuchung sehr eindringlich dargestellt, dass auch wir in Deutschland Insekten haben, die unsere Flugzeuge genau so lieben wie wir.

Probleme zu verhindern ist recht einfach! So erinnert uns unser Schlüsselanhänger

indirekt auch an unsere Aufgabe nach dem Flug: Cover after flight – also Verschließen/Anbringen nach dem Flug! Das bedeutet konkret: **Pitot- und Statik-Drucköffnungen immer verschließen! Auch wenn das Flugzeug nur kurz abgestellt wird!**

Ansonsten gilt: Jede Vereinskasse freut sich über fünf Euro Erinnerungsgeld. In diesem Sinne allen einen baldigen und sicheren Start in die neue Flugsaison.

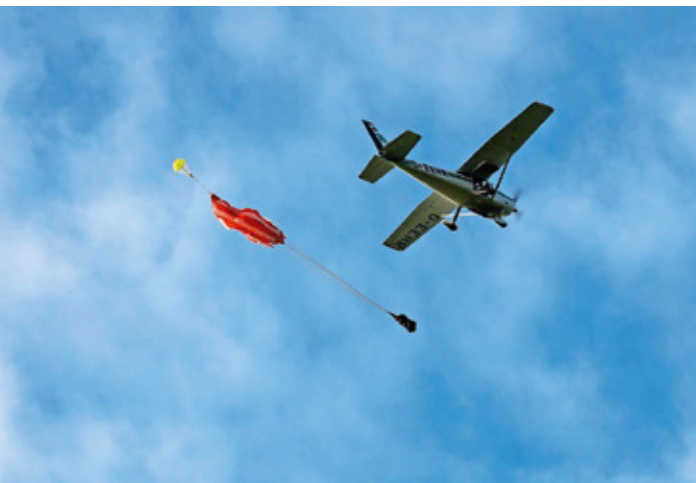
Text und Fotos: Volker Engelmann,
ATO-Sicherheitsbeauftragter und
Vorsitzender der Motorflugkommission
im Aeroclub NRW
Mit freundlicher Genehmigung des
Magazins LuftSport, Ausgabe Februar/
März 2021

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



SICHERHEITSLERHGANG

BWLTV BIETET NOTABSPRUNG-SEMINAR AN



Was tun, wenn's brenzlig wird im Cockpit? Um Notabsprünge zu üben, können Piloten sich beim entsprechenden Seminar des BWLTV anmelden

Notverfahren erfordern ein ständiges Üben und Verinnerlichen von Abläufen. Deshalb bietet der BWLTV in der Saison 2021 am Flugplatz Tannheim (EDMT) zum ersten Mal einen Lehrgang zum Thema Notabsprung für alle Piloten an. Das BWLTV-Notabsprung-Seminar findet von Mittwoch, 4. August, bis Freitag, 6. August 2021, statt. Es richtet sich an Absetz-, Segel-, Motor- und Kunstflugpiloten.

Der zweitägige Lehrgang hat zum Ziel, die Teilnehmer so zu schulen, dass sie in Extremsituationen handlungsfähig bleiben und die richtigen Entscheidungen treffen. Grundlage dafür ist das Verständnis für Funktion und Handhabung des eigenen Rettungsgerätes. Am Ende des Lehrgangs besteht für jeden Teilnehmer die Möglichkeit eines automatischen Fallschirmsprungs (natürlich mit einem Sportfallschirmsystem).

Am ersten Lehrgangstag erfolgen Unterrichtseinheiten über das Verhalten in Stresssituationen, die Nutzung

von Rettungsgeräten, sowie der erste Teil der theoretischen und praktischen Vorbereitung auf den realen Absprung am zweiten Tag. Am Ende des ersten Tages erfolgt außerdem ein Demonstrationsflug, bei dem ein Dummy mit Rettungsgerät aus niedriger Höhe abgesetzt wird.

Der zweite Tag steht im Zeichen des realen Absprungs, nach Abschluss der Einweisungen kann jeder Teilnehmer den

Sprung wagen und in der anschließenden Nachbereitung das Gelernte nochmals Revue passieren lassen.

Natürlich ist die Durchführung des Lehrgangs vom Verlauf der Pandemie abhängig und wird selbstverständlich unter den Maßgaben des Corona-Reglements ablaufen. Tatsächlich gibt es sogar direkt am Flugplatz in Tannheim bereits seit einigen Monaten ein öffentliches, von den Behörden zugelassenes Testzentrum, an dem sich die Teilnehmer kostenlos testen lassen können. Insofern ist der BWLTV zuversichtlich, dass der Lehrgang wie vorgesehen und in sehr sicherem Rahmen stattfinden wird.

