

der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

ALLGEMEINES SEITE 4

ALLES ZUR ONLINE-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

DER BWLV UNTERSTÜTZT SEINE VEREINE MIT EINEM KOSTENLOSEN WEB-SEMINAR ZUM THEMA

MOTORFLUG SEITE 20

TRIP MIT BEEINDRUCKENDEN AUSSICHTEN

VIER FLIEGERKAMERADEN VON SINSHEIM AUS UNTERWEGS NACH ST. AUBAN



TITELTHEMA SEITE 3

AUSHÄNGESCHILD FÜR DEN LUFTSPORT

WARUM DIE NATIONALEN UND INTERNATIONALEN
MEISTERSCHAFTEN UND WETTBEWERBE SO WICHTIG SIND





Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

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



EDITORIAL

- 3 Ja zu den großen Meisterschaften!

ALLGEMEINES

- 4 Fördergelder: BWLV fördert die Anschaffung von Haubenblitzern
- 4 Kostenfreies Angebot des BWLV: Web-Seminar: Mitgliederversammlung 2021 rechtssicher planen und durchführen
- 5 Bitte beachten: AERO ist auf Juli verschoben
- 5 Flieger-Challenge: Gemeinsam in die Luft für Krebspatienten
- 6 Brexit und Luftfahrtbelange: UK gilt nun als „Third Country“
- 7 Mitglieder finden und binden (22): Weihnachtsfeier und Co. online: Auch virtuelle Treffen stärken den Zusammenhalt

LUFTSPORTJUGEND

- 8 StreLa auf der Hahnweide: Jetzt zum BWLV-Streckenfluglager anmelden!
- 9 JuFli in Leibertingen: Herzliche Einladung zum Jugendvergleichsfliegen!
- 10 Bitte vormerken – Termin wird noch bekannt gegeben: Schon jetzt ans BWLV-Segelflug-Jugendlager denken!
- 10 Online-Treffen der BWLV-Luftsportjugend: Frühjahrstagung digital
- 11 Multiplikatoren-Lehrgang der Bundesluftsportjugend: Alpenflugeinweisung für Segelfluglehrer

AK SEKTOREN

- 11 Statt Luftraum-Infoabend für die Vereine: alle wichtigen Infos des AK Sektoren hier auf einen Blick
- 12 Bitte beachten: Wichtige Information der DFS

MODELLFLUG

- 13 Weltmeisterschaften 2021: BWLV-Freiflieger stark in den Nationalteams vertreten

MOTORFLUG/UL

- 14 Konstrukteur, Unternehmer, Widerständler gegen das NS-Regime: Hanns Klemms bewegende Lebensgeschichte
- 17 Luftsportgeräte-Büro: 600-Kilogramm FK9 Mark VI zugelassen
- 18 Grundüberholung: Husky des Luftsportvereins Degerfeld erstrahlt in neuem Glanz
- 19 Bilanz zum Ablauf des Geschäftsjahres des Luftsportgeräte-Büros: Mehr UL-Lizenzen trotz Flugbeschränkungen
- 20 Reise nach St. Auban: Toller Trip mit beeindruckenden Aussichten

SEGELFLUG

- 24 Ausschreibung: (B) Die Ausbildung zum FI(S)
- 24 Trainer-Team im DAeC: Frank Strewinsky ist neuer Co-Bundestrainer der Sportsoldaten
- 25 Übersicht: Deutsche und internationale Segelflugtermine 2021

- 26 Verein zur Förderung des historischen Segelflugs: Seltene Schätze wieder flugtauglich machen
- 27 Deutsche Klassenrekorde: mit Durchhaltevermögen zum 1.000-Kilometer-FAI-Dreieck
- 29 Förderverein Segelkunstflug im BWLV: Terminänderung für die Jahreshauptversammlung! Update aus dem Oberstübchen
- 30 Restaurierung einer K 8 im Dachboden: Update aus dem Oberstübchen
- 32 Nationale und internationale Meisterschaften: Werbung für den Segelflug
- 34 Herzliche Einladung: Hohenloher Vergleichsfliegen 2021
- 35 Flugplatz Strausberg: Einladung zum 24. Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffen

REGIONEN

- 36 Region 3: SWR-Fernsehen zu Gast beim LSV Degerfeld
- 36 Region 7: Auf der Suche nach der Freiheit

TECHNIK

- 38 Maintenance: CAMO-Chaos oder Vereinfachung?
- 40 Flarm und Transponder: Bitte ICAO-24-Bit-Adresse übernehmen!
- 41 Bitte vormerken: Tagung Technik 2021 findet online statt

BWLV-MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Terminservice 2021
- 42 (B) Fluglehrer-Auffrischungsschulungen 2021 als Videokonferenzen: Der Inhalt bleibt, nur die Form ändert sich

LESERDIALOG

- 43 Leserstimme zum Thema „Anglizismen sind ein No-Go“: Mode-Fremdwörter-Hype

FLUGSICHERHEIT

- 43 „Wie konnte das nur passieren?“: Warum Piloten Fehler machen

ABSCHIED

- 45 Hermann Kramer
- 46 Theo Häring
- 46 Robert Obermayer

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Obwohl die Aufnahme sehr winterlich anmutet, stammt sie tatsächlich vom letzten Sommer – genauer gesagt vom 1. August 2020. An jenem Tag war die Fliegergruppe Lahr-Ettenheim mit allen fünf Motorflugzeugen unterwegs nach Salzburg. Dabei entstand in den Alpen dieses Bild.

Foto: Martin Bildstein

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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



JA ZU DEN GROSSEN MEISTERSCHAFTEN!



**Christof Geißler, Referent
Segelflug/Motorsegelflug
im BWLV**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

Sie werden es vermutlich kaum noch hören können, das C-Wort. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, über das zu reden, was die Coronapandemie mit sich bringt: Beschränkungen überall sind unvermeidlich, sie begegnen uns täglich auf allen Ebenen. Nun erscheint es – verglichen mit dem, was viele Menschen an Sorgen umtreibt, weil sie um ihre finanzielle und berufliche Existenz fürchten müssen – beinahe unanständig, auch die Auswirkungen der

Pandemiebeschränkungen auf den Sport, insbesondere den Luftsport zu betrachten.

Dennoch ist es meine Aufgabe als Segelflugreferent des BWLV, diese zu erwähnen und mir darüber Gedanken zu machen, was uns im Hinblick auf den Segelflug in den nächsten Monaten erwarten könnte. Obwohl mir selbstverständlich auch der Breitensport am Herzen liegt und auch dieser ohne Zweifel essenziell für unsere Vereine und ihre Mitglieder ist, möchte ich mein Augenmerk besonders auf den Spitzensport im Segelflug lenken – also auf die internationalen und Deutschen Meisterschaften mit Qualifikationswettbewerben.

Im Vorjahr sind fast alle dieser Wettbewerbe und Meisterschaften aus verständlichen Gründen abgesagt worden. Vor allem die Verschiebung der Weltmeisterschaft in Deutschland, in Stendal, hat uns schmerzlich getroffen. Hier wurden viel Zeit und Mühen in die Vorbereitung investiert. Und doch konnte all dies am Ende die Absage nicht verhindern; dieselben Anstrengungen für eine Ausrichtung werden dieses Jahr wieder unternommen, und das angesichts des Risikos einer nochmaligen Absage.

Darüber hinaus sind die meisten Wettbewerbe und Meisterschaften auf nationaler und internationaler Ebene den Pandemiebeschränkungen zum Opfer gefallen.

Nun werden Stimmen laut, die hinterfragen, wozu solche Meisterschaften überhaupt gut sind. Ginge es denn nicht auch ohne, und das gerade in diesen Zeiten? Wäre es nicht an der Zeit, sich von diesen vermeintlich antiquierten Modellen zu verabschieden, bei denen sich – lapidar gesagt – ein paar Spitzenpiloten im Wettbewerb messen?

Ich sage dazu ganz klar nein! Denn diese Meisterschaften und Wettbewerbe sind mehr als nur Selbstbestätigung für einzelne. Sie sind vielmehr ein Aushängeschild für alle Segelflieger und zeigen die ganze Faszination, die unser Sport ausmacht. Spitzenleistungen, gepaart mit spannenden Geschichten vom Flugplatz und aus dem Wettbewerbsgeschehen in der Luft –

das ist der Stoff, aus dem die gelungenen Berichte für die Öffentlichkeit sind, und dies setzt unseren Sport perfekt in Szene (siehe dazu auch den Text von Lothar Schwark auf Seite 32 dieser Ausgabe).

Veranstaltungen wie Weltmeisterschaften sind publikumswirksam, vor Ort oder online, und eine ideale Plattform, um unseren geliebten Sport professionell ins rechte Licht zu setzen. Es sollte unser aller Ziel sein, nicht nur dann in der öffentlichen Wahrnehmung zu erscheinen, wenn es irgendwo einen Unfall gab – sondern uns als das zu präsentieren, was wir sind: top ausgebildete Piloten, die sich ihrer Verantwortung im Luftraum voll bewusst sind, und faire Sportler, die unter Beachtung der Wettbewerbsregeln sportliche Höchstleistungen dokumentieren.

Dies funktioniert übrigens nicht nur bei den großen Veranstaltungen wie Weltmeisterschaften, sondern auch bei Wettbewerben, an denen jeder von uns ohne vorherige Qualifikation teilnehmen kann. Ganz besonders darf ich dabei auf die „neue DMSt“ verweisen, die ab diesem Jahr am Start ist.

All diese „kleinen“ Wettbewerbsformate tragen dazu bei, dass Piloten in Übung bleiben, im Wettbewerb viel voneinander lernen und sich so weiterentwickeln. Und der eine oder andere kann sich dadurch eines Tages für eine Deutsche oder gar Weltmeisterschaft qualifizieren.

Für jeden Verein sind es zudem tolle Gelegenheiten, sich und unseren Sport der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Daher meine eindeutige Aussage: Wettbewerbe und Meisterschaften auf nationaler und internationaler Ebene werden gebraucht und sind unabdingbar für die Präsentation unseres Sports.

Wir zeigen damit weithin sichtbar: Segelflug und Luftsport allgemein sind ein wichtiger Bestandteil des Sports in unserem Land und der gesamten Sportorganisation; dafür brauchen wir Luftraum, heute und auch morgen.

Darum hoffe ich inständig, dass es in diesem Jahr klappt, dass all jene Wettbewerbe und Meisterschaften stattfinden – seien es die Qualifikationswettbewerbe und Deutschen Meisterschaften oder auch die Weltmeisterschaften im Segelflug und Segelkunstflug – alle mit Piloten aus dem BWLV.

Ich danke allen, die sich weiterhin unverdrossen der Vorbereitung und Durchführung dieser Wettbewerbe widmen. Denn diese Veranstaltungen haben alle eines gemeinsam: Sie sind die Plattformen, um unseren Sport und seine Faszination in die Öffentlichkeit zu transportieren. Und davon profitieren wir alle.

Ihr/Euer



FÖRDERGELDER

BWLTV FÖRdert DIE ANSCHAFUNG VON HAUBENBLITZERN

Sie machen sichtbar, was sonst vielleicht übersehen wird: Geräte, die helle LED-Blitze abgeben und in der Haube von Segelflugzeugen installiert werden. Diese sogenannten Haubenblitzer bieten einen enormen Sicherheitsgewinn, denn sie helfen, dass Segelflugzeuge trotz ihrer schlanken Silhouetten am Himmel weithin bemerkbar sind.

Gerade weil diese Haubenblitzer eine sinnvolle Vorrichtung sind, hat sich der BWLTV entschlossen, die Anschaffung der Geräte mit Fördergeldern zu unterstützen. Ziel ist es, auch vonseiten des BWLTV zu einer verbesserten Flugsicherheit beizutragen und für die Vereine einen Anreiz zu schaffen, sich auf diesem Gebiet zu engagieren.

Die wichtigsten Punkte auf einen Blick:

- Gefördert werden sogenannte „Haubenblitzer“ für alle Segelflug-Schulflugzeuge der Vereine.
- **Der Haubenblitzer muss im Zeitraum März bis September 2021 beschafft und eingebaut werden.**
Wichtig: Es ist bei Antragstellung sicherzustellen, dass die Maßnahme bis spätestens Ende September 2021 umgesetzt ist. Andernfalls muss der Förderbetrag zurückgegeben werden und er geht für das Verfahren im Gesamten verloren, da er nicht auf andere Fördermaßnahmen umgeschichtet werden kann!
- Je Verein werden maximal vier Haubenblitzer gefördert.
- Die Antragstellung erfolgt über ein Formular, das den Vereinen zusammen mit detaillierten Informationen zugesandt wird.
- **Der Antrag ist bis spätestens 15. April 2021 zu schicken an Martin Bayer (bayer@bwlv.de).**
- Ein Verwendungsnachweis mit Rechnungskopie des Herstellers ist bis spätestens 15. Januar 2022 einzureichen. Wird der Verwendungsnachweis nicht fristgerecht eingereicht, verfällt der Förderanspruch!
- Die Festlegung der Förderquote je Haubenblitzer erfolgt durch den BWLTV.
- Eigenleistungen für den Einbau sind nicht förderfähig.
- Es gelten die üblichen Förderrichtlinien des Zuschussverfahrens.

Für Rückfragen steht Martin Bayer, Telefon: 0711-22762-21, E-Mail: bayer@bwlv.de, gerne zur Verfügung. In der April-Ausgabe des adlers wird das Thema Haubenblitzer zudem noch ausführlicher behandelt.

Text: red.

KOSTENFREIES ANGEBOT DES BWLTV

WEB-SEMINAR: MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021 RECHTSSICHER PLANEN UND DURCHFÜHREN

Für die Vorstände seiner Mitgliedsvereine bietet der BWLTV am **Mittwoch, 17. März, von 18 bis 20 Uhr ein kostenfreies Web-Seminar an. Stefan Wagner, Jurist und Dozent der Führungsakademie des DOSB, führt durch die Inhalte, moderiert wird die Veranstaltung von Lisa Reich (ebenfalls DOSB-Führungsakademie). Eine Anmeldung ist ab sofort möglich über die Verwaltungssoftware vereinsflieger.de, Seminar GSS-0004.**

Was tun mit der Mitgliederversammlung angesichts der bestehenden Beschränkungen? Viele Vereine stehen wegen der Coronakrise vor einer großen Herausforderung. Die üblichen Präsenzversammlungen können gar nicht oder nur eingeschränkt stattfinden. Darauf hat die Bundesregierung reagiert und das sogenannte Covid-19-Gesetz erlassen, das

Sonderregelungen zur Durchführung einer Mitgliederversammlung enthält und das bis Ende 2021 verlängert wurde.

Da der Bedarf an Informationen zu diesem Thema groß ist, hat sich der BWLTV entschlossen, seinen Vorständen das Seminar „Mitgliederversammlung 2021 – Rechtssichere Planung und Durchführung“ der Führungsakademie (FA) des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB) anzubieten.

Die Teilnahme ist für die Mitgliedsvereine kostenlos, die hierfür anfallenden Kosten übernimmt der BWLTV.

Folgende Fragen werden dort unter anderem behandelt:

- Wie und auf welcher Grundlage können Mitgliederversammlungen

2021 überhaupt stattfinden?

- Ist es möglich, ein weiteres Jahr auf die Durchführung zu verzichten?
- Wie sieht die Anwendung der Regelungen in der Vereinssatzung zur Durchführung einer Mitgliederversammlung aus?
- Wie müssen sich Vorstände verhalten bei dringenden Entscheidungen, zum Beispiel Neuwahlen, Satzungsänderungen oder Investitionsentscheidungen?

Lernziele:

- Überblick erhalten über das Zusammenspiel der Regelungen der eigenen Vereinssatzung und gesetzlichen Sonderregelungen
- notwendigen Handlungsbedarf für den eigenen Verein erkennen, insbesondere für die Planung einer Mitgliederversammlung 2021

Das Wichtigste zu den Modalitäten:

- Termin: Mittwoch, 17. März 2021, 18 bis 20 Uhr
- Das Seminar richtet sich an die Vorstände der Mitgliedsvereine
- **Die Anmeldung erfolgt über die Verwaltungssoftware vereinsflieger.de, Seminar-Kürzel GSS-0004**
- Nach der Anmeldung erhalten die Teilnehmer einen Link zur Einwahl per separater E-Mail an die Vereinsvorstände
- Aus technischen Gründen gilt: **Bitte nicht mehr als zwei Teilnehmer pro Link!**
- Fragen können gerne vorab per E-Mail geschickt werden an bayer@bwlv.de.

Diese werden gesammelt und in der Veranstaltung nach Möglichkeit beantwortet.

Weitere Informationen:

BWLV-Justiziar Dieter Rauscher hat die aktuellen Sonderregelungen darüber hinaus übersichtlich in einem Dokument zusammengefasst. Dieses steht auf der BWLV-Homepage zum Download bereit (www.bwlv.de → Verband/Service → Aktuelles/News → Vereinsrecht und Corona: Was jetzt für Vereine wichtig ist).

Text: red.
Foto: Pixabay



Was bei Mitgliederversammlungen jetzt zu beachten ist, erfahren Vorstände im Web-Seminar zum Thema, das der BWLV am 17. März kostenlos für seine Mitgliedsvereine anbietet

BITTE BEACHTEN:

AERO IST AUF JULI VERSCHOBEN

Die Luftfahrtmesse AERO, die normalerweise im Frühjahr in Friedrichshafen am Bodensee stattfindet, wird dieses Jahr coronabedingt verschoben: Statt wie gewohnt im April wird die Messe nun von Mittwoch, 14. Juli, bis Samstag, 17. Juli 2021, ausgerichtet.

„Nach der Terminabsage im vergangenen Jahr sorgen die Unsicherheiten im Pandemieverlauf mit der erneuten Lockdown-Verlängerung leider für eine Verschiebung der AERO Friedrichshafen. Um für alle Kunden und Partner klare Verhältnisse zu schaffen, haben wir uns dazu entschieden, die anstehende AERO

als Sommer-Edition vom 14. bis 17. Juli 2021 in Friedrichshafen durchzuführen“, sagte Messegeschäftsführer Klaus Wellmann.

Die Organisatoren um Bereichsleiter Roland Bosch und Projektleiter Tobias Bretzel zeigen sich dennoch zuversichtlich, dass die Messe auch im Sommer gut angenommen werde: „Die insgesamt hohe Zahl von Anmeldungen und die sehr positiven Stimmen zur AERO haben uns darin bestärkt, eine Sommer-Edition im Juli zu planen.“ Auch wenn dies mit vielen Herausforderungen verbunden sei, sei dies der richtige Schritt.



Übrigens: Aufmerksame Leser haben es vielleicht erkannt – in der Februar-Ausgabe des adlers ist eine Anzeige der AERO bedingt durch einen technischen Fehler im Produktionsprozess mit einem falschen Datum erschienen. Wir bitten, das Versehen zu entschuldigen.

Text: red.

FLIEGER-CHALLENGE

GEMEINSAM IN DIE LUFT FÜR KREBSPATIENTEN

Der Verein „Auszeit für die Seele“ mit Sitz in Altfunnixiel/Ostfriesland und mehreren Büros in Deutschland hat es sich zur Aufgabe gemacht, kostenlosen Urlaub für Krebspatienten zu organisieren. Hierzu hat sich der Verein eine besondere Aktion einfallen lassen, an der sich bundesweit Piloten und Flugplätze beteiligen können.

Das Ziel des Vereins ist schnell erklärt: Da Krebspatienten nach längerer Krankheit

oft von Armut bedroht sind und deshalb meist kein Geld mehr für die Erholung übrig bleibt, hat der Verein „Auszeit für die Seele“ einen Vermittlungspool aufgebaut. Darin werden Angebote von Vermietern gesammelt, die ihre Ferienwohnungen oder -häuser für ein geringes Entgelt oder sogar kostenlos den Kranken bzw. Genesenen zur Verfügung stellen, um diesen so einen Urlaub zu ermöglichen, den sie sich andernfalls nicht leisten könnten. Zudem sammelt

der Verein Spenden, um die Nebenkosten dieser Urlaube abzudecken.

Dafür geht der Verein nun auch mit einer besonderen Aktion in die Luft: Was vor ca. zweieinhalb Jahren erstmalig am Flugplatz Kamen-Heeren in Dortmund mit engagierten Piloten besprochen wurde, soll in diesem Jahr umgesetzt werden – und zwar eine Challenge unter dem Motto „Fliegen gegen Krebs“. Nach den Aktionen „Radeln gegen Krebs“ und „Biker gegen

Krebs“ ist dies das dritte bundesweite Projekt des 2017 gegründeten Vereins.

Im Rahmen der Challenge soll das Modell eines Feuerwehrautos von Flugplatz zu Flugplatz geflogen werden – und zwar idealerweise in ganz Deutschland, aber auch im benachbarten Ausland. Ziel ist es, an jedem Ort möglichst viel Aufmerksamkeit – auch in der Lokalpresse – zu generieren, damit auf die Problematik „Armut durch Krebs“ aufmerksam gemacht werden kann. Zudem freut sich der Verein, wenn möglichst viele Vermieter von Ferienunterkünften

über die Aktion auf das Projekt aufmerksam werden und sich melden, damit weitere mittellose Krebspatienten die Chance auf einen gesponserten Urlaub bekommen.

Bundesweit haben sich laut dem Verein bereits Piloten von Sylt bis Kulmbach gemeldet, die diese Fliegeraktion unterstützen wollen. Aber nicht nur aus Deutschland seien bereits Anmeldungen zur Teilnahme eingetroffen, sondern auch aus Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Luxemburg und sogar aus Andalusien und Mallorca.

Teilnehmen können Segelflieger, Ultraleichtflieger sowie Piloten von Motorseglern, Motorflugzeugen und Tragschraubern/ Gyrokoktern.

Höhepunkt der Präsentation soll die Vorstellung des Projektes auf dem 8. Internationalen Cessna-Treffen sein, das vom 9. bis 11. Juli 2021 in Jena stattfindet. Der Verein wird bei diesem Treffen mit einem eigenen Informationsstand vertreten sein und das Projekt dort vorstellen.



Weitere Infos gibt es auf Facebook in der Gruppe „Benefiz-Flieger“ und online unter <https://auszeitseele.de/flieger-challenge-2021>. Der Projektbeauftragte des Vereins ist Frank Brockbals, der als ehemaliger Pilot nach einer Herzoperation selbst nicht mehr fliegen darf. Für Rückfragen steht er per E-Mail unter Howi-event@web.de oder unter Telefon 02301/1854059 oder 01520/4590627 zur Verfügung.