Anmeldung

Dringende Bitte: Teilnehmer mit einem Zugang zur Online-Vereinsverwaltung „Vereinsflieger.de“ nutzen bitte die Möglichkeit, sich dort anzumelden. Sie finden das hier beschriebene Angebot unter: „Mein Profil“ → Seminarangebote → TRAI-0002. Teilnehmer ohne diese Möglichkeit nutzen das Anmeldeformular auf der Homepage des BWLTV (www.bwlv.de).

Text und Foto: Robert Froeschle,
Referent Fallschirmsport im BWLTV

ENTSCHEIDUNGEN IM COCKPIT ERFOLGREICH TREFFEN



Es muss nicht dem Zufall überlassen werden, Entscheidungen im Cockpit erfolgreich zu treffen – diese Kompetenz kann erlernt und geübt werden. In einem zweiteiligen Beitrag zum sogenannten Aeronautical Decision Making (ADM) in dieser und in der kommenden adler-Ausgabe zeigt Tobias Hipp vom Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV, worauf es wirklich ankommt, um besser, sicherer und professioneller vor, während und im Anschluss des Fluges Entscheidungen zu treffen.

Teil 1 – Wenn jede Sekunde zählt!

Die Landung des A320 im Hudson River von Kapitän Chesley Burnett „Sully“ Sullenberger ist ein prominentes Beispiel richtiger Entscheidungen eines Luftfahrers. Doch wie kam es dazu, dass Sully Entscheidungen treffen konnte, die eine Landung ohne Verletzte auf dem Hudson River möglich gemacht haben? Und warum scheitern andere an solchen oder anderen Herausforderungen?

Die Antwort auf diese Frage ist alles andere als banal und gleichzeitig von elementarer Bedeutung. Wird eine falsche Entscheidung zur Lösung eines Problems im Cockpit getroffen, spricht man von „*poor decision making*“ (deutsch: schlechte Entscheidungsfindung). In der Ausgabe des adlers vom März 2021 wurde im Artikel „Warum Piloten Fehler machen“ aufgezeigt, dass 80 Prozent der fatalen Unfälle aufgrund von schlechten Entscheidungen des Piloten oder der Crew verursacht, begleitet und nicht verhindert wurden.

Was versteht man unter Aeronautical Decision Making (ADM)?

Viele Unfälle, insbesondere in der allgemeinen Luftfahrt, können bei Piloten auf einen gewissen Mangel an Kompetenzen, vernünftige Entscheidungen treffen zu können, zurückgeführt werden, also auf „*poor decision making*“. Teilweise liegt der Grund im Verdrängen von bekannten Risiken, im Willen, in Situationen (zum Beispiel „Stalldrang“ bzw. „get homeritis“), die über die eigenen Fähigkeiten hinausgehen, weiterzumachen, oder im Fehlen von Informationen, um gute Entscheidungen treffen zu können (zum Beispiel mangelndes Wetterbriefing).

ADM bietet einen systematischen Zugang zum mentalen Prozess, den Piloten nutzen, um konsequent die **beste Handlung als Antwort auf gegebene Umstände** zu erarbeiten. Mit anderen Worten: ADM ist im Ergebnis das, was Piloten beabsichtigen zu tun unter Berücksichtigung der vorliegenden Information in den Phasen vor dem Flug, während des Fluges und nach dem Flug (vgl. FAA FAAS Team Aeronautical Decision Making, AFS-850 21-01). Aus dem Verweis zu Fehlern bei Handlungen des Piloten wird deutlich, dass der menschliche Arbeitsfehler, wie er im März-Artikel aufgegriffen wurde, eng mit ADM im Zusammenhang steht.