Text: Simone Bürkle

Foto: Verein Auszeit für die Seele



Fliegen für den guten Zweck – das ist das Ziel der Aktion des Vereins „Auszeit für die Seele“, der mittellosen Krebspatienten kostenlose Urlaube ermöglicht

BREXIT UND LUFTFAHRTBELANGE

UK GILT NUN ALS „THIRD COUNTRY“

Seit dem Brexit ist das Vereinigte Königreich (UK) zumindest im Hinblick auf Luftfahrtbelange als „third country (Nicht-EU)“ anzusehen. Europe Air Sports (EAS) gibt zum Thema Brexit und Luftfahrt folgende Hinweise:

- Generell wird das Vereinigte Königreich nun als „third country“

angesehen. Deshalb greifen auch die entsprechenden Regeln bei Flügen dorthin.

- Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Halter einer Leichtflugzeug-Pilotenlizenz (LAPL), die in einem EASA-Mitgliedsstaat ausgestellt wurde, im britischen Luftraum kein Flugzeug fliegen, das in einem EASA-Mitgliedsstaat registriert ist.

- Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Halter einer LAPL, die in einem EASA-Mitgliedsstaat ausgestellt wurde, für einen Zeitraum von zwei Jahren im britischen Luftraum Flugzeuge bewegen, die auch in UK (G) registriert wurden.
- Die LAPL deckt sich nicht mit der Standard PPL, dargelegt im ICAO Annex 1, sondern wird dort als Sublizenz geführt. Die britischen Behörden gehen derzeit nicht von einer gegenseitigen Anerkennung der Pilotenlizenzen durch die EASA/EU aus.

Darüber hinaus gibt der DAeC zum Thema Brexit und Luftfahrt folgende Hinweise:

- Tauglichkeitszeugnisse, soweit diese nicht bis Ende 2020 nach EASA-Land transferiert worden sind, sind außerhalb UK nicht mehr gültig.
- Für Ausrichter von Veranstaltungen mit Luftfahrtaktivitäten ist der Hinweis



Mit dem Austritt des UK aus der EU ergeben sich einige Erschwernisse für Luftfahrer

auf Artikel 8 der VO [EU] 2020/723 (Delegierte Verordnung – <https://eur-lex.europa.eu> > Legal content) ebenfalls sehr wichtig – für den Fall, dass an der Veranstaltung Lizenzinhaber aus UK oder anderen nicht-EASA-Ländern teilnehmen. Zuständig für temporäre Validierungen ist das

Luftfahrt Bundesamt (LBA), Umschreibungen (Umwandlungen) in EU. FCL-Lizenzen erfolgen in der Autorität der Landes-Luftfahrtbehörden (LLB).
• Abschließend sei noch gesagt, dass die LAPL ausschließlich in EASA-Mitgliedsstaaten Gültigkeit besitzt. Die EASA hat online einen Bereich mit

regelmäßig auftretenden Fragen zum Thema „Auswirkungen des Brexit“ eingerichtet: www.easa.europa.eu (→ EASA pro → The Agency → Brexit)

Text: DAeC
Foto: Pixabay

MITGLIEDER FINDEN UND BINDEN (22):

WEIHNACHTSFEIER UND CO. ONLINE: AUCH VIRTUELLE TREFFEN STÄRKEN DEN ZUSAMMENHALT



In Zeiten der Coronapandemie lassen sich viele Vereine besondere Lösungen einfallen, um den Kontakt zu Mitgliedern zu halten. Dass dies nicht nur bei Pflichtveranstaltungen wie etwa Mitgliederversammlungen funktioniert, sondern dass man online auch einfach zusammen Spaß haben kann, zeigt die erste virtuelle Weihnachtsfeier des LSV Schwarzwald, die im Dezember stattfand. Die Teilnehmer waren begeistert, und letztlich kann dieses Modell durchaus auch Vorbild sein für Zeiten, in denen reale Treffen wieder möglich sind. Volker Herbst berichtet von den Erfahrungen mit der ungewöhnlichen Feier.

Nachdem die traditionelle Nikolausfeier den Covid-19-Einschränkungen zum Opfer fiel, führte ein engagiertes Team aus Mitgliedern eine virtuelle Feier durch und lockte so schätzungsweise 120 bis 200 LSV-Mitglieder vor die Bildschirme, in den Chat und ans Telefon – ein Erfolg auf ganzer Linie.

Wie in den vergangenen Jahren auch war die Nikolausfeier des LSV Schwarzwald ursprünglich am oder um den Nikolaustag geplant gewesen. Am Nachmittag sollten die kleinen Nachwuchspiloten vom Nikolaus besucht werden, und abends sollten die aktiven und passiven Mitglieder feiern. Bereits einige Wochen zuvor war dieses Mal jedoch absehbar, dass nicht Knecht Ruprecht der Spielverderber sein würde, sondern das Coronavirus. Wie wohl alle anderen Jahresend-Veranstaltungen auch, wurde die LSV-Nikolausfeier abgesagt – jedoch nicht ersatzlos!

Veranstaltung sollte interaktiv sein und störungsfrei ablaufen

Ein Team um Präsidiums- und Vorstandsmitglieder setzte sich zum Ziel, sich hier nicht einfach geschlagen zu geben: Nach dem Motto „Tradition ist Tradition und der Jahresabschluss muss gefeiert werden“, wurde das bekannte Veranstaltungsformat in die virtuelle Welt übertragen. Es sollte interaktiv sein, jedoch auch störungsfrei ablaufen können. Die Technologie sollte auch für weniger technikaffine Personen beherrschbar sein und trotzdem Begeisterung bei den Teilnehmern wecken. In diversen Diskussionen, Abstimmungen und virtuellen Sitzungen entstand so die LSV-Nikolausfeier 2.0: Orientiert am bekannten und beliebten Ablauf wurde ein dreistündiges Programm entworfen und die Technik wurde organisiert und im Wohnzimmer des Ersten Präsidenten Lars Willems aufgebaut.

Nachdem alle Einladungen versandt waren und der Countdown quasi bereits lief, gab es plötzlich noch eine weitere Hürde:

Die nächtliche Ausgangsbeschränkung machte die Durchführung als Abendveranstaltung unmöglich. Die ohnehin schon aus Coronagründen kleine Gruppe an Protagonisten, die vor Ort agieren mussten, hätte nicht mehr nach Hause fahren können, wesentliche Akteure hätten gefehlt. Daher wurde kurzerhand eine Verschiebung von Samstagabend auf Sonntagnachmittag umgesetzt.

Keine Experimente beim Programm

Am 13. Dezember war es dann soweit: In der Spitze waren 62 Endgeräte verbunden. Da teilweise ganze Familien das Ereignis auf dem Fernseher verfolgten, ist davon auszugehen, dass ca. 120 bis 200 Teilnehmer „anwesend“ waren. Zum Vergleich: In den vergangenen Jahren war regelmäßig die LSV Schwarzwald-Fliegerklausur bis auf den letzten Platz besetzt, was etwa 75 Personen entspricht.

Beim Programm gab es hingegen keine Experimente: Schriftführer Harry Hezel unterhielt wieder mit einem ausführlichen Rückblick auf das Jahr inklusive vieler Anekdoten. Anschließend kam „Nico“ laus Nico Trick – im echten Leben Zweiter Präsident des LSV Schwarzwald – mit Unterstützung durch „Nikolausine“ Anna Herzog. Der Nikolaus hatte wieder viele Notizen übers Jahr gesammelt: Kleine Verfehlungen und große Leistungen wurden mit den jeweiligen „Tätern“ via Telefon „ausgiebig besprochen“. Für Spaß war so gesorgt.

Auch die Grußworte des Luftsportverbands Baden gehören bereits zur gelebten Tradition und durften nicht fehlen:



Lars Willems, Präsident des LSV Schwarzwald, sprach zusammen mit „Nikolausine“ Anna Herzog zu den Vereinsmitgliedern in deren Wohnzimmern

Live zugeschaltet via Teams sprach Präsidentin Monika Lang-Dahlke direkt zu den Teilnehmern. Mit den besten Wünschen fürs neue Jahr des Ersten Präsidenten Lars Willems wurde die Veranstaltung dann rechtzeitig beendet, so dass alle aktiven Teilnehmer noch rechtzeitig nach Hause kamen.

Viel Zeit und Aufwand für die Vorbereitung

Der technisch aufwendige Mix aus Video-Live-Stream der Akteure und Präsentationsübertragung, in Kombination mit Anrufern kostete die Verantwortlichen einiges an Zeit und Nerven in der Vorbereitung. Als Plattform für den Live-Stream kam Twitch (www.twitch.tv) zum Einsatz. Für die synchrone und qualitativ hochwertige Verschaltung von Videokamera, Mikrofon, Telefon, Teams-Live-Konferenz und Powerpoint-Präsentation kam dann noch einiges an technischem Equipment zum Einsatz.

Das überwältigende Feedback der Teilnehmer belohnte den Aufwand jedoch. Die unmittelbare Rückmeldung der Vereinsmitglieder per Whatsapp-Gruppe und E-Mail war derart positiv, dass diese

Art der Durchführung einer Vereinsveranstaltung sicher auch für normale Zeiten immer eine Überlegung wert ist – sei es als Ergänzung oder auch für besondere Themen. Wahrscheinlich ist auch nicht immer der hohe technische Aufwand notwendig. Sicher ist es kein echter Ersatz für eine gesellige Veranstaltung, bei der man die Freunde und Kameraden persönlich trifft. Aber besondere Herausforderungen erfordern eben auch besondere Maßnahmen.

Sehr positives Fazit

Es gibt viele Gründe über derartige ergänzende virtuelle Treffen für Mitglieder nachzudenken: Mitglieder sind unter Umständen über ein großes Einzugsgebiet verstreut und daher eher selten gemeinsam am Flugplatz; in der Winterpause werden die persönlichen Treffen ohnehin seltener. Und manche Mitglieder sind einfach selten persönlich anwesend, wollen aber trotzdem integriert werden. Jeder Verein hat vermutlich ähnliche und zusätzliche Herausforderungen, seine Mitglieder kontinuierlich einzubinden und so das Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken. Es gibt also viele gute Gründe, auch über virtuelle Veranstaltungen nachzudenken.

Falls es Fragen zur Durchführung beim LSV Schwarzwald gibt, können sich Interessenten unter der E-Mail-Adresse presse@lsv-schwarzwald.de melden. Gerne teilen wir unsere Erfahrungen.

Text: Volker Herbst
Foto: Andreas Lamprecht



In unserer Serie „Mitglieder finden und binden“ gibt es regelmäßig Tipps und Vorschläge dazu, wie Vereine es schaffen, mehr Mitglieder anzuwerben und diese auch dauerhaft zu halten. Falls Sie selbst Vorschläge zu unseren Beiträgen haben oder berichten möchten, welche Maßnahmen zum Beispiel in Ihrem Verein besonders gut ankommen, melden Sie sich gerne per E-Mail bei der adler-redaktion unter buerkle@bwlv.de. Alle Serienteile finden Sie auch online unter www.bwlv.de.

LUFTSPORTJUGEND

STRELA AUF DER HAHNWEIDE

JETZT ZUM BWLV-STRECKENFLUGLAGER ANMELDEN!

Streckenflüge richtig vorbereiten und durchführen an der Seite eines Profis – diese Möglichkeit wird beim BWLV-Streckenfluglager der Luftsportjugend (StreLa) auf der Hahnweide geboten. Es findet in diesem Jahr vom 14. bis 22. August statt.

Mit Tipps und Tricks von hochkarätigen Trainern am Boden und direkt während des Fluges können neue Erfahrungen gesammelt werden. Wer so richtig Lust auf das Streckenfliegen hat, ist beim StreLa auf der Hahnweide an der Schwäbischen Alb goldrichtig!

Die Teilnehmer werden eine unvergessliche und lehrreiche Woche miteinander verbringen. Es bietet sich die Möglichkeit, mit unterschiedlichen, hochkarätigen Trainern und anderen Teilnehmern in



Von und mit erfahrenen Trainern lernen – diese einmalige Möglichkeit bietet das BWLV-Streckenfluglager (StreLa), das im Sommer auf der Hahnweide stattfindet

Kleingruppen zusammen zu fliegen. Dabei werden die Piloten direkt im Flug Tipps vom Trainer erhalten. Morgens gibt es wie bei einem Wettbewerb ein Briefing, in dem das Wetter und die Aufgabe besprochen werden. Nach dem Flugtag

wird dann mit dem Trainer der Flug bei einem Debriefing nachbesprochen. Zusätzlich gibt es die Möglichkeit, jede Menge neue Leute kennenzulernen, die sich genauso wie die anderen Teilnehmer für das Streckenfliegen interessieren.

Gecamppt wird direkt im mitgebrachten Zelt oder Wohnwagen auf dem Flugplatz, sodass einem geselligen Abend nichts im Wege steht. Die Campingkosten sowie die Verpflegung morgens und abends sind für die Teilnehmer und einen Helfer in der Teilnahmegebühr inbegriffen.

Die wichtigste Voraussetzung ist der Besitz eines gültigen Flugscheines. Zusätzlich sollte eine F-Schlepp-Berechtigung vorhanden sein, und die Bedingungen des Silber-C sollten erfüllt worden sein (fünf Stunden Flugzeit, 50 Kilometer Streckenflug und 1000 Meter Startüberhöhung; das Silber-C muss jedoch nicht vorliegen).

Als weitere Voraussetzung sollte eine Flugerfahrung von mindestens 40 Stunden nach Scheinerhalt, davon jedoch mindestens 20 Stunden im Jahre des StreLas zum Beginn der Veranstaltung vorgewiesen werden können. Sollten die 20 Stunden im Jahr 2021 aufgrund der vorherrschenden Corona-Situation nicht erreicht werden, kann mit ausreichender Erfahrung trotzdem an der Veranstaltung

teilgenommen werden (im Einzelfall entscheidet der Ausrichter).

Für das StreLa sollte ein Flugzeug zur Verfügung stehen, welches mit einem Flarm, einem funktionierenden Funkgerät, Farbwarmmarkierungen und einem verkehrstüchtigen Anhänger ausgerüstet ist. Um in kleinen, homogenen Teams fliegen zu können, muss das Flugzeug einen DMSt-Index von mindestens 98 haben.

Damit vor lauter Arbeit trotzdem geflogen werden kann, sollten die Teilnehmer wie bei einem Wettbewerb eine helfende Hand dabei haben. Ein Helfer ist zwingend notwendig!

Die Anforderungen sind auch gesammelt und ausführlich auf der Website des BWLV in der Veranstaltungsinformation zu finden.

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
Anmeldeschuss ist am Sonntag, 13. Juni 2021.

Die Maßnahme wird durch den BWLV-Fachausschuss Segelflug und den BWLV-Fachausschuss Jugend bezuschusst. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit, durch besonders gute Leistungen eines Teilnehmers während des StreLas in den D-Kader aufgenommen zu werden.

Die Teilnehmerzahl ist auf **15 Teilnehmer** begrenzt. Das Anmeldeformular und die vollständige Veranstaltungsinformation sind auf der Website des BWLV (www.bwlv.de) im Bereich der Jugendveranstaltungen zu finden. Einfach das Formular ausdrucken, ausfüllen und unterschreiben. Anschließend einscannen oder abfotografieren und an Lukas Schneider (schneider@bwlv.de) senden!

Text: Lukas Schneider
Foto: Pascal Betz

JUFLI IN LEIBERTINGEN

HERZLICHE EINLADUNG ZUM JUGENDVERGLEICHSFLIEGEN!

Das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli) ist ein Streckenflugwettbewerb, der den Einstieg in die Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre ermöglicht. Das JuFli findet dieses Jahr von **Samstag, 7. August, bis Freitag, 13. August 2021**, statt. Anreise ist schon am Freitag, 6. August.

Sowohl frisch gebackenen als auch erfahreneren Scheininhabern bis einschließlich 25 Jahren wird es hierbei ermöglicht, Strecken zu fliegen, die zwar anspruchsvoll, aber auch für Anfänger gut machbar sind. Natürlich kommen auch Kameradschaft und Geselligkeit nicht zu kurz, denn beim JuFli entstehen oft Freundschaften, die über die Jahre hinweg noch anhalten. Mitmachen darf jeder Jugendliche, der Spaß am Fliegen hat, einen gültigen Luftfahrerschein besitzt und Mitglied eines Luftfahrtverbandes ist. Wichtig ist auch, dass ein eigenes Flugzeug und ein Rückholer mitgebracht werden.

Die Teilnahmegebühr beim Wettbewerb beträgt 135 Euro, hierbei sind das Frühstück,



Beim Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (hier ein Foto von 2019) geht es neben dem Wettbewerb auch um Geselligkeit und darum, neue Freundschaften zu knüpfen

das Abendessen und die Benutzung des Campingplatzes (ohne Strom) und der sanitären Anlagen inbegriffen. Zusätzlich kostet jeder Windenstart 5,50 Euro, und für F-Schlepps steht ein preiswertiger Motorschlepp (2,20 Euro/Minute) zur Verfügung.

Weitere Informationen zur Anmeldung gibt es auf der Homepage www.juflibwlv.de

leibertingen.de. Die Teilnehmeranzahl beschränkt sich auf 20 Flugzeuge.

Die Fluggemeinschaft Leibertingen-Meißkirch freut sich sehr auf viele motivierte Pilotinnen und Piloten!

Text: Sara Muffler
Foto: Lisa Wellandt

BITTE VORMERKEN – TERMIN WIRD NOCH BEKANNT GEGEBEN:

SCHON JETZT ANS BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER DENKEN!

Fliegen, Fliegen, Fliegen – das wird auch dieses Jahr von der BWLV-Luftsportjugend geboten. Und zwar beim BWLV-Segelflug-Jugendlager 2021. Dieses findet voraussichtlich in Sinsheim und auf dem Berneck statt. Das genaue Datum wird noch bekannt gegeben, fest steht allerdings, dass der Termin in den Sommerferien liegt.

Es fehlt bisher die passende Möglichkeit, die fliegerische Ausbildung zu beschleunigen? Die Lust, viele neue Gleichgesinnte zu treffen, kennenzulernen und den Austausch anzuregen ist da, aber die Gelegenheit nicht? Auch Erfahrungen auf anderen Flugplätzen fehlen in der Ausbildung noch?

Genau dafür wird auch dieses Jahr wieder das Jugendlager für die BWLV-Luftsportjugend in Sinsheim und auf dem Berneck angeboten. Diese beiden Jugendlager eignen sich, Einblicke in neue Landschaften, Flugzeugtypen und Flugplätze zu bekommen und neue Kontakte zu anderen Jugendlichen zu knüpfen oder bestehende Kontakte zu vertiefen.

Aktuell ist das Jugendlager noch in der Planung und bleibt flexibel für eventuelle neue Rahmenbedingungen im Sommer durch pandemiebedingte Regeln. Deshalb stehen die Termine sowie weitere Details noch nicht fest. Aktuelle Infos werden aber rechtzeitig im adler, auf der BWLV-Webseite (www.bwlv.de) und per Instagram veröffentlicht. Bei Fragen können sich Interessenten gerne bei Tim Hessenthaler unter hessenthaler@bwlv.de melden.

Text: BWLV-Luftsportjugend/red.

ONLINE-TREFFEN DER BWLV-LUFTSPORTJUGEND

FRÜHJAHRSTAGUNG DIGITAL

Am ersten Samstag nach den Weihnachtsferien fand die Frühjahrstagung des Fachausschusses Jugend im BWLV zum ersten Mal digital statt.

Nachdem die Tagungen wie auch weitere BWLV-Jugendveranstaltungen im vergangenen Jahr pandemiebedingt leider ausgefallen waren, war dies zugleich auch das erste Zusammentreffen aller

Mitglieder des Fachausschusses Jugend seit der Neuwahlen der Bezirksjugendleiter und deren Stellvertreter Ende 2019. Deshalb nahm man sich am Anfang genügend Zeit, einander vorzustellen und näher kennenzulernen. Nach den ersten Vorstellungen und Gesprächen schaltete sich auch Paula Winterstein – Nachfolgerin von Walter Eisele und neue Vizepräsidentin des BWLV – dazu, um sich vorzustellen

und den Fachausschuss Jugend in seiner Gesamtheit kennenzulernen.

Zu den weiteren Themen der Tagung gehörte unter anderem der Rückblick über die Veranstaltungen im Vorjahr, die noch stattfinden konnten. Dazu gehörten das Jugendleiter-Treffen auf dem Klippeneck, das Volleyball-Turnier sowie das Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen. Auch der Jugendleiterlehrgang wurde nicht abgesagt, allerdings verschoben und in ein digitales Format abgeändert, so dass er dieses Frühjahr nachgeholt werden kann.

Neben den vergangenen Veranstaltungen kümmerten sich die Teilnehmer ausführlich um die kommenden Veranstaltungen, da hierfür dieses Jahr ein hohes Maß an Flexibilität bei der Planung und Vorbereitung einkalkuliert werden muss. Einer der wichtigsten Punkte der Tagung war eine bevorstehende Umstrukturierung des Fachausschusses Jugend, zur besseren Verteilung der Verantwortung und Nutzung der Ressourcen sowie eine Anpassung an bevorstehende Veränderungen. Mehr Infos zur Umstrukturierung werden bei der nächsten Landesjugendversammlung bekanntgegeben.



Alle an Bord: bei der Online-Frühjahrstagung der BWLV-Luftsportjugend gab es genug Gelegenheit zum Austausch

Text: Claudia Marianowski/red.
Foto: Chris Henninger

ALPENFLUGEINWEISUNG FÜR SEGELFLUGLEHRER



Fluglehrer, die schon Erfahrung im Streckenflug haben, können sich zur Alpenflugeinweisung in St. Auban anmelden

Der Multiplikatoren-Lehrgang wird von der Luftsportjugend des DAeC **von Sonntag, 15. August, bis Samstag, 28. August 2021**, in St. Auban (Frankreich) durchgeführt. Zielgruppe dieses Lehrgangs sind im Alpensegelflug unerfahrene Segelfluglehrer, die in der Jugendarbeit aktiv sind, beziehungsweise werden wollen, und die die Französischen Seealpen als Ort für ein Vereinslager, eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen. Der Lehrgang wird wie in den vergangenen Jahren als Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte FI(S) gem. FCL.940. FI und LuftPersV §96(4) bei der Behörde zur Anerkennung beantragt.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Fluglehrerberechtigung
- Streckenflugerfahrung im Segelflug Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM und Farbwarnmarkierung

Die Anmeldungen müssen **bis spätestens Freitag, 30. April 2021**, in der Geschäftsstelle der Luftsportjugend in Braunschweig eingegangen sein. Alle Infos, die Ausschreibung und das Anmeldeformular gibt es online unter www.luftsportjugend.com.

Text und Foto:
DAeC/red.

AK SEKTOREN

STATT LUFTRAUM-INFOABEND FÜR DIE VEREINE:

ALLE WICHTIGEN INFOS DES AK SEKTOREN HIER AUF EINEN BLICK

Der zum Saisonbeginn traditionelle Infoabend des Arbeitskreises Sektoren und der DFS für die Vereine muss coronabedingt in diesem Jahr leider als Präsenzveranstaltung ausfallen. Deshalb erläutern Kurt Sautter und Helmut Montag nachfolgend an dieser Stelle die wichtigsten Entwicklungen im Luftraum.

Rückblick 2020

Erfreulich, dass keine bekannten Luftraumverletzungen von Segelflugzeugen bei der DFS gemeldet wurden. Die Kontrollflüge wurden weitestgehend durchgeführt. Coronabedingt ist der gewerbliche Luftverkehr um ca. 80 Prozent eingebrochen, der VFR-Verkehr dagegen hat bei „Langen Information“ deutlich zugenommen. Zu den gewünschten Freigaben in den Sektoren kamen keine negativen Meldungen; ausgenommen der An-Abflugkorridor vom Jägerhaus. Dort gab es vereinzelt Probleme mit Freigaben.

Zusammen mit der DFS wurde für 2021 ein einheitlicher Standard für den Funkverkehr erarbeitet, mit dem Ziel, diesen zu

verbessern. Der Sektor ALB-Nord erhielt immer die 6000ft bis 55, sogar 7000ft waren drin. Danke an die Radarlotsen für die erteilten Freigaben zur Nutzung des Luftraums.

Auch die neuen Schlepprouten von der Hahnweide auf die Alb mit den dazugehörigen Freigaben im Sektor Hahnweide verliefen ohne Probleme. Das 30-jährige Bestehen des AK Sektoren wurde im November-Adler ausgiebig gewürdigt, auch mit einem Artikel aus Sicht der DFS. Danke hierfür an Jochen Baumgarten von der DFS.

Ausblick 2021

Unser langjähriger zuverlässiger Ansprechpartner bei der DFS, Herr Jochen Knoblauch, Referent Verfahrensplanung, ging für uns unerwartet und frühzeitiger als geplant in den vorgezogenen Ruhestand. Dies erschwert die Kommunikation für alle luftrechtlichen Belange und Abstimmungen, da es vorläufig keinen Nachfolger geben wird. Umso mehr gilt unser Dank dem Radarlotsen Jochen Baumgarten – viele kennen ihn aus

den Infoabenden – der uns mit all unseren Fragen direkt weiter hilft, oder diese mit den zuständigen Kollegen abstimmt – ganz gewiss keine Selbstverständlichkeit.

Kontrollflüge wird es auch weiterhin geben. Nutzt diese auch zur Einweisung von Flugschülern in die Sektorengrenzen. Die Einteilungspläne wurden an die Vereine verschickt. Die Kontrollflüge sind für uns verpflichtend im Rahmen der Selbstkontrolle gegenüber der DFS. Wir wollen gleichwertige und zuverlässige Partner im Luftraum sein. Dies erfordert eine fortlaufende Schulung und Auffrischung der Festlegungen zur Nutzung des gemeinsamen Luftraums

2021 ändert sich nichts an den Sektorengrenzen um Stuttgart und deren Nutzung. Diese nahezu unveränderte Struktur seit 2007 hat sich für alle Nutzer sehr gut bewährt. Tragen wir durch eine strikte Einhaltung der Vereinbarungen dazu bei, dass diese hervorragende Regelung uns noch viele Jahre so erhalten bleibt. Wichtig auch, dass wir Freigaben in den Sektoren, nach Möglichkeit basisorientiert, bei der DFS beantragen. Eindringlich hinweisen will der AK Sektoren darauf, **dass die DFS den IFR-Verkehr nur 500ft (150 m!)** zu den erteilten Freigaben der Sektoren staffelt – für den Unterricht zum Saisonbeginn (Coronabedingt vielfach online) ein wichtiger Punkt zur Auffrischung der Festlegungen.

Im Downloadbereich des AK Sektoren auf der Webseite des BWLV (www.bwlv.de → Verband/Service → AK Sektoren → Downloads) findet man dazu diverse Karten und Erläuterungen. Da der gewerbliche Luftverkehr auch wieder zunehmen wird, ist eine stabile und verlässliche Regelung sowohl für die DFS als auch für uns Nutzer von großer Wichtigkeit.

Bitte um Beachtung: Bei guten Thermiktagen gilt, **FL95 und nicht höher**. FL 100 ist bereits Luftraum C, und ein Puffer von 500ft dient allen zur Sicherheit.

An einer Anpassung des Wellenfluggebietes Murgtal arbeitet die DFS in Abstimmung mit dem AK-Sektoren und den Vereinen in Offenburg und Freudenstadt. Bis zu einer neuen Veröffentlichung gelten die bisherigen Festlegungen.

Änderungen Luftraum 2021

Helmut Montag, als Regionalvertreter im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL) tätig, hat dazu Nachstehendes zu berichten: Auch für das Jahr 2021 sind Änderungen von Lufträumen geplant. Die Änderungen treten am 25. März 2021 mit Erscheinen der neuen ICAO-Karten in Kraft. Die für uns wichtigste Änderung betrifft die TMZ Memmingen. Eine Erweiterung der TMZ in verschiedensten Formen wurde schon seit Jahren diskutiert. Die TMZ wird so erweitert, dass nun alle IFR-Verfahren innerhalb der neuen TMZ liegen. Es gibt neue

TMZ-Segmente im Norden und Süden mit Untergrenze FL65 bzw. FL75, die Obergrenze wird auf FL100 angehoben.



Mit freundlicher Genehmigung der DFS, nicht für navigatorische Zwecke

In folgenden Lufträumen sind weitere Änderungen vorgesehen (für die genauen Abmessungen sei auf die neue ICAO-Karte verwiesen). Die wichtigsten Änderungen im Einzelnen:

Frankfurt: Die Absenkung im Bereich Bingen wird rückgängig gemacht.

Dresden: Verkleinerung der TMZ, Einführung einer HX-Regelung

Hamburg: Änderungen im Luftraum C und der TMZ

Hannover: Erweiterung der D-Lufträume, Erweiterung der TMZ, HX-Regelung für die TMZ in Abhängigkeit der Anflugrichtung

Bremen: Erweiterung des Luftraums D, Einrichtung einer TMZ bis FL100

Erfurt: Einrichtung einer TMZ (HX), Aktivierung nur bei einzelnen IFR-An-/Abflügen

Leipzig: Erweiterung der HX-Regelung der TMZ

Berlin: Erweiterung der HX-Regelung

Strausberg: Einrichtung einer RMZ

In verschiedenen geänderten Lufträumen, nicht Stuttgart betreffend, wird es auch eine Anpassung der Segelflugregelungen geben. Hier sind die entsprechenden Veröffentlichungen, zum Beispiel auf der Homepage des DAeC (www.daec.de), zu beachten.

Jetzt hoffen und wünschen wir allen eine baldige Entspannung der Corona-Pandemie. Eine erfolgreiche und unfallfreie Saison wünscht das Team des AK Sektoren im BWLV

Text: Kurt Sautter/Helmut Montag

BITTE BEACHTEN:

WICHTIGE INFORMATION DER DFS

Ab Donnerstag, 25. März 2021, wird am Wochenende und an bundeseinheitlichen Feiertagen der Status des ED-R 132 Heuberg auf der Segelflug-ATIS 134,505 abgestrahlt.

Danke an die DFS für diesen Service!

Text: Kurt Sautter, AK Sektoren im BWLV

WELTMEISTERSCHAFTEN 2021

BWLV-FREIFLIEGER STARK IN DEN NATIONALTEAMS VERTRETEN

Die baden-württembergischen Freiflieger werden 2021 bei allen vier Weltmeisterschaften der FAI in den Nationalteams vertreten sein – dies hat schon Tradition.

Da 2020 viele Wettbewerbe ausfallen mussten und auch keine Welt- und Europameisterschaften stattfinden konnten, hatte der Vorstand der DAeC-Bundeskommission Modellflug beschlossen, die Nationalmannschaften von 2020 für 2021 zu übernehmen.

Erstmals werden die Junioren- und Senioren-Weltmeisterschaft in Freiflug-Ebene gemeinsam ausgetragen, Junioren und Senioren fliegen jedoch an getrennten Tagen. Vom 14. bis 21. August geht in Moncontour (Frankreich) F1B-Junior Jonas Wiesiolek (FSV Herrenberg) an den Start, bei den F1B-Senioren ist Bernhard Schwendemann (Fliegergruppe Schorndorf) dabei.

Die Hangflieger F1E kämpfen vom 29. August bis zum 1. September in Turda (Rumänien) um die Weltmeistertitel. Dabei ist Alexander Winker (MFSJ Spaichingen) in der Seniorenwertung.

Den Abschluss der Saison bildet vom 6. bis 8. Dezember im Salzbergwerk von Slanic Prahova (Rumänien) die Weltmeisterschaft im Saalflug F1D. Im Team sind Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFSJ Spaichingen).

Text: Bernhard Schwendemann
Foto: Thomas Wiesiolek



Jonas Wiesiolek bei den Deutschen Juniorenmeisterschaften im Freiflug 2020



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

July 14 – 17, 2021
Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA

#aerofriedrichshafen

KONSTRUKTEUR, UNTERNEHMER, WIDERSTÄNDLER GEGEN DAS NS-REGIME:

HANNS KLEMMS BEWEGENDE LEBENSGESCHICHTE

Hanns Klemm wurde 1885 in Stuttgart geboren. Zwischen 1903 und 1907 studierte er in Stuttgart an der technischen Hochschule Bauingenieurwesen und arbeitete bis 1914 in seinem Beruf bei diversen Firmen. 1914 zog er als Freiwilliger in den Krieg. 1915 wurde er so krank, dass er nicht mehr im Frontdienst eingesetzt werden konnte und übernahm Aufgaben bei der Danziger Werft. 1918 wurde Hanns Klemm, nach einer Zwischenstation bei dem Luftschiffbau Zeppelin und den Hansa-Brandenburg-Flugwerken, Chefkonstrukteur des Flugzeugbaus bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Hier baute er eigenständig seine ersten Flugzeugtypen L11 und L14.

Durch den Versailler Vertrag wurde der Bau von Flugzeugen sehr beschränkt, dies betraf auch die Firma Daimler. Hanns Klemm wurde Technischer Direktor des Karosseriebaus in Sindelfingen, dem er bis Ende 1926 sehr große Impulse geben konnte. Parallel dazu entwickelte er mit der L15 das erste Leichtflugzeug der Welt und die Typen L20 und L21, die bereits die Bezeichnung Klemm-Daimler trugen.

Selbständigkeit ab 1926

Nach dem Zusammenschluss von Daimler und Benz wollte sich die Firma DB auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und beschloss, den Flugzeugbau trotz hervorragender Erfolge und gutem Absatz aufzugeben. Hanns Klemm kündigte und machte sich Ende 1926 selbstständig, was man heute

als Management-buy-out bezeichnen würde. Auf dieser Basis gründete Hanns Klemm die Leichtflugzeugbau Klemm (LFK) in Böblingen.

Klemm war in Böblingen ein bedeutender Arbeitgeber. Die Belegschaft wuchs von 50 Mitarbeitern 1928 auf 250 Mitarbeiter 1933 bis rund 900 Mitarbeiter 1941. Die Lehrlingsausbildung bei Klemm galt als vorbildlich. Auch galt Klemm als technisch sehr innovatives und kommerziell sehr erfolgreiches Unternehmen. Die Vision von Hanns Klemm war, Flugzeuge zu bauen, die ähnlich wie das Automobil größeren Bevölkerungsschichten möglich machen sollten, ein Flugzeug zu erwerben und zu unterhalten. Dazu musste ein Flugzeug einfach in der Herstellung und günstig im Unterhalt sein, am besten auch noch in eine Garage passen. Dieser Grundforderung mussten sich alle Entwicklungen unterordnen.

Große Alltagstauglichkeit der Flugzeuge

Aus diesem Grund waren Klemm-Flugzeuge hinsichtlich PS-Werten und Geschwindigkeiten nicht spektakulär – aber spektakulär hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit. Fast jeder Flieger in Deutschland hat in den 1920er- und 1930er-Jahren das Fliegen auf einer Klemm gelernt.

1932 erreichte die Produktion eine Stückzahl von 25 Flugzeugen pro Monat. Auslandsgesellschaften wurden gegründet,



Der Konstrukteur und Unternehmer Hanns Klemm

unter anderem in den USA, Großbritannien und Schweden.

Veränderungen durch die Nationalsozialisten

1933 ergriffen die Nationalsozialisten die Macht in Deutschland und auch Hanns Klemm wurde 1933 in der Begeisterung der „Aufbruchstimmung in Deutschland“ Mitglied in der NSDAP. 1934 nahm der Einfluss der Nazis auf die Wirtschaft immer mehr zu. Als Unternehmer durfte Hanns Klemm nicht mehr frei über sein Vermögen verfügen und es wurde durch das Reichsluftfahrtministerium ein scharf herabgesetztes Monatsgehalt festgelegt. Zur Erweiterung der Klemm-Werke entstand 1934/1935 auf Druck des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) ein Werk in Halle an der Saale, an das Direktor Klemm eine Reihe seiner Mitarbeiter und den Entwurf einer zweimotorigen Maschine, der FH 104, abgeben musste. Aus diesem Werk entstanden dann die Siebel Flugzeugwerke, nachdem Hanns



Der Flughafen Stuttgart-Böblingen mit den Maschinen der Akademischen Fliegergruppe der Technischen Hochschule Stuttgart, ca. 1928. Links das Versuchsflugzeug A2 „Spatz“ von Hellmuth Hirth, rechts daneben die L20 von Hanns Klemm

Klemm dieses Werk 1937, wieder auf Druck des RLM, an seinen ehemaligen Freund und Werksvertreter Friedrich W. Siebel abgeben musste.

Ferner griffen die Nazis immer mehr in Führung der Firma und in die Besetzung von Führungspositionen ein, bewährte jüdische Mitarbeiter mussten entlassen werden, Fremdfabrikate, zum Beispiel die Zellen der Messerschmitt-Düsenjäger Me 163, mussten bei Klemm gebaut werden. Hanns Klemm lehnte die Anweisung aus Berlin ab und erhielt dafür ein Verfahren wegen Sabotage und musste als Geschäftsführer zurücktreten – Hanns Klemm war nicht mehr Herr im eigenen Hause.

Hanns Klemm war praktizierender Christ sowie regelmäßiger Kirchgänger, und die Vorgänge in seiner nächsten Umgebung und in Deutschland ließen den Widerspruch zu seiner NS-Mitgliedschaft immer existenzieller werden. Auch hatte er zu Vorfällen nicht schweigen können, und 1937 galt er bereits als politisch unzuverlässig, so dass ihm „jede Befähigung zur Bekleidung eines Parteiarnites“ abgesprochen wurde.

Austritt aus der NSDAP

Im Juni 1943 wagte Hanns Klemm das Unglaubliche: Er trat aus der NSDAP aus. Zur Begründung gab er am 26. Mai 1943 an: „Ich halte meine Mitgliedschaft bei der NSDAP nicht mehr vereinbar mit meiner Angehörigkeit zur christlichen Gemeinde“.

Die Reaktion auf den Austritt aus der NSDAP ließ nicht lange auf sich warten: Hanns Klemm musste, um das Vermögen zu retten, seine Firma an seine Frau übertragen. Das Finanzamt Böblingen berechnete 50.000 Reichsmark Schen-



Hanns Klemm mit Mitarbeitern der Leichtflugzeugbau Klemm GmbH

kungssteuer, da es diese mit 330 Prozent bewertete. Hanns Klemm wurde von der Gestapo verhaftet und nach hartem Verhör in die „Irrenanstalt“ des Bürgerhospitals in Stuttgart eingeliefert.

Die Ärzte hielten Hanns Klemm jedoch nicht für verrückt und er wurde nach Hause entlassen. Am 12. Juni 1944 wurde sein Betrieb beschlagnahmt und ein Reichskommissar eingesetzt. Im März 1945 wurde er wieder von der Gestapo verhaftet, verhört, verprügelt und sein Fall dem Standgericht überwiesen. Nur der Einmarsch der französischen Armee am 28. April 1945 rettete Hanns Klemm das Leben.

Nachkriegszeit und Neuanfang

Nach dem Krieg war das Lebenswerk fast völlig vernichtet, das Haus in der Waldburgstraße war angezündet worden –

mit fast allen Konstruktionsplänen und Berechnungen. Die Werkseinrichtungen waren demontiert, ein Teil der Gebäude zerstört.

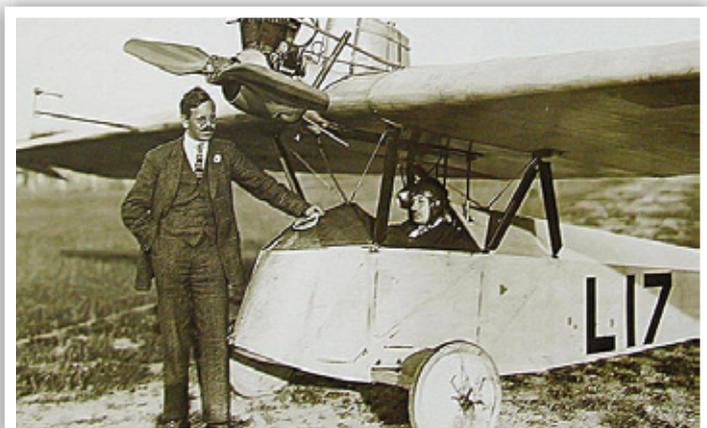
1955 wurde Dr. Hanns Klemm Ehrenbürger der Stadt Böblingen. Nachdem 1955/1956 der Bau von Flugzeugen wieder freigegeben wurde, versuchte Hanns Klemm gemeinsam mit seinem Sohn Hannsjürgen Klemm den Neuanfang und gründete die Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH. Vor Kriegsende waren bereits 20 Exemplare der KI 107 gebaut worden. Dieses Flugzeug sollte nun auf den Markt gebracht werden.

Zusammenarbeit mit Bölkow

Kurz darauf wurde zusammen mit Dr. Bölkow eine Arbeitsgemeinschaft zwischen der Hanns Klemm Flugzeugbau GmbH und der Bölkow-Entwicklungen



L20 Nachbau Daimler Museum



Hanns Klemm mit dem Versuchsflugzeug L17

KG gegründet. Dr. Bölkow überarbeitete die Pläne der Vorkriegs 107, und die erste Nachkriegs-Klemm startete am 4. September 1956 mit Karl Voy am Steuer zu ihrem Erstflug. Der Bau erfolgte bei der Apparatebau Nabern GmbH und im Oktober 1957 wurde aus der Arbeitsgemeinschaft die Klemm-Flugzeuge GmbH, mit Hansjürgen Klemm und Richard Schreiber als Geschäftsführer. Die Firma hatte ihren Sitz in Böblingen.

Es entstanden in kurzer Folge die Typen 107 A und 107 B; die Unterschiede lagen hauptsächlich in der Motorisierung. Der Typ A hatte den 90 PS-Continental-Motor und war gemessen an der Rüstmasse des Flugzeuges zu schwach, so dass in Typ B der 150 PS Lycoming O 320 eingebaut wurde. Am 1. November 1957 ging die KL 107 in Serie. Beim Typ C, der seine Musterzulassung am 29. September 1959 erhielt, wurden das Fahrwerk und der Kabinenbereich verbreitert. Die Zusammenarbeit zwischen Klemm und Bölkow entwickelte sich sehr schwierig und der Verkauf lief schleppend, so dass die Klemm-Flugzeuge GmbH am 30. April 1959 aufgelöst wurde und die Rechte der KL 107 auf den Apparatebau Nabern GmbH übertragen wurden. Ab diesem Zeitpunkt war die offizielle Herstellerangabe: Apparatebau Nabern GmbH und am Leitwerk stand Klemm KL 107.

Bölkow entwickelte auf Basis der Erfahrungen aus der KL 107 einen Viersitzer in Schalenbauweise, der unter der Entwicklungsbezeichnung KL 107D lief. Bölkow vermarktete dieses Flugzeug, da es sich aus seiner Sicht um eine völlige Bölkow-Neukonstruktion handelte, unter seinem eigenen Namen, als Bölkow 207. Der Prototyp der 207



Hans Klemm 1935

startete am 10. Oktober 1960 zum Erstflug; von diesem Flugzeug wurden 88 Exemplare gebaut.

Letzte Klemm-Flugzeuge

Mit der Klemm 107C ist die Ära der Klemm-Flugzeuge zu Ende gegangen. Die letzte „Klemm“ wurde 1961 gebaut. In Summe wurden von diesen drei Typen zwischen 1956 und 1961 55 Exemplare hergestellt.

Am 30. April 1961 starb Hans Klemm in Fischbachau/Oberbayern.

Klemm-Flugzeuge setzten Meilensteine in der deutschen Luftfahrtgeschichte auf dem Gebiet der Sportfliegerei. Hans Klemm und sein Werk sollten nicht vergessen werden, und es ist unser Bemühen mitzuhelfen, dass weiterhin Klemm-Flugzeuge an unserem Himmel zu sehen sind.

Was ist das Erbe von Hans Klemm?

Dr. Hans Klemm ist aus heutiger Sicht der Vater der heutigen Ultra-Leichtflugzeuge, da er die Konstruktionsmerkmale von Leichtflugzeugen mit der L15 und den nachfolgenden Typen als Erster konsequent aufgegriffen und unternehmerisch umgesetzt hat.

Die von ihm aufgestellten Prinzipien, wie ein wirtschaftliches und leistungsfähiges Sportflugzeug aussehen soll, haben auch heute noch Gültigkeit. Wenn man die Leistungsdaten einer Klemm der frühen Jahre mit denen eines modernen UL vergleicht, wird man frappierende Gemeinsamkeiten feststellen können.