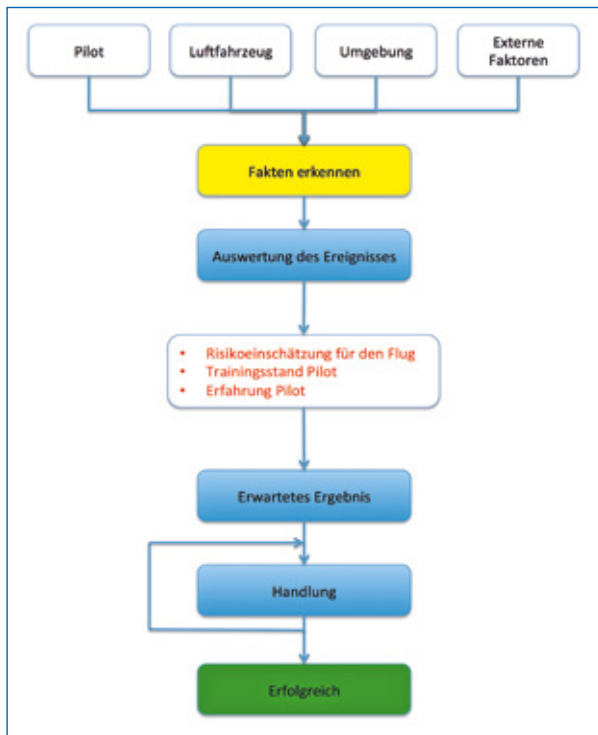
„Wir werden im Hudson landen!“ – Entscheidungen in dynamischer Umgebung

Die Wasserlandung des US-Airways-Fluges 1549 erforderte von Sully schnelles Handeln unter schwierigsten und völlig unerwartet auftretenden Rahmenbedingungen. Die Reaktion auf einen beidseitigen Triebwerksausfall in niedriger Höhe war weder Bestandteil der Ausbildung noch Teil des Emergency-Briefings für Besatzungen im Liniendienst. Sully und seine Crew waren auf diesen Fall nicht vorbereitet, weder im Hinblick auf die Ausbildung, das Training oder auch durch ein Emergency-Briefing vor dem Start. Diese Herausforderung kann deshalb als absolut außergewöhnlich bezeichnet werden, und zwar in der Eintrittswahrscheinlichkeit als auch in ihrer erfolgreichen Bewältigung. Ihm halfen insbesondere seine umfangreichen fliegerischen Erfahrungen von mehr als 20.000 Flugstunden, sein präzises Einschätzungsvermögen und die Fähigkeit, unter hoher psychischer Belastung die Crew-Ressourcen konsequent zu nutzen und zu managen.



Ein Mitschnitt aus dem Funkverkehr der Hudson-River-Landung (www.youtube.com/watch?v=MPah2zWtk1U)

Diese Art von Entscheidungen im Augenblick weniger Sekunden finden **automatisiert** und **naturalistisch** statt (= lebensnah, in realer Umgebung und nicht unter simulierten Bedingungen). Menschen wie Sully schaffen es, in zeitkritischen, hoch risikobehafteten Situationen mit unvollständiger Informationslage verhältnismäßig gute Entscheidungen zu treffen. Noch bevor sie die gesamte Situation und Informationen erfassen, Optionen analysieren und bewerten, leiten sie Maßnahmen ein und prüfen das Ergebnis auf Wirksamkeit. Es fehlt in solchen Situationen schlicht die Zeit, analytisch vorzugehen. Diese Art der Entscheidungen birgt allerdings auch die immanente Gefahr der situativen Fehlentscheidung. Der Schlüssel zum Erfolg hierbei liegt demnach in der großen Erfahrung des Entscheidungsträgers. Es wäre an dieser Stelle deshalb schlicht falsch anzunehmen, dass jeder andere Pilot ohne Vorbereitung auf diese Situation genauso sicher reagiert hätte.



Automatisierte, naturalistische Entscheidungen (eigene Darstellung in Anlehnung an FAA Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge, Chapter 2, ADM, 2-19)

Das National Transportation Safety Board (NTSB) hat im Rahmen der Unfalluntersuchung in einer öffentlichen Anhörung am 9. und 10. Juni 2009 in Washington DC zeigen können, dass die oben genannte Situation durch eine durchgängig vorbereitete Crew auch anders hätte gelöst werden können. Im Rahmen dieser Anhörung – dem Public Hearing – wurde aber auch deutlich, welchen wesentlichen Einfluss der menschliche Faktor in solchen Situationen auf die Besatzungen hat.

Allein durch die systematische Vorbereitung auf einen Vorfall ist die Crew in der Lage, auf analytisch aufbereitete Informationen zielgerichtet zu reagieren. Wir als Piloten können uns also gezielt auf schon einmal erlebte Ereignisse während des Fluges vorbereiten, damit auch richtig reagieren und die entsprechend wirksame Lösung zur Anwendung bringen.