Klemm-Daimler Leichtflugzeug L 20

Die L 20 entwickelte Hans Klemm 1923 bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft als Sport- und Reiseflugzeug. Er produzierte sie von 1926 an, nach Verlassen des Unternehmens, in Eigenregie. Mit einer solchen L 20, die er „Kamerad“ taufte, wurde der 20 Jahre alte Friedrich Karl Freiherr von Koenig weltbekannt. Von August 1928 bis November 1929 unternahm er einen legendären Flug um die Welt.

Die von Hans Klemm gebauten Flugzeuge erlangten Weltruhm. Unter anderem waren Elly Beinhorn und andere große Namen der damaligen Fliegerei Kunden seiner Firma. Mit einem seiner Flugzeuge gelang ein spektakulärer Flug nach Bangkok und Singapur. Außerdem baute er verschiedene Variationen seiner Erfolgsmaschine als Tiefdecker, Wasser- und Kabinenflugzeuge und Schulungsflugzeuge.



Hans Klemm (1885–1961) vor einem seiner selbst entwickelten Leichtflugzeuge, einer KL 26, während seiner Balkanreise 1934

Literatur

- Supf, Peter: Hanns Klemm. Der Schöpfer des Leichtflugzeugs. Stuttgart 1955.
- Dr. Hanns Klemm: 1885–1961. Gedächtnisausstellung Im Höfle vom 30.11.1981–16.1.1982. Stadt Böblingen, Stadtarchiv. Böblingen, 1982.
- Kens, Karlheinz: Klemm-Leichtflugzeuge L 20 und L 25 – Wunder von damals. In: Kultur und Technik 8 (1984). Stadt Böblingen (Hg.): Böblingen gedenkt seiner Fliegertradition: aus Anlaß von 100 Jahre Dr. Hanns Klemm, 1885–1961, 70 Jahre Militärflugplatz, 1915–1918, 60 Jahre Landesflughafen Stuttgart-Böblingen, 1925–1938 mit einer Ausstellung vom 24. April – 9. Mai 1985 im Foyer der Sporthalle Böblingen/Ausstellung und Katalog: Erich Kläger. Böblingen o. J. (um 1985).
- Scholz, Günter: Zu Leben und Werk von Dr. Hanns Klemm. In: Als man in Böblingen noch in die Luft ging ... – Böblingen, 1990. S. 18–25.

- Gütschow, Fred: Ein Tiefbau-Ingenieur ging in die Luft: vor 115 Jahren geboren: Hanns Klemm, der Schöpfer des Leichtflugzeugs. In: Flugrevue 1990, 4., S. 55.
- Hanns Klemm, der Schöpfer des Leichtflugzeugs: mit Zitaten aus dem Buch: „Hanns Klemm“ von Peter Supf, Drei-Brunnen-Verlag, Stuttgart, 1955. In: Koenig der Lüfte. Ochsenhausen, 2000. S. 197–228.
- Eberhard, Carola; Scholz, Günter (Hgg.): Böblingen und der Traum vom Fliegen. Calw/Böblingen 2000.

Fotos/Textauszüge:
Klemm-Flieger-Forum Stefan Saile
(www.klemm-flieger-forum.de),
Stadtarchiv Böblingen, Archiv der
Akaflieg Stuttgart, Daimler Museum

Mit freundlicher Genehmigung
der German Aviation News,
Ausgabe 4.2020
Redaktion: Reinhard Kircher



Prospekt der Böblinger Firma
Leichtflugzeuge Klemm

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

600-KILOGRAMM FK9 MARK VI ZUGELASSEN

Das Luftsportgeräte-Büro des DAeC (LDG-B) hat am 19. Januar die FK9 Mark VI zugelassen. Die erlaubte maximale Abflugmasse des Hochdeckers des Herstellers B&F Technik Vertriebs GmbH aus Speyer ist 600 Kilogramm sowie 540 Kilogramm mit dem 80 PS starken Rotax 912 UL. Die Flugzeuge aus der FK9-Serie sind vielseitige UL, die auch in der Ausbildung und zum Flugzeugschlepp eingesetzt werden. Weitere Modelle des Herstellers sind in der Musterprüfung und sollen folgen. Das Gerätekenntblatt mit der Nummer 66102 liegt als Download unter „UL-Zulassung“ auf www.daec.de/luftsportgeraete-buero.

Text und Foto: DAeC



Die FK9 Mark VI hat ihre Musterzulassung erhalten

GRUNDÜBERHOLUNG

HUSKY DES LUFTSPORTVEREINS DEGERFELD ERSTRAHLT IN NEUEM GLANZ

Das Schleppflugzeug D-EIPP des Luftsportvereins Degerfeld (Albstadt) wurde grundüberholt. „Die Arbeit kann sich sehen lassen. Unsere Husky ist nun ein richtiges Schmuckstück geworden“ so die Meinung des Vorstandes Guido Voss.

Besonders stolz ist der Verein darauf, dass der größte Teil der Grundüberholung von Vereinsmitgliedern gemacht wurde. Insbesondere zwei Mitglieder haben mit rund 3.000 Arbeitsstunden einen enormen Beitrag zur Umsetzung dieses Projekts geleistet: Dieter Schempp aus Ebingen und Dietrich Braunschweiger aus Bitz sind bereits seit Jahrzehnten Mitglieder des LSV Degerfeld und haben schon das eine oder andere Flugzeug wieder als Team in Schuss gebracht.

Die gute Zusammenarbeit im Team und vor allem auch das Vertrauen, dass der jeweils andere seinen Part sorgfältig und gewissenhaft erfüllt, ist für die beiden eine Voraussetzung, ohne die ein solches Projekt nicht realisierbar wäre. Aber natürlich gehört auch einiges an Wissen dazu.

Die Beteiligten sind geschickte Handwerker

Dieter Schempp ist Raumausstattermeister. Seit 1992 hat er sich auf die Innenausstattung von Flugzeugen spezialisiert. Sein erstes Flugzeug habe er mit seinem Vater grundüberholt. Und wenn man so lange im Verein aktiv sei, lerne man natürlich immer wieder dazu und baue sich dadurch ein Repertoire auf, so Schempp.

Als Mechanikermeister verfügt Dietrich Braunschweiger über ein breites Wissen über die verschiedenen Verhaltensweisen und Besonderheiten verschiedener Materialien. Und auch er hat bereits drei Flugzeuge von Grund auf aufgebaut. „So konnten wir uns super ergänzen“, sagt sein Vereinskamerad Schempp. Neben Erfahrung und Fachwissen ist für Dietrich Braunschweiger bei einer Grundüberholung aber auch die Genauigkeit sehr wichtig. „Du darfst nichts dem Zufall überlassen, du willst ja im Nachhinein selbst drinsitzen, also musst du dir deiner Sache



Dieter Schempp (links) und Dietrich Braunschweiger haben die Husky des LSV Degerfeld gemeinsam grundüberholt

schon recht sicher sein.“ Dieter Schempp stimmt ihm da voll zu: „Wir haben jeden Abend das komplette Werkzeug aufgeräumt und geschaut, ob etwas fehlt. Ein vergessenes Werkzeug in einem Flugzeug kann später böse enden.“

Viele Herausforderungen, gutes Ergebnis

Aber trotz jahrelanger Erfahrung, gegenseitigem Vertrauen und Fachwissen brachte diese Grundüberholung auch einige Herausforderungen mit sich. „Schwierig war, dass wir selbst beim Auseinanderbauen nicht dabei waren und zu wenige Fotos existieren. Wir hatten also teilweise wenig Infos und Vorlagen“, berichtet Schempp.

Alles in allem sind die beiden jedoch sehr zufrieden. Dieter Schempp beschreibt den Moment, als die Husky zum ersten Mal wieder abhob, als ein großartiges Gefühl: „Da hatte ich richtige Schmetterlinge im Bauch und eine Gänsehaut. Die Husky fliegt sich superschön. Und wenn man weiß, dass man so viel daran gearbeitet hat und jetzt wieder alles funktioniert, ist das einfach super.“ Dietrich Braunschweiger kann ihm da nur zustimmen: „Klar manche Sachen hätten immer besser laufen können bei so einem Projekt. Aber der erste Flug war eine innerliche Genugtuung. Man sieht, dass man alles richtig gemacht hat. Und ich persönlich habe auch mehr Vertrauen in Flugzeuge, die ich selbst aufgebaut habe.“

Mit der Husky hat das Degerfeld nun wieder eine super Schleppmaschine. „Sie ist das perfekte Arbeitspferd, da sie sehr leicht und gleichzeitig gut motorisiert ist“, sagt Dieter Schempp.

– Anzeige –

LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 5 31. 2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

LUFTSPORTGERÄTE - BÜRO

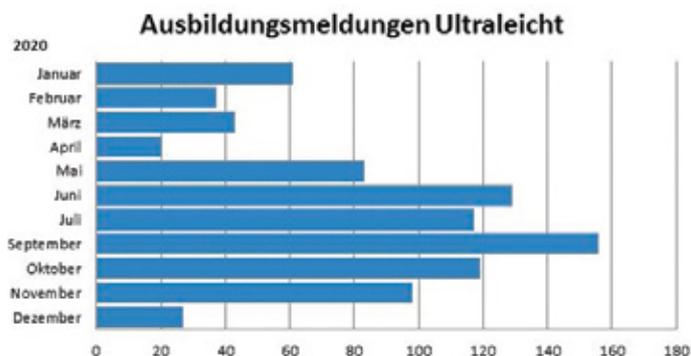
Text und Foto:
Jennifer Mayer

BILANZ ZUM ABLAUF DES GESCHÄFTSJAHRES DES LUFTSPORTGERÄTE-BÜROS: MEHR UL-LIZENZEN TROTZ FLUGBESCHRÄNKUNGEN

Das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) veröffentlicht jedes Jahr einen Tätigkeitsbericht. Über die wichtigsten Zahlen gibt Frank Einführer nachfolgend einen Überblick. Dieser fällt erfreulich aus.

688 UL-Lizenzen haben wir im vergangenen Jahr ausgestellt und damit 81 mehr als im vorausgegangenen Jahr. Das ist bemerkenswert und war aufgrund der fliegerischen Einschränkungen so nicht zu erwarten. 2018 und 2017 waren es auch weniger Neuausstellungen. Die Hälfte der Lizenzerwerber 2020 sind bereits PPL-Inhaber.

1014 Ausbildungsmeldungen für die UL-Lizenz gingen im Laufe des vergangenen Jahres bei uns ein, davon sind 540 Flugschüler gleichzeitig auch gemeldete Mitglieder im DAeC. Wie sich diese Ausbildungsmeldungen übers Jahr verteilen, ist an folgendem Diagramm ablesbar:



Mit 98 neuen Verkehrszulassungen für Ultraleichtflugzeuge (94) und UL-Tragschrauber (4) wurde im Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) die Zahl des Vorjahres erreicht. Insgesamt sechs neue Musterzulassungen mit 600 Kilogramm und eine für 560 wurden bereits erteilt. 48 bestehende Verkehrszulassungen sind schon „aufgelastet“ und geändert. Und es geht 2021 weiter.

Das LSG-B hat 2.800 UL und 130 UL-Tragschrauber im laufenden Bestand. Dazu kommen 89 Leichte Luftsportgeräte bis 120 Kilogramm Leermasse, motorisiert und nicht motorisiert.

Dieser Bericht kommt aber leider auch nicht an der Coronapandemie vorbei. Gewohnte Abläufe, das Büro, Dienstreisen, Theorie- und Praxisprüfungen mussten umorganisiert werden. Auch gab es im März 2020 unter den beauftragten Verbänden abgestimmte Fristverlängerungen für Lizenzen und Berechtigungen. Diese haben wir zum Ablauf am Ende des Jahres noch bis 30. April 2021 verlängert (UL).

Ob und wie die nächsten Fluglehrerlehrgänge stattfinden, können wir noch nicht sagen. Geplante und unter Vorbehalt weiterer behördlicher Auflagen genehmigte Lehrgänge werden jedoch rechtzeitig auf den Internetseiten des LSG-B veröffentlicht. Immerhin konnten 2020 zeitweise Ausbildungen und Prüfungen stattfinden, so dass 47 (genauso viel wie 2019) neue UL-Lehrer und elf neue Fluglehrerassistenten hinzukamen.

13.600 unbefristete UL-Lizenzen werden aktuell beim LSG-B verwaltet, darunter 1.230 mit gültiger Lehrberechtigung. Hinzu

kommen noch 2.285 unbefristete Lizenzen für Fallschirmspringer und 538 Steuererausweise für Großmodellflieger.



Alle Jahresberichte seit 2007 und auch der aktuelle Geschäftsbericht von 2020 sind vollständig als PDF im Internet publiziert unter www.daec.de (→ Luftsportgeräte-Büro → Service → Statistiken).

Text und Foto: Frank Einführer, LSG-B/red.



Obwohl es im vergangenen Jahr durch die Coronapandemie große Einschränkungen für alle Piloten gab, ist der Zulauf auf UL-Lizenzen und -Zulassungen ungebrochen

– Anzeige –

AKADEMISCHE FLIEGERGRUPPE STUTTGART e.V.

KALIBRIERAKTION

01.01. - 31.03.2021

Mehrere Logger gleichzeitig einschicken und bis zu **20%** sparen!

1-2 Logger:	je 40 €
3-4 Logger:	je 36 €
ab 5 Logger:	je 32 €

Beachten Sie auch unseren Express-Service sowie weitere Dienstleistungen und Infos unter www.akaflieg-stuttgart.de

TOLLER TRIP MIT BEEINDRUCKENDEN AUSSICHTEN



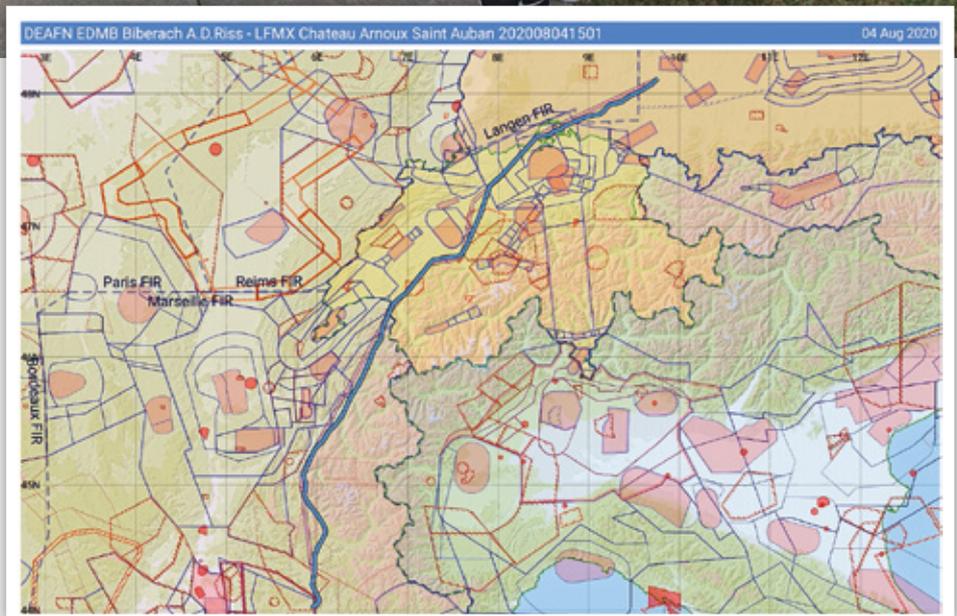
Kurz vor dem Abflug in Sinsheim

Einige Piloten des Flugsportings Kraichgau in Sinsheim sowie ein befreundeter Pilot des LSV Biberach hatten im vergangenen Jahr die Möglichkeit, ihre Fliegerkameraden im Fluglager im französischen St. Auban zu besuchen. Nachfolgend berichtet Magnus Nedoma von dieser Tour, die vom 4. bis 6. August stattfand.

Mit drei Tagen Vorlauf und daher recht spontan ging es dieses Jahr für Hans Himmel, zwei meiner ehemaligen Luft- und Raumfahrttechnik-Kommilitonen, Simon Jeske (LSV Biberach) und Philipp Rechtsteiner, sowie mir nach St. Auban, um dem Vereinsfluglager einen Besuch abzustatten.

Planung mit Hindernissen

Mit dem Hinflugwetter war es leider schwierig. Vom ursprünglichen Plan, gleich früh morgens aufzubrechen, um



Die Flugstrecke zwischen Biberach und St. Auban auf dem Hinflug

mittags am Pool sein zu können, kamen wir gezwungenermaßen recht schnell ab. Deadline für den spätesten Abflug war um 17 Uhr. Dann hätten wir spätestens nach Biberach zu Simon und ab da weiter nach Frankreich aufbrechen

müssen, um noch bei Tageslicht anzukommen, da weder unsere Remo noch der Flugplatz St. Auban nachflugtauglich sind.

Nach unzähligen Seiten NOTAMs, AIP, weight-and-balance, Flugwetter und sonstiger Flugplanung war schließlich die Flugvorbereitung erledigt. Von der eigentlich geplanten Route über den Flughafen Zürich mussten wir wetterbedingt leider Abstand nehmen, um westlich eines großen Niederschlagsgebietes zu bleiben. Wir planten daher eine Route von Sinsheim (EDTK) über Stuttgart nach Biberach zur Zwischenlandung, Auftanken und Aufnehmen von Simon, westlich am Bodensee vorbei über Schaffhausen, Bern, Lausanne, Grenoble und St. Auban. Jedoch mussten wir auch hier flexibel bleiben und uns nach dem Wetter richten. Mehr dazu später.



Blick auf Stuttgart



Vorbei am Mont Blanc



Über dem Thunersee, südöstlich von Bern

Beginn des Hinflugs

Philipp kam morgens mit dem Auto aus Stuttgart und flog direkt ab Sinsheim mit. Mit ihm bepackten Hans und ich die Remo, checkten sie und machten sie für den Start fertig. Dann hieß es auf Wetterbesserung warten, um unser Ziel zu erreichen: sicher und trocken in Frankreich anzukommen. Los ging es letztlich kurz nach 16 Uhr, immer mit einem Auge aufs Regenradar und die Uhr gerichtet. Bereits kurz nach dem Abflug hinter dem Stuttgarter Flughafen erwartete uns der erste Schauer, lokal begrenzt und sehr gut umfliegbar.

Simon, selbst Segelflug- und Motorseglerpilot, holten wir an seinem Heimatflugplatz Biberach (EDMB) ab. Dorthin ging es über den Flughafen Stuttgart, wo uns die netten Fluglotsen

einen Durchflug durch die Kontrollzone D direkt Kurs Biberach genehmigten. In Biberach angekommen, tankten wir die Remo erneut voll um bei dem undurchsichtigen Wetter der ersten Flughälfte genügend Reserven zu haben. Dank der vorhergesagten zehn bis 25 kn Rückenwind war dann wirklich sichergestellt, dass wir mit 160 Liter Avgas in den Tanks auch ohne Zwischenstopp ankommen würden.

Guter Austausch mit dem Fluglotsen in Bern

Weiter ging es ab Biberach dann mit einem Flugplan, der für grenzüberschreitende Flüge nicht nur verpflichtend ist (Österreich teilweise ausgenommen), sondern auch einige Sicherheiten und Vorteile mit sich bringt (Flüge durch Kontrollzonen, Search and Rescue etc.).

Unseren ersten Wegpunkt „AMRUP“ in der Nähe von St. Blasien sparten wir uns wegen der dortigen Schauer und kürzten die Route direkt in Richtung Schweiz nach „EKTUM“ bei Birrfeld ab, was uns direkt über Schaffhausen führte. Dies war für den Lotsen und damit auch für uns kein Problem.

Von dort wollten wir eigentlich direkt über Bern fliegen – dort waren wieder Schauer unterwegs, und wir mussten nach Süden über Thun und Fribourg ausweichen. Hier standen wir in engem Kontakt mit einem Lotsen von „Bern Tower“, den wir eigentlich wegen des Durchfluges angefunkelt hatten. Der Lotse gab uns Hinweise in Bezug auf das Wetter auf unserer Route, und wir konnten wiederum das Wetter an unserer Position durchgeben, um einem anderen Piloten zu helfen, der nach Norden fliegen wollte – so muss das sein, und so macht das Spaß!

Südwestlich von Bern wurde das Wetter endlich besser, und bald schon kam der Genfer See in Sicht. Diesen passierten wir auf ca. 3.000 Meter MSL. Weiter auf dem Weg nach Grenoble boten sich wunderbare Sichten auf den Mont Blanc.

Perfekter Empfang der Vereinskameraden in St. Auban

In der Gegend von St. Auban angekommen, erwarteten uns ein recht turbulenter Anflug und viel Wind. Der Vorteil bei diesem Platz ist aber, dass eine Landung dort eigentlich immer gegen den Wind möglich ist. Nach nonstop zwei Stunden



Glücklicher Copilot kurz vor dem Ziel



Anflug auf St. Auban



Vorbei am Matterhorn

und 36 Minuten Flugzeit mussten wir uns nach der Landung erstmal kurz die Füße vertreten. Danach verzurrten wir die Remo draußen, da es keinen Hallenplatz für uns gab. Regen war nicht vorhergesagt, der Platz trocken, also kein Problem und auf zum Begrüßungsgetränk.

Da wir in der Remo keinen Platz hatten, musste Campingausrüstung wie Gaskocher, Teller etc. in Sinsheim zurückbleiben. Aber wir konnten uns auf unsere Vereinskameraden verlassen und wurden unter anderem durch eine aus Rundfunk und Fernsehen bekannte Köchin köstlich verpflegt (vielen Dank an dieser Stelle an alle, die für kühle Getränke und warmes Essen sorgten sowie Teile unseres Gepäcks mitnahmen).

Aufbruch zum Rückflug

Nach zwei Nächten, viel gutem französischem Essen, ausreichend Getränken sowie ordentlich viel Sonne packten wir wieder für den Heimweg zusammen. Schade eigentlich, wir wären definitiv gerne noch länger geblieben, und das Vereinsfluglager ist immer eine Reise wert – im Optimalfall natürlich volle zwei Wochen.

Zurück ging es wegen der sehr geringen Bewölkung quasi direkt Luftlinie St. Auban – Biberach ins hohe Gebirge, vorbei am Matterhorn. Die Route verlangte eine größere Flughöhe, dafür war sie um einiges kürzer. Wegen des fehlenden Rückenwindes benötigten wir für den Rückflug dennoch geringfügig länger als für den

Hinflug: Zwei Stunden und 36 Minuten waren es auf dem Hinflug, zwei Stunden und 47 Minuten sollen es auf dem Rückflug werden.

Bei guten 35 Grad am Boden, mit 160 Litern Avgas und jedem Quadratmeter des Gepäckraumes voll mit Gepäck. (dank vier leichter Insassen zum Glück mit MTOW und innerhalb der Grenzen) brauchte man für Startlauf und den anschließenden Steigflug mehr Geduld als sonst üblich. Der Steigflug führte uns fast direkt auf Kurs Biberach auf stellenweise FL130 (ca. 4.000 Meter) in deutlich angenehmere Luftschichten, da es darunter einfach unerträglich warm war. Im Steigflug musste man die Öltemperatur der Remo etwas im Auge behalten, aber angekommen auf Reiseflughöhe lieferte



Der Stuttgarter Flughafen von oben



Die Crew: Vorn von links: Magnus Nedoma, Hans Himmel; hinten von links: Philipp Rechtsteiner und Simon Jeske

unsere Remo eine einwandfreie Leistung bei geringem Verbrauch ab. Der Fahrtmesserfehler war nun deutlich zu spüren (TAS>>IAS). Das heißt, wir flogen über Grund bei fast keinem Wind deutlich schneller (ca. 25 Prozent) als es der Fahrtmesser uns anzeigte.

Erfolgreiche Kontaktversuche mit den Lotsen in Italien

Der Erstkontakt mit Marseille verlief in einwandfreiem „Frenghisch“ problemlos. Interessant ist, dass die Flugpläne zwar ins Ausland übermittelt werden, dort aber die Route oft nicht ankommt oder von den Lotsen nicht gelesen wird, da wir (wieder mal) die gesamte Route über Funk durchgeben mussten.

Im Vergleich zum Hinflug verlief der Rückflug ohne wetterbedingte Routenänderungen und damit einiges entspannter. Nach dem Grenzübertritt Frankreich – Italien waren Kontaktversuche auf Englisch mit Milano Information erfolglos, obwohl der Lotse sich doch recht fröhlich und ausgiebig mit anderen italienischen Piloten unterhielt. Versuche, auf anderen italienischen Frequenzen jemanden an die Strippe zu bekommen, schlugen fehl, sodass wir weiterflogen. Der Flugplan war aktiv, und bei den Franzosen hatten wir uns ordnungsgemäß abgemeldet (Squawk war wieder 7000), sodass die Italiener sich auch dort hätten schlau machen können. Mitten über dem Luftraum

des italienischen Lotsen gut 30 Minuten später wollte er dann doch mal wissen, wer wir sind, was wir wollen und wollte dann auf einmal doch mit uns reden. Also bekam er alle Infos, die er brauchte, und das war's dann auch schon.

Tolle Eindrücke auf dem Rückweg

Was auf dem Hinflug der Mont Blanc war, war auf dem Rückflug übrigens das Matterhorn. Die Eindrücke, die wir dort sammelten, waren einfach nur herrlich. Querab Locarno verließen wir Italien, dann ging es in die Schweiz und damit erfolgte der Wechsel zu Zürich Information.

Zuletzt stand ein gemütlicher und langer Sinkflug an – um Motor und Passagiere zu schonen – nach Biberach mit Überflug des Bodensees (von Süden ein eher ungewöhnlicher Anblick).

Nachdem wir Simon abgeladen hatten, ging es über Stuttgart und die heimischen Gefilde wieder zurück nach Sinsheim.

Fazit: Angenehme Reise in zuverlässigem Flugzeug

Alles in allem war der Trip für mich sehr entspannt, lehrreich und spaßig. Das lag zum Großteil auch an den spontanen und angenehmen Mitfliegern in der „Kabine“. Hans flog gefühlt den größten Teil der Strecke, sodass ich mich voll auf Funk und Routen(um)planung etc. konzentrieren konnte.

Nach sechs Stunden und 44 Minuten sowie 1.473 Kilometern sind wir uns einig, dass unsere Remo mehr drauf hat, als nur Platzrunden zu drehen. Man kann sie auch als einwandfreies Reiseflugzeug nutzen – entsprechendes Sitzfleisch vorausgesetzt

Hier noch die Flugdaten von Hin- und Rückflug – jeweils ab/bis Biberach (ab/bis Sinsheim würden noch ca. 40 Minuten und 150 Kilometer dazu kommen)

	Hinflug	Rückflug
Flugstrecke (ab/bis Biberach)	614 km	558 km
Flugzeit	2:36 h	2:47 h
Durchschnittsgeschwindigkeit	236 km/h	200 km/h
Max. Flughöhe	10.900 ft	13.100 ft
Max. Geschwindigkeit	296 km/h	257 km/h

Für mich und Katharina Eckl ging es zwei Tage später nochmal für eine Woche nach Frankreich zum Vereinsfluglager. Die Anreise dauerte dann etwa zwölf Stunden länger, aber dank Daniel und Stefanie Waldvogels Wohnwagen konnte man sich unterwegs wenigstens auch mal aufs Ohr hauen – vielen Dank auch dafür!

Text und Fotos:
Magnus Nedoma

– Anzeige –

Flugzeugausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

Flugplatzausrüstung

ix nav Beratung/Verkauf

Karten Sammelbestellungen

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

irlshop@dieterschwenk.de

07381-938760

AUSSCHREIBUNG

(B) DIE AUSBILDUNG ZUM FI(S)

Übersicht

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband e.V. führt jährlich einen Lehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung als Segelfluglehrer durch. Diese Ausbildung basiert auf der Verordnung (EU) Nr. 2020/358 und den dazugehörigen AMC/GM.

Voraussetzungen der Anwärter

- Mindestalter 18 Jahre
- SPL-Lizenz
- 100 Stunden nach Erteilung der SPL-Lizenz
- 200 Starts nach Erteilung der Lizenz
- Winden- und F-Schlepp-Berechtigung

Zusätzliche Voraussetzungen:

- gute fliegerische Begabung
- fundiertes theoretisches Fachwissen (mindestens SPL-Prüfungswissen)
- guter fliegerischer Erfahrungsschatz
- gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen
- Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit, Kameradschaftlichkeit
- gute sprachliche Ausdrucksfähigkeit
- langfristige Verfügbarkeit als Fluglehrer im Verband

Zeitlicher Ablauf:

- Anmeldeschluss: **30. April 2021**
- Vorab-Testflug **bis 31. August 2021**
- Pädagogik-Wochenende **vom 2. bis 4. Juli 2021, Klippeneck**
- Fachwissen-Wochenende **vom 16. bis 18. Juli 2021, Klippeneck**
- Praktischer Ausbildungslehrgang mit Kompetenzbeurteilung **vom 4. bis max. 17. September 2021, Klippeneck** (je nach Wetter und Teilnehmerzahl)

Kosten:

Die Kosten für BWLV-Mitglieder betragen **1.600 Euro**. Darin sind die gesamte theoretische und praktische Flugausbildung (exklusive Prüfungsflüge) während des Lehrgangs sowie die Übernachtung mit Frühstück im Gästehaus Klippeneck enthalten. Der Betrag wird in zwei Raten vor den jeweiligen Lehrgangsabschnitten in Rechnung gestellt. Nach erfolgter Anmeldung und Bestätigung des Lehrgangplatzes werden bei Nichtteilnahme oder Abbruch der Ausbildung anteilige Kosten fällig.

Kompetenzbeurteilung:

Während der praktischen Ausbildung wird eine Kompetenzbeurteilung (münd-

liche Prüfung, Lehrprobe, praktische Prüfung) durchgeführt. Ist diese bestanden, erteilt die Behörde auf Antrag eine Lehrberechtigung mit zunächst eingeschränkten Rechten (restricted privileges).

Bildungszeit (B):

Für den Lehrgang kann Bildungszeit beantragt werden. Weitere Informationen hierzu stehen auf der BWLV-Homepage unter der Rubrik „Verband“ sowie unter www.bildungszeit-bw.de.

Anmeldung

Die Anmeldung erfolgt über „Vereinsflieger.de“. (Vereinsflieger Mein Profil Seminarangebote Fluglehrausbildung Segelflug FI(S) (AUS-0049)). Das Anmeldeformular ist dort hinterlegt. Das ausgefüllte und unterschriebene Formblatt ist als PDF-Datei an heuberger@bwlv.de oder per Post an **Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V., Bernd Heuberger, Scharrstr. 10, 70563 Stuttgart** zu senden.

Text: Harald Ölschläger,
Verbandsausbildungsleiter
(oelschlaeger@bwlv.de)

TRAINER-TEAM IM DAEC

FRANK STREWINSKY IST NEUER CO-BUNDESTRAINER DER SPORTSOLDATEN

Segelflug-Bundestrainer Wolli Beyer hat das Trainer-Team zur Betreuung der Sportfördergruppe der Bundeswehr neu strukturiert. Neuer Co-Bundestrainer der Sportsoldaten ist Frank Strewinsky. Das Team wird unterstützt von Marcus Dawert und Arnaud Hefer. Am 11. Januar sind vier Sportsoldaten mit ihrer Grundausbildung in die Saison 2021 gestartet. Nach Jahren der sehr

erfolgreichen Betreuung der Sportsoldaten in der Sportfördergruppe der Bundeswehr schied der Co-Bundestrainer und Vorsitzende des Referates Sports Ulrich Gmelin, zum Jahresende 2020 aus den Ämtern aus. Mehr auf www.sportsoldaten-segelflug.eu.



Für die Betreuung der Sportfördergruppe der Bundeswehr ist nun auch Frank Strewinsky mit zuständig

Text und Foto: DAeC

ÜBERSICHT

DEUTSCHE UND INTERNATIONALE SEGELFLUGTERMINE 2021



Zeitraum	Art	Klassen	Ort, Land
10. bis 20. Mai	Qualifikationsmeisterschaft	15-Meter-, Club- und Standardklasse	Zwickau
22. bis 29. Mai	Qualifikationsmeisterschaft	15-Meter-, Clubklasse	Hockenheim
24. Mai bis 4. Juni	Deutsche Segelflugmeisterschaft	18-Meter-, Offene und Doppelsitzerklasse	Bayreuth
25. Juni bis 3. Juli	DM Frauen mit allg. Qualifikation	15-Meter-, Club- und Standardklasse	Mühlenfeld, Brandenburg
18. bis 31. Juli	36th FAI World Gliding Championships	18-Meter-, Offene und Doppelsitzerklasse	Stendal
19. bis 28. Juli	Qualifikationsmeisterschaft	Club- und Standardklasse	Landau
24. bis 31. Juli	Qualifikationsmeisterschaft	15-Meter-, Club- und Standardklasse	Aalen-Elchingen
31. Juli bis 14. August	12th FAI Junior World Gliding Championships	Club- und Standardklasse	Tabor, Tschechien
6. bis 15. August	Qualifikationsmeisterschaft	15-Meter-, Club- und Standardklasse	Lachen-Speyerdorf
7. bis 14. August	Qualifikationsmeisterschaft	15-Meter-, Club- und Standardklasse	Rotenburg
8. bis 22. August	36th FAI World Gliding Championships	Renn-, Standard- und Clubklasse	Montluçon, Frankreich
9. bis 20. August	DM Junioren	Club- und Standardklasse	Burg Feuerstein

Alle Angaben ohne Gewähr und unter Vorbehalt (Coronabestimmungen), Stand: 27. Januar 2021

Text: DAeC
Foto: Achim Fischer

VEREIN ZUR FÖRDERUNG DES HISTORISCHEN SEGELFLUGS

SELTENE SCHÄTZE WIEDER FLUGTAUGLICH MACHEN



Weihe 50 im Windenschlepp

An Fliegertreffen in Baden-Württemberg nimmt regelmäßig ein Verein mit seltenen Oldtimer-Segelflugzeugen teil, der seinen Sitz in Bayern hat. Auf der Hahnweide, dem Nortel oder in Aalen-Elchingen konnte man seine Flugzeuge schon sehen. Es handelt sich dabei um den Verein zur Förderung des historischen Segelflugs (VFhS).

In dem Verein haben sich begeisterte Segelflieger zusammengetan, um alte Flugzeuge zu fliegen, reparieren und zu erhalten. Beheimatet ist der VFhS aber nicht nur in Bayern. Auf Flugplätzen in Bayern (Neuburg, Greding, Kempten), Hessen (Gelnhausen) und Baden-



Die DFS Olympia-Meise, D-1348



Ka 3, D-3621



Weihe 50, D-7080



K 8, D-1573

Württemberg (Aalen-Elchingen) gibt es Zweigstellen, die mit den dort ansässigen Luftsportvereinen kooperieren.

Seit der Gründung im Dezember 2000 als private Interessengemeinschaft hat sich die Gruppe in einen Verein gewandelt, der insgesamt mit über 30 Flugzeugen in dieser Art wohl ziemlich einmalig ist. Von den 30 Holzsegelflugzeugen sind 13 flugtauglich und in Betrieb, einige werden restauriert und andere sind in drei verschiedenen Landkreisen, teils als Brüche, eingelagert.

Der VFhS ist ein Förderverein, dessen Ziel es ist, historische Segelflugzeuge in die Luft zu bringen und nicht in einem Museum verstauben zu lassen. Daher können die Mitglieder des VFhS die Oldtimersegelflugzeuge, bei denen der

Verein Halter bzw. Eigentümer ist, bei den verschiedenen Zweigstellen uneingeschränkt nutzen oder für eine bestimmte Zeit ausleihen. Neben den vereinseigenen Flugzeugen können auch Flugzeuge im Privatbesitz von Mitgliedern genutzt werden.

Aktuell sind in Neuburg auf dem dortigen Fliegerhorst, in Greding, Kempten und Gelnhausen ein oder, je nach Bedarf, mehrere vereinseigene Oldtimer aufgebaut stationiert. In Aalen-Elchingen wartet unter anderem eine privat betriebene Ka 3 auf ihre Einsätze. Anbei stellt der Verein einige seiner Flugzeuge vor.

Mehr zu dem Verein gibt es online unter <https://vfhs.wordpress.com>

Text und Fotos: Peter Dresen



Kranich IIb, D-8504



Der Kranich IIb im Detail

DEUTSCHE KLASSENREKORDE

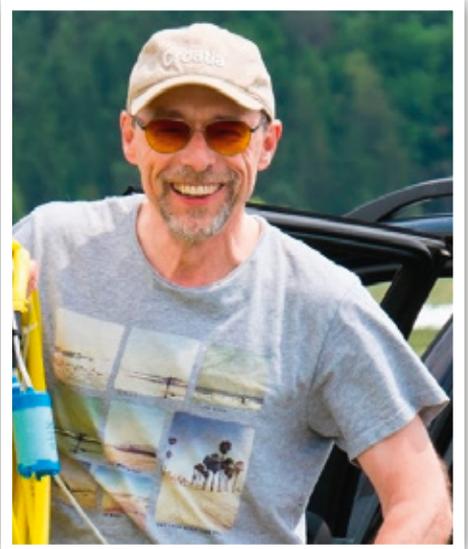
MIT DURCHHALTEVERMÖGEN ZUM 1.000-KILOMETER-FAI-DREIECK

Am 12. Juli 2020 flogen Karl Eugen und Sebastian Bauder von Blaubeuren aus im Team mit ihren 15m-Ventus 2a ein angemeldetes 1.000-Kilometer-FAI-Dreieck. Anfang Januar 2021 wurden die beiden Flüge als deutsche Klassenrekorde der 15m-Klasse in drei Disziplinen bestätigt. Anders als bei deutschen Rekorden werden für deutsche Klassenrekorde nur Flüge mit Startpunkt in Deutschland gewertet. Karl Eugen Bauder beschreibt, wie die Rekorde zustande kamen.

Seit über 20 Jahren plante ich einen 1.000-Kilometer-Flug in Süddeutschland mit meinem 15m-Flugzeug, und zwar in

der Königsdisziplin als angemeldetes FAI-Dreieck. Zahlreiche Versuche scheiterten am meist für eine solche Strecke zu kleinräumigen Wetter. Die Erfahrung zeigte, dass es im Mittel nur sehr wenige für dieses Projekt notwendige Wetterlagen im Jahr gab, die praktisch nie zu meinem Terminkalender passten.

Eine solche stellte sich zum Beispiel am Sonntag, 13. Mai 2012 ein. Mein Ventus war beim Hahnweide-Wettbewerb, als Matthias Sturm 1.000,7 Kilometer mit seiner ASW27 vorlegte. Er war der erste und bis 12. Juli 2020 einzige Pilot mit dieser Leistung. Ein Grund dafür ist die hierfür notwendige gründliche Planung,



Karl Eugen Bauder, der auch als D-Kader-Trainer im BWLV aktiv ist, schaffte am 12. Juli 2020 zusammen mit seinem Sohn Sebastian einen neuen Rekord

denn Kursführung und Wendepunktwahl müssen gut zum zu erwartenden Wetter passen. Es ist diese Herausforderung, die für mich den Reiz angemeldeter Aufgaben ausmacht, welche den Tag maximal nutzen.

Im Juli 2020 waren die Wettervorhersagen gut

Also beobachteten Sebastian und ich nach der Corona-Zwangspause die Wettervorhersagen genau und arbeitsteilig. Sebastian analysierte die Vorhersagen des amerikanischen Wettermodells, ich konzentrierte mich auf die Messwerte und das Modell des DWD.

Anfang Juli 2020 gab es dann einige brauchbare Tage, die jedoch entweder im Westen zu stabil oder im Osten zu feucht waren. Als dann am 7. Juli Stefan Langer mit seiner ASG29 ein 1.000-Kilometer-FAI-Dreieck geflogen und danach noch 200 Kilometer angehängt hatte, analysierte ich Satellitenbilder und Logfiles seines Schenkels vom nördlichen zum südöstlichen Wendepunkt genau und stellte fest, dass Stefan mit den Ausbreitungen keine erkennbaren Probleme hatte. Diese Analyse war unser Schlüssel zum Erfolg, denn die Wetterprognosen für Sonntag, 12. Juli, waren denen vom 7. Juli sehr ähnlich. Wie am Dienstag waren im Osten 6/8 bis 7/8 ACs vorhergesagt und die Cu-Basis mit 2.100 Meter NN auch nur mittelpträchtig.

Gute Erfolgsaussichten

Für eine realistische Erfolgsaussicht sprachen aber drei Aspekte: Die ca. zehn Stunden Thermikdauer mit Beginn um 9.30 Uhr loc., ein zentrales Bodenhoch mit Kern in der Mitte unseres Dreiecks,



Gute Vorbereitung – hier bei Sebastian Bauder – ist für so außergewöhnliche Flüge essenziell



Die beiden glücklichen Piloten nach der Landung am Heimatflugplatz in Blaubeuren

das uns auf dem ersten und dritten Schenkel Rückenwind und auf dem zweiten Schenkel Seitenwind versprach, sowie der Temp, der eine thermisch sehr gute Luftmasse erwarten ließ. So checkten wir die Luftraumsituation und präparierten unsere Avionik. Alle drei Wenden (siehe Abbildung Logfile) waren durch zahlreiche vorangehende Flüge in diesen Bereichen optimiert.

Der Sonntag begann dann für uns früh. Kurzes Wetterupdate, Sportzeuge aktivieren, Flugzeuge aufbauen, Brigitte sorgte für die richtige Flächenbelastung und den Transport zum Start. Aber dann kam manches anders als gedacht. Die ersten Cu entwickelten sich zwar bereits gegen 9.10 Uhr ca. 20 Kilometer westlich, aber am Platz war es noch blau und die Luft ziemlich ruhig. Um 9.34 Uhr hob ich ab, Sebastian zwei Minuten später. Nach dem Schlepp auf 1.000 Meter AGL ging es zunächst über die Startlinie und danach 25 Kilometer in nahezu ruhiger Luft den zum Teil bereits wieder zerfallenden Cus entgegen.

Schwierigkeiten zu Beginn

Bei Münsingen war es dann für mich unten raus schwierig, mehr als 1m/s Steigen zu finden, also erst mal beißen, 200 Meter hochmachen und besseren Bart suchen. Von da an lief es prächtig. Sebastian, der den Einstieg in die Thermik besser erwischte, flog voraus über die Mitte der Schwäbischen Alb, ich auf der Südseite. Westlich von Tuttlingen trafen wir uns wieder. Nur dumm, dass meine Superwende Rothaus genau in der Mitte zwischen zwei Wolkenstraßen lag, also blieb uns eine längere Gleitstrecke im Fallen nicht erspart.

Bevor ich mich richtig darüber ärgern konnte, stolperten wir kurz vor dem

Wendesektor unverhofft in einen guten Bart und der Rückenwind trieb uns beim Kurbeln in den Sektor. Der zweite Schenkel lief dann ordentlich, wenn auch nicht mühelos, und die wenigen guten Bärte musste man exakt erwischen, was Basti im Schwarzwald und mir im Kraichgau besser gelang. Ab dem Odenwald ging es dann im engen Team. Mein physischer Durchhänger im Odenwald dauerte nur wenige Minuten und war dank Bastis Führung kein Problem. Spannend wurde es in der südlichen Rhön, als die Cu dick wurden und seitlich in ACs verliefen. Gut im Zeitplan liegend, beschlossen wir, südöstlich der Wasserkuppe die Überentwicklung zu queren, um weit vorn eine sonnenbeschienene Stelle zu erreichen.

Frieren im Schatten

Die Luftmasse hielt, was sie versprach, und es ging dann in 300 Meter AGL mit 1,8 m/s nach oben. Auf dem letzten Stück des zweiten Schenkels begann ich zu frieren. Im Schatten mussten wir mit schwachem Steigen maximale Höhe machen, denn die zweite Wende war großräumig abgeschattet und wir mussten zur Umrundung 40 Kilometer gleiten. Auf dem kompletten dritten Schenkel bereute ich, keine lange Unterhose angezogen zu haben, denn der größte Teil unseres Flugwegs lag im Schatten und lange Gleitstrecken unter den dunkleren Konturen der ACs waren angesagt. Die wenigen Stellen mit Sonneneinstrahlung lieferten aber zuverlässig ordentliche Steigwerte, so dass mir dieser Schenkel eher wie ein gemütlicher Winterspaziergang vorkam.

Vor der dritten Wende hatten wir dann eine Reihung auf Kurs, die allerdings zehn Kilometer westlich des Wendepunkts in Richtung Bayerischer Wald

weiterging. Auf diesen zehn Kilometern, von der Reihung weg zur Wende Chorkov und wieder zurück ins sonnenbeschienene Gelände brauchten wir 1.000 Höhenmeter und ich fand mich danach knapp über den Bäumen der Hügel nördlich Cham wieder, als das Fallen aufhörte. Wider Erwarten kam an der angeflogenen Stelle nur ein Nullschieber und ich war froh, als Sebastian in diesem Moment einige Hundert Meter nördlich gutes Steigen meldete. Immerhin waren das dann über 3m/s, und ich profitierte wieder vom Team.