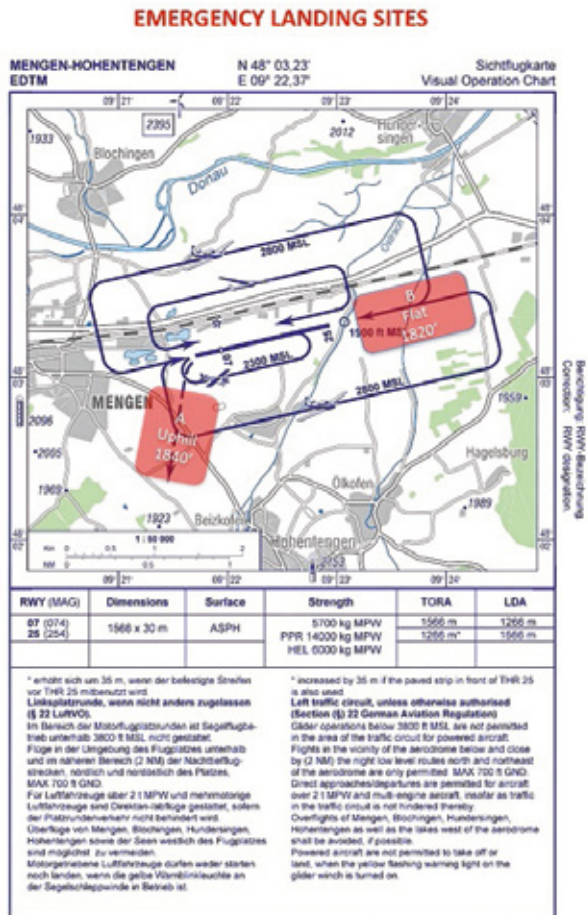
Unter hohem Zeitdruck bestehen – das Briefing

Das Briefing hat den Zweck, eine Erwartungshaltung zu entwickeln, mit der die jeweiligen Parameter im Flugverlauf abgeglichen und Abweichungen so effektiver festgestellt und mit bekannten und erprobten Maßnahmen korrigiert werden können. Im Kern geht es darum, den mentalen Fokus durch das Briefing auf die folgende Flugphase zu richten. In Situationen, in denen keine Zeit zur analytischen Bewertung bleibt, können so die richtigen Handlungen in Ruhe vorbereitet werden – die sogenannten „canned decisions“ (deutsch: „Entscheidungen aus der Dose“, im Sinne von abrufbaren Handlungsmustern).

Der Motorausfall direkt nach dem Start bzw. der Seilriss sind Klassiker. Das Emergency-Briefing am Rollhalt bzw. Segelflugstart wird durchgeführt und bereitet den Piloten mental auf folgende Fälle vor:

- Störung/Seilriss vor dem Abheben
- Störung/Seilriss nach dem Abheben und verfügbare Piste ausreichend für Landung
- Störung/Seilriss nach dem Abheben und verfügbare Piste nicht mehr ausreichend für Landung. Hier wird das Landefeld **vorher** festgelegt (an unbekanntem Plätzen helfen Satelliten-aufnahmen und Anflugblätter für eine solide Einschätzung)

- Mindesthöhe für Umkehrkurve unter Berücksichtigung von Trainingsstand, Beladung, Wind und alternativen Landemöglichkeiten



Notlandfelder, hier am Beispiel Mengen-Hohentengen (EDTM) (Mit freundlicher Genehmigung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH – Nicht für navigatorische Zwecke geeignet. Bearbeitet von Felix Michnacs (Air Colleg Consulting GmbH))

Die Emergency-Checkliste als Basis für das Emergency-Briefing muss natürlich stets dieusterspezifischen Besonderheiten des jeweiligen Luftfahrzeugs berücksichtigen. Auch diese Vorbereitung erfolgt in Ruhe beim Erarbeiten des Briefings am Boden.

Emergency Briefing
In case of any malfunction before lift-off:
Call STOP, Abort T/O
Maintain centerline
Power Idle
Full Brakes
Inform ATC
In case of engine failure after lift-off, sufficient runway remaining:
Nose down (Safe Speed 78 KIAS)
Power Idle
Land on available runway
Inform ATC
In case of engine failure after lift-off, insufficient runway remaining:
Nose down (Safe Speed 78 KIAS)
Land on Emergency Landing Sites
No Major Turns below 1000 ft AGL
Inform ATC
In all other cases:
Join Traffic Circuit, Land on Runway in use

Beispiel Emergency Briefing DA40 NG (Quelle: Felix Michnacs (Air Colleg Consulting GmbH))

Zusammengefasst: Wenn keine Zeit zum Nachdenken bleibt, sind *canned decisions* das Mittel der Wahl, um sicher zurück auf den Boden zu kommen. Diese müssen wohlüberlegt vorbereitet werden und als abrufbares Handlungsmuster trainiert und im Cockpit gebrieft werden.