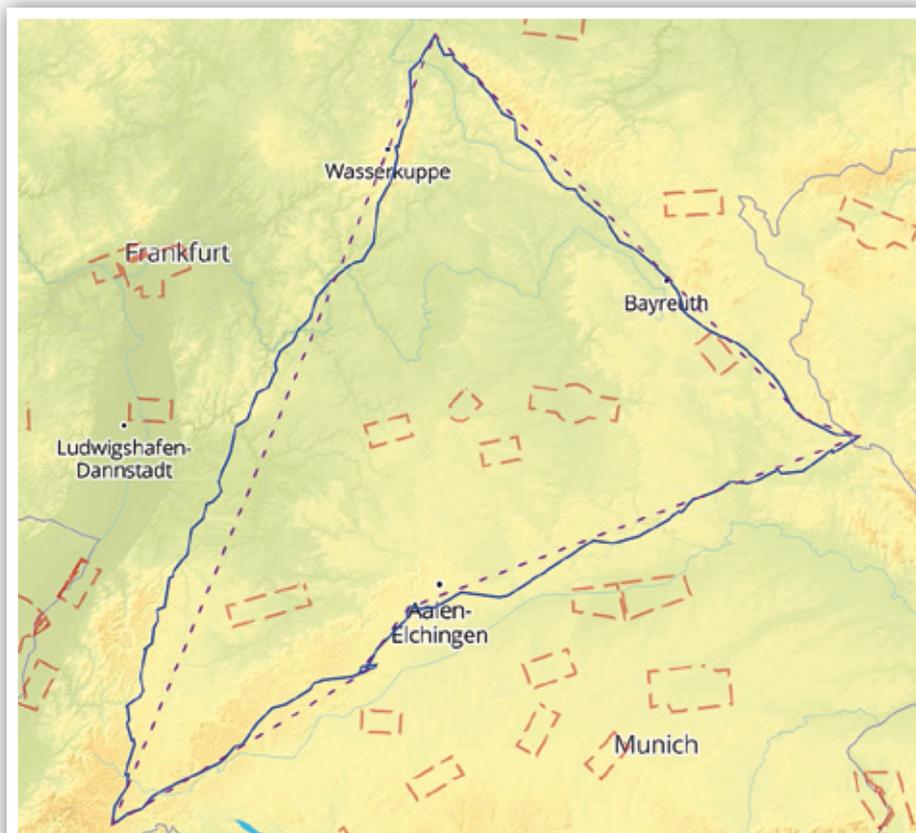
Spannung zum Ende des Flugs

Danach wurden die Gleitstrecken immer länger, mehrmals mussten wir in schwachem Steigen etwas Höhe machen, um wieder einen besseren Bart zu erreichen. Als gegen 18.45 Uhr die Bilderbuchquellwolke südlich Harburg anfangs nur noch 0,4m/s Steigen mit leichter Besserungstendenz brachte, wurde es spannend, denn das Härtsfeld war komplett blau. Sollte das der letzte Bart gewesen sein? Einige Hundert Meter unter der Basis ließ das Steigen wieder nach und wir mussten deutlich unter Endanflughöhe weiter durch nahezu tote Luft vorbei an den Hotspots Neresheim, Nattheim und Heidenheim. Da war es wohl deutlich vorher lange abgeschirmt.

Unsere letzte Hoffnung war das Steinheimer Becken, das wir aufgefächert anflogen. Plötzlich meldete Sebastian über der Schäfhalde Sitzdruck. Sofort schlug ich einen Haken nach Norden und kreiste deutlich unter ihm ein. Nicht nur unsere Stimmung, sondern auch der Bart wurde besser und hievte uns auf sichere Endanflughöhe.

Den Rekord endlich geschafft

Der Rest war dann einfach, die Albsüdseite lud noch zum Weiterfliegen ein, aber nach über zehn Stunden Flugzeit



Der Flugweg der Aufgabe: Blaubeuren – Rothaus (östlich Schluchsee) – Milmesberg (westlich der Wartburg) – Chorkov (Südende des Oberpfälzer Waldes) – Blaubeuren

verzichteten wir darauf und landeten übergücklich mit 1.003,64 Kilometern für den deutschen Klassenrekord in der Disziplin Dreieckstrecke. Zusätzlich gab es für Sebastian mit 101 Stundenkilometern noch den Geschwindigkeitsrekord über 1.000-Kilometer-Dreieckstrecke und für mich mit 1.008 Kilometern den Rekord Freie Dreieckstrecke.

Fazit:

Trotz gründlicher Auswahl lagen an diesem Tag alle drei Wendungen denkbar ungünstig und keine wäre im freien Flug von uns angeflogen worden. Gerade solche Unwägbarkeiten sind es, die diese Aufgabenform so reizvoll machen.

Wir erwischten beide einen Tag mit mentaler Stärke. Zu keinem Zeitpunkt, also auch nicht in den zahlreichen schwierigen Situationen, dachten wir an eine Planänderung oder gar ans Umkehren, sondern fanden immer wieder Lösungen für die sich stellenden Probleme.

Der Teamflug sorgte nicht nur für Entspannung und Ressourcenschonung, sondern ermöglichte uns auch, das richtige Maß zwischen hohem Schnitt und Absaufrisiko zu finden.

Text: Karl Eugen Bauder
Fotos: Karl Eugen Bauder/
Chris Hiller/Martin Söll

FÖRDERVEREIN SEGELKUNSTFLUG IM BWLV

TERMINÄNDERUNG FÜR DIE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG!

Die Jahreshauptversammlung des Fördervereins Segelkunstflug im BWLV konnte wegen der Pandemie-Lage nicht wie angekündigt am 13. Februar stattfinden und wurde verschoben.

Neuer Termin ist nun am Samstag, 8. Mai 2021.

Nähere Informationen und Details bitte auf der Homepage www.segelkunstflug.com nachlesen.



Text: Ralph Rainer

RESTAURIERUNG EINER K 8 IM DACHBODEN

UPDATE AUS DEM OBERSTÜBCHEN

Die 19-jährige Jana Kostritzka von der Fliegergruppe Hülben hat ein ehrgeiziges Projekt am Laufen: Im Dachgeschoss des elterlichen Hauses in Owen setzt sie eine alte K 8 instand. Deren Rumpf wurde zu Beginn mit einem Kran durchs Dachfenster gehievt, danach begann mit Hilfe von Eltern, Freunden und Vereinskameraden die Restaurierung (der adler berichtete). Doch was macht die K 8 eigentlich? Jana gibt nachfolgend einen Überblick zum Zwischenstand.

Nach knapp 3,5 Litern Lösemittel, um den Spannlack von Flächen und Rudern zu entfernen, 0,5 Kilogramm Harz und Mikrobällons, zwei Stunden Spachteln und vier Stunden Flächenschleifen ist nun der größte Abschnitt abgeschlossen: die Vorbereitungen der Flächen für die Rohbauabnahme und die Bespannung.

Für Sicherheit sorgen nicht nur die auffällende Lackierung, sondern auch die im Seitenleitwerk eingebauten Anti-Kollisionslichter. Die Anti-Kollisions-Lichter wurden elegant in das Sperrholz mit eingearbeitet und erfüllen mit sehr hellem Blitzen auf alle Fälle ihren Zweck. In diesem Zuge wurden auch Funkantenne und GPS verbaut und geprüft. Zudem hat eine neue Düse ihren Platz in der Seitenflosse gefunden. Somit konnte die letzte große Holzreparatur abgeschlossen werden.

Letzte Arbeiten am Rumpf

Auch haben nun alle Beschläge von Querruder, Seitenruder, Höhenruder, Klappen und Rumpf – frisch gesäubert, lackiert und wenn nötig gefettet – wieder ihren Platz gefunden. Beschläge, die nicht ausgebaut werden konnten, wurden durch feines Sandstrahlen gereinigt und wieder neu lackiert. Alle Ansteuerungen sind ebenfalls sauber gefettet verbaut.

Weiter geht es nun mit den letzten Arbeiten am Rumpf: Dort werden noch die Steuerseile für Quer- und Seitenruder sowie die Steuerseile für die Bug- und Schwerepunkt Kupplung eingezogen. Für die Vorrichtung der Kupplung wurde nicht einfach eine gelbe Kugel verwendet, sondern eine Art „Mini-Billardkugel“, welche eine Zahl der Kennung trägt.

Doch nicht nur die Klinkvorrichtung hat eine Billardkugel erhalten, auch der Haubenverschluss der normalen geschlossenen Haube und der Cabrio-Haube wurden mit einer solchen Billardkugel mit Zahlen der Kennung des Flugzeuges versehen – der Teufel steckt eben im Detail.

Querrudergestänge muss außerhalb des Dachbodens ausgebaut werden

Einige wenige Vorbereitungen für die Rohbauabnahme müssen noch getroffen



Ein neues Schild mit dem Kennzeichen musste her



Hübsches Detail: Für einige Vorrichtungen, etwa an der Kupplung oder am Haubenverschluss, wurden „Mini-Billardkugeln“ mit Zahlen der Kennung verwendet



Frisch gesäubert und lackiert: Die Restaurierung schreitet voran



Auch an der Seitenflosse wurde kräftig gearbeitet



Auf dem Dachboden des Elternhauses hat die K 8 ihr warmes und trockenes Plätzchen

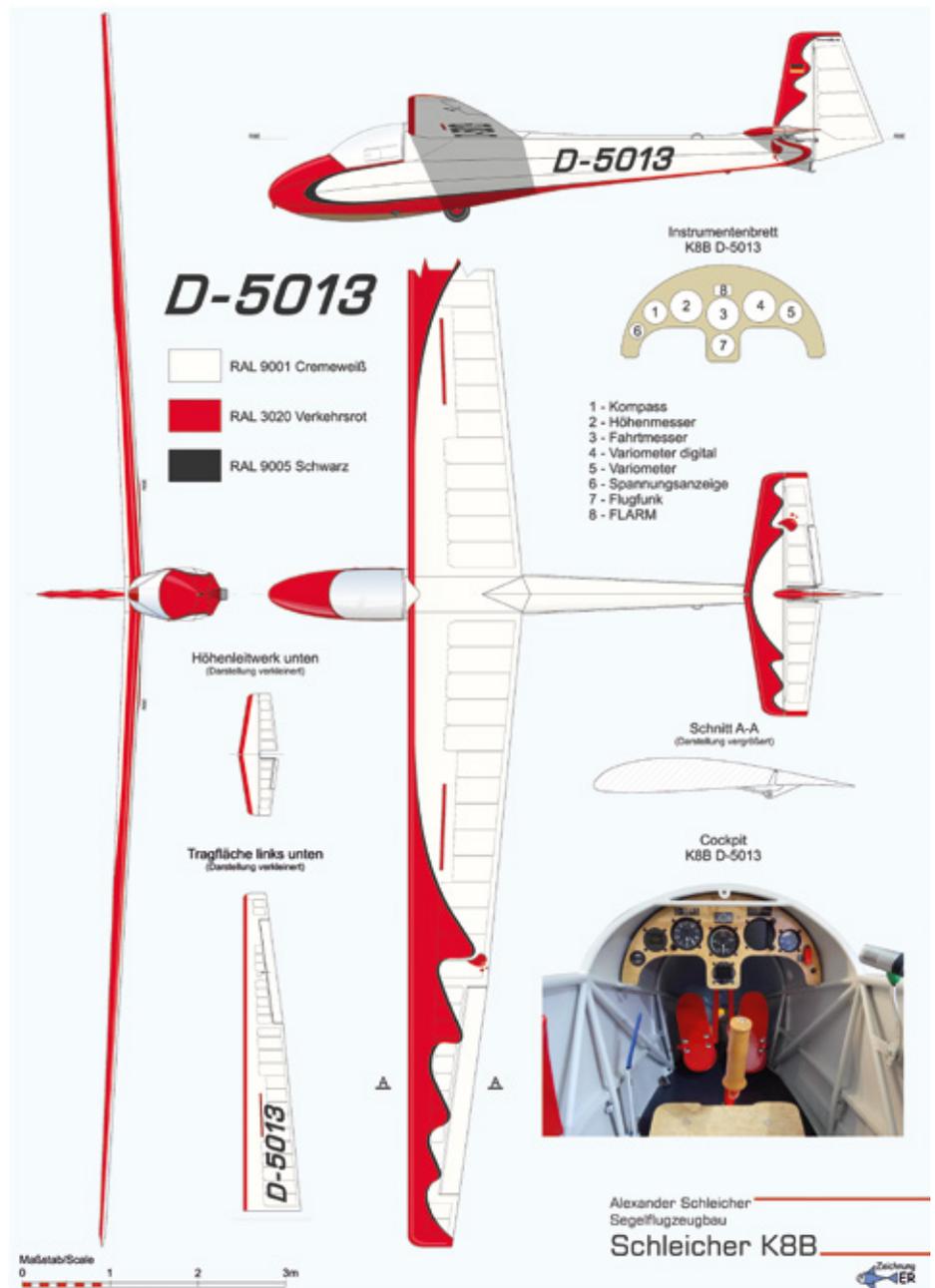
werden. Es ist geplant, das Querruderge-
stänge, nachdem der Vogel das Ober-
stübchen verlassen hat, auch noch ein-
mal auszubauen, sandzustrahlen und
wieder neu zu lackieren. In diesem Zuge
werden auch die Lagerfilze erneuert.
Hierfür werden die Lagerfilze vorgestanz
und Sperrholz zum Verschließen vorbe-
reitet. Dies kann leider nur außerhalb des
Dachbodens stattfinden, da dieser nicht
genug Platz bietet, um die Gestänge aus
der Fläche auszubauen.

Nun ist endlich auch die Suche nach ein-
em Anhänger für den Vogel erfolgreich
abgeschlossen. Um genau zu sein, endete
die Suche im schönen Kassel. Durch Zu-
fall wurde der Hänger auf Segelflug.de
gefunden und findet nun Anfang März
den Weg nach Owen. Es werden einige
Anpassungsarbeiten auf den Hänger zu-
kommen, um ein einwandfreies Nest für
den Vogel zu schaffen. Der Rumpfwagen
des Anhängers muss auf den breiten
Rumpf der K 8 angepasst werden und
auch für die tiefen Flächen wird etwas
GFK- und Schweißkunst benötigt werden.

Vorfreude auf den Erstflug

Sobald es Schnee, Eis, Nässe und natür-
lich auch die aktuellen Coronamaßnah-
men zulassen, verlässt der Vogel das Nest
und wird fürs Durchstarten vorbereitet.
Wie letztlich der Erstflug aussehen wird
und ob es ein größeres Fest für alle
Unterstützer und Helfer geben darf,
steht leider noch in den Sternen. Wir
hoffen natürlich, dass die Covid-Lage
sich bald wieder beruhigt und wir dann
zusammen den Erstflug feiern dürfen.

Text: Jana Kostritza/red.
Fotos: Jana Kostritza/
Zeichnung: Hans-Jürgen Fischer



So soll die K 8 am Ende aussehen: ein restauriertes Schmuckstück
in ungewöhnlichem, rot-weißem Gewand

– 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

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 Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Bespannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- Die punktuelle Auftriebseinleitung 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.

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

NATIONALE UND INTERNATIONALE MEISTERSCHAFTEN WERBUNG FÜR DEN SEGELFLUG



Startvorbereitungen bei der WM 2006 in Eskilstuna/Schweden

Coronabedingt sind im vergangenen Jahr die meisten zentralen Segelflug-Wettbewerbe und -Meisterschaften ausgefallen. Für Breitensportler mag dies nicht so relevant sein wie für die Spitzenpiloten. Lothar Schwark erklärt, warum aus seiner Sicht die großen Wettbewerbe und Meisterschaften dennoch ein Muss für alle Segelflieger sein sollten: Sie sind eine gutes Aushängeschild für den Luftsport.

Mit Erscheinen dieser adler-Ausgabe steht die Flugsaison 2021 vor der Tür. Hoffen wir, dass uns das Coronavirus nicht weiter ausbremst und wir alle möglichst bald wieder entspannt abheben können. Während die Hobbypiloten sicherlich von entspannten Flügen rund



Der Showteil gehört bei Weltmeisterschaften auch dazu – wie etwa bei der WM in Schweden

um den heimischen Flugplatz träumen, stehen die Streckenfüchse in den Startlöchern, um wieder erlebnisreiche Überlandflüge anzugehen. Viel zu kurz kam im vergangenen Jahr der zentrale Wettbewerbssegelflug, messen konnte man

sich dagegen immerhin auf dezentraler Ebene im OLC und bei der DMSt.

Wettbewerbe und Meisterschaften sind für mich dennoch weiterhin wichtige Botschafter für den Segelflug. Mit einigen Bildern zurückliegender Segelflug-Weltmeisterschaften möchte ich nochmals die Faszination unseres Sportes wiedergeben. Wie in fast keiner anderen Sportart verschmelzen hier der Mensch, die Technik und die Natur zu einer Einheit.

Segeln als Vorbild

Da kann höchstens das Segeln mithalten, das wie wir Segelflieger auch auf die Naturkräfte zurückgreifen kann. Wie packend das sein kann, zeigte unlängst die härteste Solo-Regatta Vendée Globe, als der Deutsche Boris Herrmann in 80 Tagen, 15 Stunden, 59 Minuten und 45 Sekunden mit seiner Yacht „Sea Explorer“ die Weltmeere bezwang. Auch Herrmann nutzte eine hoch komplexe Technik. Ohne erfahrene Meteorologen ging bei seinem Trip über die Meere



Auch solche Bilder nehmen Lokalredaktionen der Zeitungen gerne: Charlie Bauder bei der WM in Eskilstuna/Schweden



Mit der Kraft der Sonne: Anflüge bei Weltmeisterschaften

sicher nichts. Dazu zählte auch seine außerordentliche Erfahrung, um 28.000 Seemeilen in Einsamkeit zu bewältigen. Ohne Sponsoren und Förderer wäre so ein packendes Abenteuer nicht möglich gewesen. Die Medien, das Internet und das Fernsehen berichteten regelmäßig über die härteste Regatta der Welt. So werden moderne Helden gemacht!

Mediale Plattformen für den Luftsport gewinnen

Was hat das Ganze nun mit dem Segelfliegen zu tun? Auch wir haben unsere Helden! Zu allererst sind es natürlich die ehrenamtlichen Mitglieder in unseren Vereinen. Sie sorgen für einen geordneten Ablauf im Verein und auf den einzelnen Flugplätzen. Dieses wichtige Grundgerüst ermöglicht eine kostengünstige Ausbildung und Ausübung unseres Freizeitvergnügens. Erfreulicherweise berichten immer mehr Vereine über ihre Aktivitäten in den einzelnen Medien. Und spannende Berichte über den Flugsport konnte man im vergangenen Jahr auch in den dritten Fernsehprogrammen der einzelnen Länder verfolgen. Da tut sich also was.

Doch auch die großen Wettbewerbe sind hier wichtig. Vielleicht gelingt es uns

noch mehr, die verschiedenen Medien und Plattformen für unseren Sport zu gewinnen. Gerade Wettbewerbe und internationale Meisterschaften bieten die Möglichkeit, Interessierten die Faszination des Segelfliegens nahezubringen. Auch wir haben Piloten mit großer Ausstrahlung! Wenn man diese zum Beispiel über den gesamten Wettbewerbszeitraum begleitet, kommt sicher eine spannende Story heraus. Höhen und Tiefen der Piloten, spannende Flugaufnahmen, die Begleitung der Bodenteams usw. können wirkungsvoll weitergegeben werden.

Geeignete Themen gibt es zuhauf

Sportarten wie Skispringen zeigen bei der Berichterstattung, wie man die Sportart spannend aufarbeiten kann. Gerade die Interviews mit den Sportlern bringen die Gefühle der Sportler – ob negativ oder positiv – gut zum Ausdruck. Die Einschaltquoten der Sender belegen den Erfolg. Das können wir Segelflieger genauso gut, wenn wir im Nachhinein einen Flug schildern! Gut bebildert ist so was auch für die regionale Presse interessant, zumal unsere Flugzeuge auch noch so formschön aussehen.

Die Redakteure freuen sich zudem auch über tolle Pilotenporträts; hier gibt es zahlreiche Motive, während der Startvorbereitung oder nach der Landung. Ebenso gut kommen Flugaufnahmen an, in denen die Dynamik des Segelfliegens wiedergegeben wird. Anflüge mit der langen Wasserfontäne etwa begeistern immer wieder viele Menschen, die unseren Sport verfolgen. Und wenn wir der Redaktion einen spannenden Text anbieten, in dem der Pilot schildert, dass er gerade so der Außenlandung entgangen ist, hat das großes Potenzial – Menschen mögen halt andere Menschen und deren Gefühle. Abgesehen davon: Gerade in der Ferien- oder „Saure Gurken“-Zeit freuen sich die Redaktionen nahezu immer über einen Bericht.

Beispiele für gelungene Berichterstattung

Vielleicht schaffen wir es, dass das Fernsehen bei großen Wettbewerben wie zum Beispiel Weltmeisterschaften wieder mehr auf unseren Sport eingeht. Alles schon mal da gewesen – so wurde die Eröffnungsfeier der WM in Paderborn live im Sportstudio übertragen. Aber da hatten wir mit Karl Senne, der zu dieser Zeit Leiter des ZDF-Sportstudios war,



Aussagekräftiges Motiv: die LS 10 von Holger Back nach einer Außenlandung auf einem schwedischen Feld – ein Bild wie ein Porträt



Michael Sommer bei seinem Endspurt in Lüsse. Dort holte er seinen zweiten WM-Titel

auch einen Fachmann auf diesem Gebiet. Als erfahrener Segelflieger wusste er, worauf es ankam. Und so gab es eben auch Berichte im ZDF-Sportstudio von damaligen Rekordflügen mit Erwin Müller in Australien. Damals platzierte sich auch – wenn ich mich richtig erinnere – Hans-Werner Grosse unter den Top Ten bei der Wahl zum Sportler des Jahres. Das war damals ein stark beachteter Erfolg.