Teil zwei dieses Beitrags zu Aeronautical Decision Making folgt in der nächsten adler-Ausgabe und beschäftigt sich mit einer

Methode der Entscheidungsfindung, die zur Anwendung kommt, wenn Zeit zum Nachdenken bleibt.

Bleiben Sie auf dieser Frequenz – safe flying!

Text: Tobias Hipp, Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV
Fotos: AP/DFS/z, s. Quelle

FLUGPLATZ SCHWÄBISCH HALL (EDTY)

CLOUBASIERTER FLUGSICHERUNG AM ADOLF WÜRTH AIRPORT



Der Tower des Verkehrslandeplatzes in Schwäbisch Hall ist mit der Installation eines web- und cloudbasierten Flugsicherungssystems der erste seiner Art in Deutschland

Der Flugplatz Schwäbisch Hall überwacht seinen Flugverkehr seit rund einem Jahr erfolgreich mit einem cloudbasierten Luftlagedarstellungssystem der DFS Aviation Services (DAS), einem Tochterunternehmen der DFS. Er ist damit Vorreiter auf diesem Gebiet.

Cloud-Lösungen sind heute in der Flugsicherungsbranche noch etwas Außergewöhnliches. Der Tower des Verkehrslandeplatzes in Schwäbisch Hall ist mit der Installation des web- und cloudbasierten Flugsicherungssystems Phoenix WebInnovation der erste seiner Art in Deutschland und führt nun so seine AFIS-Dienste (Aerodrome Flight Information Services) effizient aus, zu denen der Flugplatz seit einigen Jahren verpflichtet ist.

Durch ein erhöhtes Aufkommen an IFR-Verkehr und die damit gestiegene Komplexität in den vergangenen Jahren war der Bedarf entstanden, an dem Flugplatz die Systeme zur Flugverkehrsüberwachung aufzurüsten und eine zusätzliche Radarüberwachung einzuführen. Peter Wohlleben, Geschäftsführer der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH, erklärt: „Der erhebliche Mischverkehr zwischen IFR- und VFR-Verkehr sowie zwischen Business Aviation und Luftsport stellt in Schwäbisch Hall eine große Herausforderung dar. Phoenix Web Innovation hilft unserem AFIS-Personal dabei, immer ein ganzheitliches Bild der Verkehrssituation im Bewusstsein zu haben.“

Das System eignet sich laut DAS für viele Anwendungsfälle in der Flugverkehrsbranche. Das Tool ist seit Ende 2018 auf dem

Markt und bietet dem Nutzer die Möglichkeit, sowohl die Luft- als auch die Bodenlage des Flugverkehrs in Echtzeit zu überwachen. Dies sei flexibel über die orts- und hardwareunabhängige Nutzung mit einer Online-Cloud und dem Zugriff per Internet (beispielsweise von einem Tablet aus) möglich. Es gebe aber auch die Möglichkeit einer lokalen Installation, so wie in Schwäbisch Hall – dort sei das System im Systemverbund des Flughafen-Towers integriert. Diese örtliche Flexibilität biete nicht nur Flughäfen und Flugsicherungsunternehmen, sondern auch Einsatzkräften wie zum Beispiel Hubschrauberstaffeln neue Einsatzmöglichkeiten, heißt es in einer Mitteilung der DFS.

Der Adolf Würth Airport ist ein Teil der Luftverkehrsinfrastruktur des Landes Baden-Württemberg und leistet mit seinem Allwetter-Flugbetrieb einen Beitrag für die Wirtschaftskraft der Region Heilbronn-Hohenlohe-Franken. Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH als Betreiber des Verkehrslandeplatzes Schwäbisch Hall ist ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der Würth-Gruppe und seit 2017 als Flugsicherungsdiensteanbieter für den Flugplatz-Fluginformationsdienst zertifiziert.