Auch heute haben wir zum Beispiel mit Klaus Ohlmann einen Luftsportler, der

sicher gut für manchen neuen TV-Bericht ist. Mit seinem 3.008-Kilometer-Wellenflug oder der Mount-Everest-Mission ist er für mich einer der Helden des Segelflugs. Mit vier WM-Titeln wäre auch Michael Sommer ein attraktiver Sportler für die Berichterstattung.

Hoffen wir, dass zum Beginn der Segelflug-WM in Stendal in diesem Jahr Corona so weit auf dem Rückmarsch ist, dass viele Besucher die Faszination des Wettbewerbssegelflugs miterleben können.

Vielleicht steigen auch die Fernsehsender auf diese große Veranstaltung im Mutterland des Segelflugs ein – die Chance auf eine gute Werbung bietet sie allemal.

Text: Lothar Schwark/red.
Fotos: Lothar Schwark

HERZLICHE EINLADUNG! HOHENLOHER VERGLEICHSFLIEGEN 2021



Beim Hohenloher Vergleichsfliegen sind sowohl erfahrene Wettbewerbspiloten wie auch Streckenflug-Anfänger und Fluglehrer-Flugschüler-Teams willkommen

Der Segelflug-Wettbewerb „Hohenloher Vergleichsfliegen“ wird dieses Jahr wieder im Mai ausgetragen und ist ein Freundschaftswettbewerb im Leistungssegelflug. Er dient der Förderung des Leistungssegelflugs und bietet die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch unter Segelflug-Piloten aus verschiedenen Vereinen und Altersgruppen.

Der Wettbewerb fördert die Zusammenkunft und Freundschaft von Piloten, ihren Familien und Helfern. Willkommen sind sowohl erfahrene Wettbewerbspiloten, Streckenflug-Anfänger und ganz besonders Fluglehrer-Flugschüler-Teams.

Der Wettbewerb wird in folgenden Klassen ausgetragen:

- Gemischte Klasse: Segelflugzeuge gemäß DAeC-DMSt-Index-Liste bis Index 109. Wasserballast ist nicht zugelassen.
- Leistungsklasse: Startberechtigt sind alle Segelflugzeuge.

Austragungsort:
Segelfluggelände Weipertshofen,
Käsbacher Straße,
74597 Stimpfach-Weipertshofen

Veranstaltungszeitraum:
Donnerstag, 13. Mai, bis Sonntag,
16. Mai 2021, und

Samstag, 22. Mai, bis (Pfingst)Montag, 24. Mai 2021

Anmeldungen sind bis zum 31. März 2021 auf www.sfgcrailsheim.de/hvf möglich. Sollte der Wettbewerb pandemiebedingt nicht stattfinden können, wird die Anmeldegebühr natürlich erstattet. **Bitte die Hinweise in der Ausschreibung beachten!**

Bei Fragen steht das Wettbewerbsteam unter wettbewerb@sfgcrailsheim.de zur Verfügung.

Text: Tino Früh,
Sportfliegergruppe Crailsheim
Foto: SFC Crailsheim



FLUGPLATZ STRAUSBERG

EINLADUNG ZUM 24. KLEINEN SEGELFLUGZEUG-OLDTIMERTREFFEN

Beim sogenannten Kleinen Segelflugzeug-Oldtimertreffen kommen die Fans historischer Segelflugzeuge zu einem gemütlichen Austausch zusammen

Vom 26. bis 29. August 2021 findet auf dem Flugplatz Strausberg in Brandenburg das 24. Kleine Segelflugzeug-Oldtimertreffen statt. Zu diesem sind Oldtimer-Piloten aus ganz Deutschland herzlich eingeladen

Die Anreise ist bereits ab Mittwoch, 25. August, möglich, und das Fliegen ab Donnerstag, 26. August.

Ausrichter: Flieger-Club Strausberg

Anmeldung: bei Frank-Dieter Lemke (fd.lemke@gmx.de/
Tel. 0174-19 42 132)

Adresse für die Anfahrt: Flieger-Club Strausberg e.V.,
Flugplatzstraße F 1.33, 15344 Strausberg

Gebühren:

- Einmalige Organisationsgebühr 15 Euro – zu entrichten von jedem Piloten
- Windenstart 5 Euro
- freie Hangarierung im FCS-Hangar/ 10 Euro je Nacht in großer Halle der Betreibergesellschaft
- Camping sowie Benutzung der sanitären Anlagen (FCS-Objekt sowie Turm) kostenlos
- Flugzeugschleppstart hinter der Funk FK 9 Mark IV je Minute 2,80 Euro

Auf der Party am Samstagabend, 28. August, werden die drei schönsten und interessantesten Oldtimer-Segelflugzeuge ausgezeichnet. Möglicherweise gibt es auch eine Streckenflugwertung und/oder weitere Wertungen.

Verpflegung/Infrastruktur:

Catering für alle wird vorbereitet. Camping mit Stromanschluss. Genutzt werden können der Clubraum, die Küche und die Duschen nebst Toiletten (FCS-Objekt sowie Turm), ebenso die Segelflugwerkstatt. Die Windenschleppstrecke ist 1.200 Meter lang. Schleppen wird eine Hercules 4. Als Schleppflugzeuge stehen die Strausberger Funk FK 9 Mark IV sowie möglicherweise die Wilga 35 aus Nardt bereit.



Weitere Infos gibt es auf der Homepage des Flieger-Clubs Strausberg unter www.flieger-strausberg.de.

Text: Frank-Dieter Lemke

Foto: Frank Henze

– 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

Region 3 – Ostalb-Donau

SWR-FERNSEHEN ZU GAST BEIM LSV DEGERFELD

Das „Leben am kältesten Ort“ zu ergünden – so lautete der Auftrag für die bekannte SWR-Fernsehreporterin Sonja Faber-Schrecklein in der Landesschau-Reihe „Sonja in“. Die Motivation für das SWR-Team, deshalb nach Albstadt zu fahren, war klar: Die Zeit Ende Januar und Anfang Februar ist statistisch gesehen die kälteste des Jahres, das belegen langjährige klimatische Beobachtungen. Was könnte also passender sein, als zu dieser Jahreszeit aus dem Ort zu berichten, der den Kälterekord in Baden-Württemberg hält? Dies ist die Doline Degerfeld – dort wurde am 1. März 2005 die kälteste, jemals in Baden-Württemberg gemessene Temperatur von -36,1 Grad Celsius verzeichnet. Deshalb war die Landesschau-Reporterin auf dem Degerfeld und in Bitz unterwegs. Ihr Ansatz lautete: Eintauchen in die Lebenswirklichkeit der Menschen vor Ort. Was treibt die Menschen um, was beschäftigt sie? Wie lebt man am kältesten Ort von Baden-Württemberg? All das wurde in dem Beitrag beleuchtet.

Doch damit nicht genug: Passend zum Wintereinbruch ging Sonja Faber-Schrecklein auch der Frage auf den Grund, was man denn bei so viel Schnee und Kälte auf einem Flugplatz machen kann. Eine kleine Abordnung des LSV Degerfeld erklärte sich gerne bereit, dem SWR einen Einblick zu gewähren. Gedreht



Landesschau-Moderatorin Sonja Faber-Schrecklein mit Team beim Interview auf dem Flugplatz Degerfeld mit Dieter Beck (links), Ehrenmitglied des LSV Degerfeld und BWLV-Präsidentialrat Südwestfalen/Hohenzollern

wurde auf dem Turm, in der Segelflughalle und in der Werkstatt.

Leider blieb es durch die aktuellen Coronaregeln vor allem bei Erzählungen über die typischen Aktivitäten, die normalerweise zu dieser Zeit auf Hochtouren laufen würden – die Werkstatt- und die Winterarbeit. An Fliegen zu denken war bei den enormen Schneemengen, die Mitte Januar auf der Schwäbischen Alb lagen, ohnehin unmöglich. „Dennoch haben die Dreharbeiten viel Spaß gemacht, und es freut uns immer, wenn wir

unser Hobby einigen Menschen näherbringen dürfen – hoffentlich bald auch wieder live“, so das Fazit von Flugbetriebsleiter Tom Ebert.



Der Beitrag kann in der ARD-Mediathek angeschaut werden

Text: Jennifer Mayer/Michael Kost/red.
Foto: Jennifer Mayer

Region 7 – Schwarzwald

AUF DER SUCHE NACH DER FREIHEIT

„Was fangen wir mit unserer Freiheit an?“ Das ist die zentrale Frage des Songs, den Alexander Sehringer geschrieben und mit den Chormitgliedern des „Chorus Delicati“ filmisch in einem Video umgesetzt hat. Das Besondere daran: Auch Air-to-Air-Aufnahmen und Bilder vom Flugplatz in Müllheim wurden dabei verwendet.

Es ist eine Botschaft der Hoffnung, die der „Chorus Delicati“ da in Zeiten des ewig erscheinenden Corona-Lockdowns in Deutschland in Szene gesetzt hat: Was bleibt an persönlichen Freiheiten, wenn so vieles wegfällt? Das ist tatsächlich eine

ganze Menge, wie die Chormitglieder zeigen – sie singen und tanzen in dem viereinhalbminütigen Video, was das Zeug hält. Der Pandemie geschuldet natürlich jeweils einzeln, die Szenen wurden später zusammengesetzt. Dabei deuten sie mit verschiedenen Gegenständen – seien es Fahrräder, Wanderschuhe oder eben auch Flugzeuge – an, womit sie jeweils selbst den Gedanken an Freiheit assoziieren. „Uns war wichtig, dass jeder einen persönlichen Bezug einbringt“, erklärt Alexander Sehringer.

Der 30-Jährige ist Musiker durch und durch: Er leitet nicht nur mehrere Chöre

in der Gegend ums südbadische Müllheim, sondern er betreibt mit den Milchhaus-Studios auch ein eigenes Tonstudio und ist erfolgreicher Plattenproduzent. Das nun entstandene Video ist der Tatsache geschuldet, dass er ebenso wie seine Chöre und viele andere Künstler derzeit zur Untätigkeit verdammt ist. „Wir wollten eigentlich mit dem Chorus Delicati schon im März ein Konzert in Badenweiler geben. Das wurde immer wieder verschoben, dann schließlich ganz abgesagt. So entstand die Idee, einen Song aufzunehmen – wir mussten ja was tun“, erläutert Sehringer.



Die große Freiheit gibt's für viele Menschen auch in der Luft

Auf dem Flugplatz groß geworden

Da der „Chorus Delicati“ auch ein Ensemble ist, das oft Musical-Nummern im Programm hat, sei klar gewesen, dass nur ein Video „mit viel Show und Performance“ infrage komme, so Sehringer. Darum seien nun auch verschiedene Orte im Video zu sehen – darunter der Flugplatz des Markgräfler Luftsportvereins in Müllheim.

Den kennt Alexander Sehringer schon seit seiner Kindheit bestens. Sein Vater Eugen Sehringer ist langjähriger Pilot in Müllheim und ehemaliger Vorsitzender des Vereins. „Ich fliege zwar selbst nicht, bin aber auf dem Flugplatz groß geworden“, erzählt Alexander Sehringer. Da lag es nahe, auch die Halle und ein paar Luftaufnahmen im Video zu zeigen.

Für das Video hat der junge Chorleiter viel Zeit und Mühen investiert. Schon im vergangenen März begannen die Videoaufnahmen, später kamen die Videoaufnahmen hinzu. Nicht nur die eigenen Chormitglieder, sondern auch Gastmusiker aus ganz Süddeutschland und der Schweiz mussten integriert werden, Am 30. September schließlich wurde das Video veröffentlicht.

Viele positive Rückmeldungen

Die Rückmeldungen ließen nicht lange auf sich warten. „Die waren sehr positiv“, berichtet Alexander Sehringer. Inzwischen wurde das Video auf YouTube fast 2.800 Mal angeklickt. Offenbar hat der Chor mit seiner lebensfrohen Performance den Nerv vieler Menschen getroffen. Doch nicht nur das: Die Botschaft, dass



Einige Mitglieder des Chores „Chorus Delicati“ bei den Filmaufnahmen vor der Halle des Markgräfler Luftsportvereins in Müllheim

auch die Künstler eine Perspektive in diesen Zeiten brauchen, ist deutlich geworden. „Und am Ende ist es einfach auch ein Zeitzeugnis – so ist die Lage halt gerade, uns war wichtig, das aufzuzeigen, sagt der Chorleiter.“

Letztlich will er aber gar nicht zu viel hineininterpretieren. „Jeder soll für sich selbst etwas in dem Video entdecken“, sagt Sehringer. Also gilt: Einfach mal anschauen – und vielleicht gerade als Pilot ein bisschen vom Fliegen und der großen Freiheit träumen.



Das Video ist auf YouTube (Stichwort „Chorus Delicati – Was fangen wir mit unserer Freiheit an?“) und unter www.milchhausstudios.de zu finden

Text: Simone Bürkle
Fotos: Alexander Sehringer

– Anzeige –

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

MAINTENANCE

CAMO-CHAOS ODER VEREINFACHUNG?

Wer sich ohne juristische Sachkenntnis mit den neuen Regelungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness) beschäftigt, muss erst mal einen langen Atem beweisen. Denn die Neufassung von CAMO und CAO kommt etwas sperrig daher. Die wichtigsten Neuerungen erklärt der Rechtsanwalt und Luftfahrtsachverständige Frank Dörner.

Es hat etwas gedauert, aber nun haben sich die Allgemeine Luftfahrt und die Sportfliegerei langsam an das europäische System zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit/der „Continuing Airworthiness“ gewöhnt: also das Auseinanderfallen von „Überwachung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“ durch eine CAMO, welche die nahtlose technische Dokumentation und Überwachung von Fristen gewährleisten soll, und die Instandhaltung durch einen Teil-145 oder einen M/F-Betrieb.

Allesamt geregelt in der europäischen Verordnung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, der VO (EU) Nr. 1321/2014 und ihren Anhängen. Dort vor allem die Anhänge I – der „Part“ oder „Teil-M“, der Anhang II – mit dem „Part 145“ und für das „Freigabeberechtigte Personal“ der Anhang III – mit dem „Part 66“. Also Schreibbüro (CAMO) und Werkstatt (Instandhaltung) mit unterschiedlichen Genehmigungen und Prüfern, deren fachliche Berechtigungen hochkompliziert über Kategorien, Unterkategorien, Systemberechtigungen, Gruppen und Luftfahrzeugmusterberechtigungen beschrieben ist. Seit Anfang des Jahres sind „neue“ Anhänge der Verordnung hinzugekommen: der „Part ML“, der „Part-CAMO“ und der „Part-CAO“.

Die Vorgängerversion der VO (EU) Nr. 1321/2014 war die VO (EG) Nr. 2042/2003. Diese findet aufgrund einer mangelhaften Pflege der nationalen Vorschriften nach wie vor Erwähnung in der deutschen Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV). Die „Continuing Airworthiness“ mancher nationalen Vorschriften leidet auch unter den häufigeren Änderungen des ohnehin schon recht komplexen EU-Luftrechts.

Genau dieser Umstand birgt aktuell auch Potenzial für Diskussionen mit dem



Überarbeitete Regeln sollen eine Verschlinkung der Instandhaltungsanforderungen für die Allgemeine Luftfahrt bringen

Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als Genehmigungshörde für die CAMOs und CAOs beziehungsweise deren nationalen Betrieben. Denn für die national überwachten Luftfahrzeuge nach Annex I der Luftfahrt-Grundverordnung/Basic Regulation ist eine der Nfl II-50/13 entsprechende Bekanntmachung noch nicht verfügbar. Zur Umsetzung der im Jahr 2013 geänderten LuftGerPV wurden die nationalen Anpassungen und Ergänzungen zur VO (EG) Nr. 2042/2003 definiert und als Nfl II-50/13 veröffentlicht. Ein aktuelles Pendant fehlt.

Auch eine Aktualisierung der LuftGerPV steht derzeit noch aus. Diese Lücke wird hoffentlich zeitnah gefüllt werden, da ansonsten vor allem bei den im Luftsportbereich häufig anzutreffenden Annex-I-Luftfahrzeugen wie zum Beispiel historischen Flugzeugen, Nachbauten und Selbstbau-Luftfahrzeugen ein Engpass droht. Aktuelle Genehmigungen gelten zwar noch, aber neue werden mangels Rechtsgrundlage wohl nicht erteilt.

Doch zurück zu den „normalen“ Luftfahrzeugen, also denjenigen, die den direkten EU- beziehungsweise EASA-Regulierungen zuzuordnen sind. Seit dem 24. März 2020 sind die geänderten Vorgaben der VO (EU) Nr. 1321/2014 zu beachten. Wie üblich gibt es eine Übergangszeit und einen spätesten Zeitpunkt zum Abschluss der Änderungen. Zum Part M kommt nun der Part ML (Maintenance Light) hinzu. Mit diesem Teil soll in der technischen Überwachung die Intention der „General Aviation Roadmap“ der EASA, nämlich die weitere Vereinfachung und Verschlinkung der Regeln für die

Allgemeine Luftfahrt, umgesetzt werden. Dieser Teil gilt, soweit nicht in einem Luftfahrtunternehmen nach VO (EG) Nr. 1008/2008 betrieben, für folgende Luftfahrzeuge:

- Flugzeuge mit maximaler Abflugmasse (MTOM) bis 2.730 Kilogramm
- Hubschrauber mit MTOM bis 1.200 Kilogramm und maximal vier Insassen
- Sonstige ELA2-Luftfahrzeuge

Trotz der Neufassung der Regelungen gibt es keine wesentlichen Änderungen oder Erleichterungen. So dürfen auch auf Grundlage des Part ML zum Beispiel Eigentümer beziehungsweise Halter von ELA1- und ELA2-Luftfahrzeugen eine eingeschränkte Instandhaltung selbst durchführen, sofern die Luftfahrzeuge nicht gewerblich eingesetzt werden. Diese Arbeiten sind in der Anlage II zum Part ML beschrieben. Bislang waren diese inhaltsgleich in Anlage 8 zum Part M (bzw. den AMC hierzu) zu finden. Ausgeschlossen davon sind weiter kritische Instandhaltungsaufgaben, Arbeiten, die den Ausbau größerer Komponenten oder Baugruppen erfordern oder zum Beispiel nur mit Spezialwerkzeug oder kalibrierten Geräten durchgeführt werden können. Auch Sonderuntersuchungen wie z.B. nach einer harten Landung bleiben genehmigten Betrieben vorbehalten.

In Anlage III zum Part ML werden komplexe Instandhaltungsaufgaben beschrieben, die ausdrücklich nicht vom Halter in Eigenregie durchgeführt und freigegeben werden dürfen. Dies sind beispielsweise Änderungen, Reparaturen oder der Austausch von Holmen aller

Art, von Tragflächen-Hauptrippen, Motorträgern, Rumpflängsträgern, Tragflächen- oder Leitwerksstützstreben, Sitzbefestigungen samt Schienen und Ähnliches durch Nieten, Kleben, Laminieren oder Schweißen. Der Pilot/Eigentümer kann jedoch wie bisher auch einfache Sichtprüfungen oder Maßnahmen durchführen, um den Allgemeinzustand, offensichtliche Schäden und den normalen Betrieb von Zelle, Motoren, Systemen und Komponenten zu prüfen.

Eine Liste der Arbeiten, die vom (per Fluglizenz zugelassenen) Piloten/Eigentümer durchgeführt werden können, ist den Acceptable Means of Compliance/AMC 1 zum Anhang II des Part ML zu entnehmen. Diese sind nach ATA-(Air Transport Association) Kapiteln gegliedert und EASA-seitig weiterhin leider nur in Englisch verfügbar. Hier ein paar Beispiele aus der ATA-Liste: Schleppauslöseeinheit und Schleppseil-Einziehmechanismus – Reinigung, Schmierung und Schleppseilwechsel (ATA 09); Ausrüstung Sicherheitsgurte – Ersatz von Sicherheitsgurten mit Ausnahme von Gurten mit Airbagsystemen (ATA 25). In ATA 32 geht es ums Fahrwerk: Fahrwerk, Räder – Ausbau, Austausch und Wartung, einschließlich Austausch der Radlager und Schmierung. Die Liste für Flächenflugzeuge umfasst insgesamt 27 ATA-Kapitel und weit über 100 Einzelarbeiten. Um festzustellen, ob etwas in Eigenverantwortung durchgeführt werden darf, hilft also nur der Blick in das AMC-Material. Für den Einsatz an kommerziellen Flugschulen (sowohl ATO als auch DTO), den gewerblichen spezialisierten Flugbetrieb und den gewerblichen Einsatz von Segelflugzeugen und Ballonen gibt es diese Möglichkeit nicht. Dort muss die Organisation entweder selbst über CAMO- oder CAO-Berechtigungen verfügen oder solche Betriebe unter Vertrag nehmen.

Keine CAMOs nach dem alten Part M mehr

Aber nicht nur der Halter kann oder muss sich mit neuen Regeln vertraut machen. Auch die Betriebe sind am Zug: Spätestens zum Ende der Übergangsphase ab dem 24. September 2021 wird es keine CAMOs und Instandhaltungsbetriebe nach dem alten Part M (Unterabschnitte G bzw. F) mehr geben. Alle bestehenden M/F-Instandhaltungsbetriebe und M/G-CAMOs müssen neue Genehmigungen erhalten, damit sie ihre Tätigkeit fortsetzen können. Bereits seit dem 24. September 2020 müssen Altanträge und Altverfahren zur Zulassung solcher Betriebe abge-

schlossen sein. Der neue Part CAMO und der neue Part CAO stellen eigene Anforderungen an eine CAMO und den „kombinierten Lufttüchtigkeitsbetrieb“, CAO. Ein solcher CAO-Betrieb kann, je nach Genehmigungsumfang, sowohl CAMO-Tätigkeiten, also die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, als auch Tätigkeiten eines Instandhaltungsbetriebs durchführen. Der Genehmigungsumfang kann Folgendes enthalten:

- Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit
- Genehmigung des Instandhaltungsprogramms
- Freigabe der Instandhaltung
- gegebenenfalls auch die Prüfung der Lufttüchtigkeit

Dies ist jedoch auf „nicht komplexe“ Luftfahrzeuge beschränkt, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen eingesetzt werden. Immerhin können dies sogar mehrmotorige Turboprop-Flugzeuge bis 5,7 Tonnen Abflugmasse sein. Das heißt, bis zum 24. September 2021 müssen alle CAMOs (sowohl für komplexe als auch für nicht-komplexe Luftfahrzeuge), die nach dem alten Part M/G genehmigt sind, mit den neuen Anforderungen nach Part CAMO übereinstimmen und damit vor allem auch ihr Handbuch (CAME) umgeschrieben haben. Dabei gelten teils erweiterte Vorgaben bezüglich Management System, Safety Management und Occurrence Reports.