Die DFS Aviation Services GmbH (DAS) ist ein Tochterunternehmen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 400 Mitarbeiter. Als zertifizierter Flugsicherungsanbieter kontrolliert die DAS den Luftverkehr an deutschen Regionalflughäfen und vertreibt weltweit flugsicherungsnahe Produkte und Dienstleistungen. Zu ihren Kunden zählen Flugsicherungsorganisationen, Flughäfen, Fluggesellschaften und Luftverkehrsbehörden in aller Welt.

Text: red./DAS | Fotos: DAS



Das System bietet dem Nutzer die Möglichkeit, sowohl die Luft- als auch die Bodenlage des Flugverkehrs in Echtzeit zu überwachen

MARKGRÄFLER LUFTSPORTVEREIN TRAUERT UM ROLAND RIGLING

Roland Rigling, wahrlich fliegerisches Urgestein, ist am 28. Februar 2021 viel zu früh von uns gegangen. Nur langsam will es gelingen, diesen großen Verlust zu begreifen.

Am 12. Mai 1944 wurde Roland geboren. Bereits im Alter von 14 Jahren schaukelte Roland am Wochenende stundenlang auf einem offenen Pritschenwagen mit gleichgesinnten Kameraden von Freiburg zum Bohlhof (Wutöschingen), um dort erste Flüge mit dem SG 38 zu unternehmen – die weite Reise deshalb, weil in Freiburg auch 1958 noch nicht ans Fliegen zu denken war. Die Folgejahre führten Roland zum Fluggelände Reiselfingen und schließlich auch nach Müllheim/Baden. 1968 trat Roland dann in den Markgräfler Luftsportverein ein. Zu seinen ersten Flugzeugtypen gehörten neben dem SG 38 auch das Grunau Baby 2 und die Mü13E.

Er betrieb den Segelflug mit ganzer Leidenschaft. Der Flugzeugpark, die Startwinde und die Flugausbildung waren seine große Leidenschaft. Ihm gelangen großartige Streckenflüge, teils bis nach Frankreich. L-Spatz, Ka 6 CR, Ka 6 E, SB5 und andere Typen flog er mit großem Erfolg. Segelflugwettbewerbe in Freiburg und auf dem



Dieter Koch (links) mit seinem Sohn Sven. Die Passion für den Segelflugsport begleitet die Familie durch die Generationen

Die Flugsportgruppe Öhringen nimmt Abschied von ihrem langjährigen Mitglied Dieter Koch, der sie im Alter von 61 Jahren in der Nacht auf den 20. Februar 2021 verließ.

Die fliegerische Karriere Dieter Kochs begann am 6. August 1974 mit dem Beginn der Segelflugausbildung auf dem Flugplatz in Degmarn. Der erste Segelflugstart war dabei direkt besonderer Art, da Dieter bei diesem von seinem Vater Fritz Koch als Fluglehrer begleitet wurde. Auch im weiteren Verlauf sollte der Flugsport stets

Hotzenwald gehörten in den 1970er- und 1980er-Jahren zu Rolands Jahresablauf.

Roland bildete unzählige Segelfluggpiloten aus. Für viele Kameraden aus Müllheim ist das von Roland organisierte Fluglager 1980 in Sisteron/Frankreich unvergessen. Ohne viel Aufhebens absolvierte Roland nebenbei die Ausbildung zum Motorflieger und wurde schnell zum Motorfluglehrer. Schon 1980 war Roland im Einsatz als hauptberuflicher Motorfluglehrer bei der fränkischen Fliegerschule Feuerstein. Dennoch blieb er dem Markgräfler Luftsportverein noch viele weitere Jahre eine aktive Stütze in der Ausbildung von Segelflugschülern.

Sein handwerkliches Geschick und seine Leidenschaft für den Motorflug eröffneten ihm eine berufliche Veränderung: Er gründete 1992 einen eigenen Luftfahrttechnischen Betrieb. Diesen führte er erfolgreich bis 2012. Die Spezialisierung auf den Flugzeugtyp Stampe & Vertongen SV-4 machte ihn weit über Landesgrenzen hinweg zu einem viel geachteten Spezialisten. Bald besaß er selbst einen dieser kunstflugtauglichen Doppeldecker. Mit diesem Flugzeug bereiste Roland Sommer für Sommer viele Flugtage und war überall ein gern gesehe-



Als begeisterter Kunstflieger war Roland Rigling ein gern gesehener Gast auf vielen Flugtagen

ner Gast. Mit seiner Stampe betrieb Roland intensiven Kunstflug.

2008 restaurierte Roland eine PA18, die er noch bis 2017 flog. Zunehmende gesundheitliche Probleme führten dazu, dass Roland mehr und mehr seine Leidenschaft für Historisches auf Fahrzeuge verlegte. Wahre Schätze entstanden unter seinen Händen, mit denen er stets in Begleitung seiner Frau Marianne die Flugplätze in der Umgebung besuchte. Der Gedanke, dass dies nun so nicht mehr sein wird, ist noch unerträglich. Denkt man an Roland, kommt einem das Lied „All die sturmfesten Himmelhunde“ von Reinhard Mey in den Sinn. Dort heißt es: All die sturmfesten Himmelhunde, verschwägert mit allem, was Flügel hat, jeder in dieser Runde, hat von seiner Sternstunde, im Buch der Geschichte sein eigenes Blatt.

Wer ihn kannte, weiß: Roland hat sein eigenes Blatt. Er bleibt für uns ein unvergessener Kamerad und stets ein fliegerisches Vorbild.

Text und Foto: Bernd Heuberger

FLUGSPORTGRUPPE ÖHRINGEN TRAUERT UM DIETER KOCH

einen wichtigen Bestandteil in Dieter Kochs Leben darstellen, sodass er bereits im darauffolgenden Jahr am 26. Juli 1975 seinen Alleinflug absolvierte.

Nach einer längeren Pause schloss sich Koch 1994 der Flugsportgruppe Öhringen an, wo er am 25. April 1998 die Segelflugausbildung erfolgreich abschließen konnte. Als weiteren Meilenstein kaufte er Ende 2005 eine DG 100, mit der er ausgedehnte Streckenflüge durchführte und so insgesamt 1.300 Flugstunden absolvierte.

Dieter bleibt der Flugsportgruppe Öhringen als allseits beliebtes Mitglied in Erinnerung. Durch seine Kenntnisse, die er schon frühzeitig über das Windenfahren und die Öhringer Startwinde erlangte, nahm er jahrelang eine führende Rolle in der Win-

denausbildung der Vereinsmitglieder ein und verhalf so dank seines umfassenden Wissens sowie seiner erfrischend direkten und positiven Art vielen Mitgliedern zu wertvollen Hinweisen und Erfahrungen im Winden- und Segelflugbetrieb.

So verliert die Flugsportgruppe Öhringen in Dieter Koch einen wichtigen Wegbegleiter und Menschen, der die Mitglieder prägte. Sein hohes Verantwortungs-bewusstsein und seine ausgeprägte Zuverlässigkeit werden stets ein Vorbild für die Flugsportgruppe sein. Die Flugsportgruppe Öhringen wird Dieter Koch in ehrenvoller Erinnerung behalten.

Text: Mark Kekel,
Flugsportgruppe Öhringen
Foto: Sven Koch



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 vom Segelflugzeug bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

luftfahrt@allianz.com

agcs.allianz.com

Copyright © 2021 Allianz Global Corporate & Specialty SE. Alle Rechte vorbehalten. Bilder: Adobe Stock
Die in dieser Publikation veröffentlichten Inhalte dienen ausschließlich der allgemeinen Information. Weder können daraus
Ansprüche erhoben werden noch garantiert Allianz Global Corporate & Specialty SE – trotz aller Bemühungen um Korrektheit –
die Vollständigkeit und die Richtigkeit der Inhalte. Maßgeblich für den Versicherungsschutz sind ausschließlich die im Einzelfall
vereinbarten Versicherungsbedingungen. Allianz Global Corporate & Specialty SE, Königinstr. 28, 80802 München, Germany;
Handelsregister München HRB 208312; Februar 2021

Allianz 



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM JUNI 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

OLDTIMER-SEGELFLUGTREFFEN
02.-07.06.2021 Flugplatz Ellwangen
Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de

DM MODELL-SEGLERSCHLEPP
03.-06.06.2021 Flugplatz Hülben
Info: www.fliegergruppehuelben.de

HESSEN-STERNFLUG
04.-06.06.2021 N.N.
Info: www.daec.de

ERLEBNISTAG IRPFEL, FG GIENGEN/BRENNZ
20.06.2021 Flugplatz Giengen/Brenz (EDNG)
Info: www.irpfel.net

BZF II SPRECHFUNK DEUTSCH VFR
03.07.2021 BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
Info: www.motorflugschule.info