Alternativ kann eine bestehende CAMO einen Antrag auf die Genehmigung nach Part CAO stellen. Und der Umfang kann, falls das Handbuch entsprechend erweitert wird und die betrieblichen und personellen Voraussetzungen erfüllt sind, sogar zusätzlich um die Instandhaltung, das heißt um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, ergänzt werden – natürlich

ebenfalls verbunden mit einem neuen, angepassten Handbuch (CAE). Gleiches gilt sinngemäß für M/F-Instandhaltungsbetriebe.

Was die CAO angeht, so sind die Anweisungen auf die General Aviation zugeschnitten. Das zu erstellende Handbuch ist zwar auch komplex und umfangreich, die CAO benötigt aber zum Beispiel kein Safety Management System, jedoch noch immer ein Qualitätssystem. Für kleine CAOs reicht dazu sogar eine sogenannte „innerbetriebliche Prüfung“. Eine solche „kleine CAO“ beschränkt sich dabei auf Part-ML-Luftfahrzeuge (also ELA1/ELA2), hat maximal zehn an der Instandhaltung beteiligte Mitarbeiter (bezogen auf eine Vollzeitbeschäftigung) und höchstens fünf Personen sind an der Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit beteiligt.

Auch der Genehmigungsumfang ist übersichtlicher: Für Luftfahrzeuge nach Part ML sind keine einzelnen Muster mehr im Abschnitt „Scope of Work“ des Handbuchs notwendig. Stattdessen wird ein Gruppenrating in der Genehmigung vermerkt.

Genehmigung von Instandhaltungsprogrammen

Seit dem 24. März 2020 gelten für die Regeln der VO(EU) Nr. 1321/2014 Part ML ebenfalls neue Anforderungen bei der Erstellung von Instandhaltungsprogrammen. Das Instandhaltungsprogramm heißt künftig auch in Deutschland AMP (Aircraft Maintenance Program). Die Abkürzung IHP (Instandhaltungsprogramm) bleibt den Annex-I-Luftfahrzeugen zumindest vorläufig erhalten. Das AMP und gegebenenfalls Änderungen müssen ab diesem Zeitpunkt

- vom Eigentümer oder Halter erklärt werden, wenn die Aufrechterhaltung



Die neuen Regelungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (Continuing Airworthiness) beinhalten einige Veränderungen

der Lufttüchtigkeit des Luftfahrzeuges nicht von einer CAMO oder CAO geführt wird

- oder von der für die Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit verantwortlichen CAMO oder CAO genehmigt werden, das heißt nicht mehr wie früher vom Luftfahrt-Bundesamt.

Eine Ausnahme von der Pflicht zur Erstellung eines AMP gibt es, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Alle vom Hersteller herausgegebenen Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit werden ohne Abweichungen befolgt.
- Alle durch Service-Bulletins, Service Letters und sonstige fakultative Service-Informationen abgegebenen Instandhaltungsempfehlungen, beispielsweise die Zeit zwischen Überholungen (TBO), werden ohne Abweichungen befolgt.
- Es sind keine zusätzlichen Instandhaltungsaufgaben auszuführen, die sich aus eingebauten Geräten oder Änderungen am Luftfahrzeug ergeben oder aus am Luftfahrzeug vorgenommenen Reparaturen, Komponenten mit Lebensdauerbegrenzung und flugsicherheitsrelevanten Komponenten, besonderen Betriebsgenehmigungen oder der Nutzung des Luftfahrzeugs und dem Betriebsumfeld. Das heißt also faktisch: nur zu Beginn eines Flugzeuglebenslaufes.

Das AMP enthält unter anderem Angaben zum Eigentümer, Grundlagen des AMP (Vorgaben des Herstellers), Angaben zur Piloten-/Halter-Instandhaltung und Festlegung, ob das AMP vom Halter erklärt oder von einer CAMO/CAO genehmigt wird. Es muss zudem entweder dezidiert die Aufgaben oder Inspektionen gemäß dem geltenden Mindestinspektionsprogramm (MIP) beschreiben oder uneingeschränkt auf die Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (ICA) verweisen, die vom „Inhaber

der Entwurfsgenehmigung“, also dem Entwicklungsbetrieb/Inhaber der Musterzulassung, herausgegeben werden.

Bereits genehmigte AMPs behalten ihre Gültigkeit. Im Rahmen der jährlichen Überprüfung des AMP müssen eventuell Anpassungen vorgenommen werden. Muster-AMPs sind sowohl beim LBA als auch zum Beispiel beim DAeC auf der Homepage des Fachbereiches Technik zu finden.

Die Freigabe der Instandhaltung kann, wie bisher, von einem Instandhaltungsbetrieb nach Part 145 erteilt werden. Auch ein Betrieb nach Part CAO mit Privileg zur Instandhaltung sowie unabhängiges freigabeberechtigtes Personal mit erweitertem Berechtigungsumfang und der Pilot oder Eigentümer, soweit zulässig, können die Freigabe erklären.

Für die Prüfung der Lufttüchtigkeit gibt es künftig, je nach Einsatzbereich des Luftfahrzeuges, unterschiedliche Möglichkeiten. Für alle Luftfahrzeuge gilt: Die Prüfung der Lufttüchtigkeit kann wie bisher auch durch die Behörde oder eine CAMO erfolgen. Dazu kommt nun für die nicht komplexen Luftfahrzeuge auch die CAO, wenn sie dieses Privileg hat. Dies kann zudem für Part-ML-Luftfahrzeuge auch durch einen reinen Instandhaltungsbetrieb bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahreskontrolle oder durch unabhängiges Lufttüchtigkeitspersonal (Prüfer für Jahresnachprüfung) bei Durchführung der 100-Stunden- oder Jahresinspektion erfolgen, sofern dieses über die Zusatzberechtigung zur Prüfung der Lufttüchtigkeit verfügt.

ARC-Ausstellung und Verlängerung

Bei der Ausstellung einer Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC/Airworthiness Review Certificate) nach Part M gilt weiterhin, dass dies durch die Behörde aufgrund einer Empfehlung oder eigener Prüfung auf EASA-Form 15a erfolgt. Bei Prüfung durch eine

CAMO oder CAO mit entsprechendem Privileg erfolgt dies auf Form 15b. Bei Luftfahrzeugen, die nach Part ML betreut werden, wird das ARC immer von demjenigen ausgestellt, der die Prüfung durchgeführt hat. Eine Empfehlung an das Luftfahrt-Bundesamt entfällt. Diese Prüfung wird dann auf Form 15c bescheinigt. Die höchstens zweimalige Verlängerung eines ARC in der „überwachten Umgebung“ kann nur durch die CAMO oder CAO mit dem Privileg zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit erfolgen, wenn unter anderem das Luftfahrzeug in den letzten zwölf Monaten fortlaufend von dieser CAMO oder CAO betreut wurde und durch einen genehmigten Instandhaltungsbetrieb instandgehalten wurde. Diese Möglichkeit entfällt im Rahmen der Pilot-/Eigentümer-Instandhaltung. Auch bei der Veräußerung des Luftfahrzeuges und einem damit oft verbundenen Wechsel der CAMO oder CAO ist dies hinfällig. Reine Instandhaltungsbetriebe, also auch CAOs ohne Privileg zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, dürfen ARCs nach Part ML bei der 100-Stunden- beziehungsweise bei der Jahreskontrolle ausstellen, jedoch nicht verlängern.

Fazit: Alle diese Regelungen sind in ihrer Umsetzung trotz der immer noch komplexen Systematik einfacher als bisher. Hürden, Vorbehalte sowie hier und da auch Ungereimtheiten sind zwar programmiert, bis das Verfahren wieder selbstverständlicher wird. Das ist voraussichtlich aber ein Prozess von einigen Jahren. Die erkannte regulative Überfrachtung der Allgemeinen Luftfahrt zu ändern, ist aber ein lohnendes Ziel und erfordert eine weitere Auseinandersetzung mit den Regeln.

Text: Frank Dörner, Rechtsanwalt,
Fachanwalt für Verwaltungsrecht und
Luftfahrtsachverständiger
Mit freundlicher Genehmigung des
Aerokurier, Ausgabe 01/2021
Fotos: BWLV-Archiv

FLARM UND TRANSPONDER

BITTE ICAO-24-BIT-ADRESSE ÜBERNEHMEN!

Bei gleichzeitiger Nutzung von FLARM und dem Transponder kann es zu irritierenden Anzeigen kommen, bei denen ein und dasselbe Ziel durch zwei Symbole dargestellt wird. Darum ist es nötig, die vom LBA zugewiesene ICAO-24-Bit-Adresse in der FLARM-ID zu übernehmen. Eine Null in diesem FLARM-Feld bewirkt, dass das Gerät bei jedem Einschalten eine zufällige Adresse erzeugt. Nur für den Fall, dass kein Transponder an Bord ist, sollte dieses Feld leer gelassen werden. Dies gilt für alle FLARM, nicht nur für POWERFLARM und FLARM FUSION.

Text: DAeC



BITTE VORMERKEN:

TAGUNG TECHNIK 2021 FINDET ONLINE STATT

Da sich dieses Jahr alles anders gestaltet als gewohnt, wird auch die BWLV-Tagung Technik 2021 als Online-Veranstaltung stattfinden. Der Termin ist am Samstag, 20. März 2021. Beginn wird voraussichtlich gegen 8.30 Uhr sein.

Veranstaltung möglichst effizient gestaltet werden kann, ist es hilfreich, wenn Fragen und Anregungen im Voraus eingeschickt werden. Dann kann auf die Fragen schon in den Ausführungen eingegangen oder sie können während der Tagung behandelt werden. Die Anmeldung und auch Fragen können an folgende E-Mail-Adresse geschickt werden: bwlv.technik@gmail.com.

Zugangsdaten, Details und Ablauf werden noch rechtzeitig veröffentlicht. Um einen Überblick über die Interessenten zu bekommen, bittet der BWLV darum, sich vorab (unverbindlich) für die diesjährige Tagung Technik anzumelden. Damit die Abwicklung der Online-

Text: Steffen Baitinger,
BWLTV-Vizepräsident und Referent Technik

BWLTV-MITTEILUNGEN

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

BWLTV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
06.03.21	07.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck online
10.03.21		LJ	Jugendleiterlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	online
12.03.21	13.03.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
12.03.21	14.03.21	LJ	Jugendleiterlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	online
13.03.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
13.03.21	14.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck online
17.03.21		A	BWLTV-Webseminar „Mitgliederversammlung online“, 18–20 Uhr – Info: www.bwlv.de	online
19.03.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
20.03.21		T	Tagung Technik, voraussichtl. ab 8.30 Uhr – Info: birkhold@bwlv.de	online
20.03.21	21.03.21	LJ	Jugendleiterlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	online
23.03.21		SF	Hauptversammlung SBW-Förderverein, 19 Uhr – Info: www.sbw-foerderverein.de	Gaststätte Hahnweide, Kirchheim/T.
26.03.21	28.03.21	FB	Modellballonfeschdle Althütte (Ersatz). Schlechtwetter: 9.–11.4.21) – Info: schulz@bwlv.de	Althütte
27.03.21		MF	AZF Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLTV-Motorflugschule Hahnweide online
27.03.21	21.03.21	LJ	Jugendleiterlehrgang – Info: gassmann@bwlv.de	online
07.04.21	10.04.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.04.21		MD	Freiflug-Ebene Sunrise-Wettbewerb – Info: beschwende@t-online.de	Welzheim/Schorndorf
17.04.21		MD	Freiflug-Ebene Osterhofen – Info: frankadametz@gmx.de	Osterhofen
24.04.21		A	BZF I - Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
24.04.21	25.04.21	MD	F3B-Wettbewerb Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
01.05.21		A	Tag der offenen Tür m. Fly-In Erbach – Info: lsverbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
07.05.21	08.05.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
08.05.21		SF	Mitgliedervers. Förderv. Segelkunstflug (neuer Termin!) – Info: www.segelkunstflug.com	Museum Sinsheim
08.05.21	21.05.21	SF	Praxis FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.05.21	22.05.21	SF	DM-Qualifikation Zwickau (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Zwickau
13.05.21	16.05.21	MF	DM Ultraleichtflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
13.05.21	16.05.21	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen (Teil 1) – Info: www.sfgcraishheim.de/hvf	Segelfluggelände Weipertshofen
17.05.21	21.05.21	SF	Bildungsmaßnahme f. Segelkunstfluglehrer/-punktrichter – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldürn (EDEW)
22.05.21	24.05.21	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen (Teil 2) – Info: www.sfgcraishheim.de/hvf	Segelfluggelände Weipertshofen
22.05.21	29.05.21	SF	DM-Qualifikation Hockenheim (15m-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Hockenheim
24.05.21	04.06.21	SF	Segelflug-DM Bayreuth – Info: t.schmidt@daec.de	Bayreuth
03.06.21	06.06.21	MD	DM Modell-Seglerschlepp – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	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	BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch

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 buerkle@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!

(B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN 2021 ALS VIDEOKONFERENZEN

DER INHALT BLEIBT, NUR DIE FORM ÄNDERT SICH

Schon im Oktober 2020, als wir alle noch glaubten, durch diszipliniertes Verhalten das Weihnachtsfest im größeren Kreis der Familie zu sichern, hat der BWLV bereits entschieden, die Fluglehrer-Auffrischungsschulungen 2021 durchgängig als Videokonferenzen zu planen. Die weiterhin bestehende Unsicherheit der Lage sowie die drohenden neuerlichen Absagen der Präsenzveranstaltung waren die Hauptargumente dabei. Eine solche Entscheidung hört sich leicht an, bedarf aber in der Umsetzung einiges an Vorüberlegungen. Zunächst wird mit dieser Entscheidung eine über 90-jährige Tradition der Fortbildung von Fluglehrern im BWLV unterbrochen. Schon allein dies ist Grund genug, sich die Umsetzung dieser – in Zeiten der Pandemie alternativlosen Lösung – gut zu überlegen.

Es galt, den rasanten Umbruch von heute durch neugieriges, mutiges und flexibles Handeln für die Fortbildung von morgen – auch im BWLV – nach den Vorstellungen des Verbandes zu gestalten. Nach einigen Recherchen konnte ein geeigneter Partner mit Erfahrung bei der Ausarbeitung, Herstellung und der Umsetzung gefunden werden. Fragen zur passenden Technologie, der Planung und Vorbereitung bis hin zur Verwaltung einer Videokonferenz sind auf professionelle Weise zu klären. Desweiteren müssen Testphasen durchlaufen und Abläufe geübt werden – schließlich soll die Veranstaltung möglichst ohne technische Pannen verlaufen. Umfragemöglichkeiten müssen getestet und Chats von geeigneten Personen verwaltet werden.

Der BWLV hat sich für das weit verbreitete Videokonferenzsystem Zoom entschieden.



Viele Proben sind bei der Vorbereitung nötig, damit die Online-Schulungen später reibungslos ablaufen können



Gearbeitet wird mit sogenannten Green Screens – so können Gegenstände oder Personen vor einem gewünschten Hintergrund platziert werden

Im Falle der Fluglehrerfortbildung musste zusätzlich ein Weg gefunden werden, dieses Vorhaben so zu gestalten, dass die behördliche Genehmigung möglich wird. An dieser Stelle danken wir unseren Ansprechpartnern im Regierungspräsidium Stuttgart herzlich für das Entgegenkommen und die Unterstützung bei diesem Projekt.

Erfreulicherweise haben sich ausnahmslos alle angefragten Referenten darauf eingelassen, diese neue Form der Präsentation mit dem BWLV umzusetzen – auch hier unseren allerbesten Dank an alle Beteiligten!

Das Wichtigste ist aber, bei allem Neuen: Die Fluglehrer des BWLV und Gastfluglehrer aus anderen Landesverbänden brauchen verlässliche Möglichkeit, die gesetzlich geforderte Fortbildung zu absolvieren. Dies muss auch unter Pandemiebedingungen sichergestellt sein. Dieses Ziel ist erreicht. Dennoch ist dem BWLV vollkommen bewusst, dass dieser Weg nicht nur Vorteile hat. Auf der Strecke bleiben die persönlichen Begegnungen und der Austausch in den Pausen. Ähnlich ist es mit Diskussionsrunden in einer Videokonferenz – sie sind zwar grundsätzlich möglich, aber dennoch nicht vergleichbar mit Gesprächsrunden in einer Präsenzveranstaltung. Doch haben wir eine Wahl? Darum ist die Online-Möglichkeit nun eben die beste und einzige Lösung.

Folgende Termine für die Online-Auffrischungsschulungen sind festgelegt:

(jeweils freitags/samstags)

12./13. März 2021 (Achtung: bereits ausgebucht!)

7./8. Mai 2021

23./24. Juli 2021

15./16. Oktober 2021

Wie schon die bisherigen Fluglehrerfortbildungen fällt selbstverständlich auch das Online-Format unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Näheres dazu gibt es unter www.bwlv.de (→Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter Bildungsurlaub“) und unter www.bildungszeit-bw.de.

Wie kann ich mich zu einer BWLV Fluglehrerauffrischungsschulung anmelden?

Grundsätzlich unterscheidet der BWLV bei der Anmeldung in Personen mit Zugang zum Online-Verwaltungsprogramm Vereinsflieger.de und Personen, die diesen Zugang nicht haben. Bitte beachten Sie diesen Punkt.

Alle Infos gibt es unter www.bwlv.de (→ Aus- und Weiterbildung → Fluglehrer- aus- und weiterbildung → Fluglehrerfortbildung). Dort zu finden sind:

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

Der BWLV freut sich schon jetzt, seine Fluglehrer digital zu begrüßen und mit diesem Angebot eine tragfähige Lösung für 2021 anbieten zu können.

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

LESERSTIMME ZUM THEMA „ANGLIZISMEN SIND EIN NO-GO“

MODE-FREMDWÖRTER-HYPE

„Geschmunzelt habe ich über den Artikel im Leserdiallog (im adler 01/2021, Anm. d. red.): „Anglizismen ...“ Gepaart sind die dort getroffenen Aussagen noch mit dem „Mode-Fremdwörter-Hype“ aus den Großunternehmen, der wohl auch in kleinen Vereinen zunehmend Einzug hält: Bisherige, seit Jahren funktionierende

Vorgänge (*Prozesse*) in der Verwaltung müssen nunmehr *neu designed* werden. Natürlich nicht ohne vorher noch Standards zu *verifizieren*, am besten Vereinfachungen zu *identifizieren*, um dann schließlich alles zu *implementieren*, bevor es *alife (produktiv)* geht. Am besten funktioniert dies alles bei Ansätzen des

disruptive approaches, auch unter *Greenfield-Theorie* bekannt – womit wir vielleicht wieder bei unseren Start- und Landeplätzen wären ... Vielleicht. Oder auch nicht.“

Michael Wider, Stuttgart

„WIE KONNTE DAS NUR PASSIEREN?“

WARUM PILOTEN FEHLER MACHEN

Unfälle in der Luftfahrt sind zu durchschnittlich 74 Prozent durch den menschlichen Faktor (Human Factor) verursacht, mindestens aber begleitet oder nicht mehr verhindert worden. Die beiden Aspekte, die dabei immer wieder genannt werden, sind „*poor decision making*“, also die schlechte Entscheidungsfindung und „*lack of skill*“, was mangelnde Fähigkeiten beschreibt (*Joseph T. Nall Report AOPA Air Safety Institute*). Das Überraschende dabei ist, dass nur etwa 25 Prozent der schweren (fatalen) Unfälle darauf zurückzuführen sind, dass ein Pilot nicht die notwendigen Fähigkeiten oder Kenntnisse hatte. Etwa 75 Prozent der fatalen Unfälle sind durch eine schlechte oder unpassende Entscheidung durch den Piloten verursacht, begleitet oder nicht mehr verhindert worden.

Und hier ist das eigentliche Problem. Im großen Teil der Fälle wissen wir, wie es geht und können es auch – vielleicht nicht immer mit der notwendigen Routine, aber wir können und wissen das, was wir wissen müssen. Trotzdem kommt es zu schweren Unfällen, dabei leider viel zu oft mit Schwerverletzten oder Todesopfern. Aber warum ist das so?

Der menschliche Fehler, da haben wir ihn!

Nun ist in unserem Kulturkreis oftmals der Fehler selbst gar nicht das Problem, sondern der Umgang damit. Selbst bei leichten Fehlern haben wir sehr oft ein Problem damit, offen darüber zu sprechen, assoziieren bereits eine Bagatelle

mit Versagensgefühlen, selbst wenn gar nichts passiert ist.

Aber eins nach dem anderen – zurück zur Überschrift, und zur Frage: Warum machen Piloten Fehler, selbst top ausgebildete und sehr erfahrene Piloten? So wie in dem gerade veröffentlichten Untersuchungsbericht des JU52-Absturzes in der Schweiz (SUST Bericht 20210128_ju52), in dem berichtet wird, dass zwei sehr gut ausgebildete und überaus erfahrene Piloten im Cockpit gesessen haben?

Der Fehler – was ist das?

Betrachten wir dabei zu Anfang den Fehler selbst und stellen uns die Frage, was ein Fehler überhaupt ist. Dabei machen wir einen kurzen Ausflug in die Wissenschaft. „Fehler sind Handlungen oder Unterlassungen von Handlungen der Crew/des Piloten, die zum Nichterreichen des angestrebten Ziels führen.“ Das angestrebte Ziel kann dabei von außen vorgegeben oder selbst definiert sein. Gehen wir etwas mehr ins Detail und nehmen den Begriff des „Verstoßes“ bzw. der *Violation* (English, D. & Branaghan, RJ. (2012). An empirically derived Taxonomy of Pilot Violation Behavior. *Safety Science* 50, 199-209) hinzu.

Der Verstoß

James Reason (Reason J. [1990]. *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press) und Gesine Hofinger (Hofinger, G. [2012]. Fehler und Unfälle. In P. Badke-Schaub, G. Hofinger & K. Lauche [Hrsg.],

Human-Factors – Psychologie des sicheren Handelns in Risikobranchen. Heidelberg: Springer) ordnen die *Violation* dem „beabsichtigten und bewussten“ Handeln zu. G. Hofinger ergänzt, dass die *Violation* durch die Person selbst gar nicht als Fehler betrachtet wird, sondern nur von anderen im Nachhinein. Ferner führt sie aus, dass in der Regel „andere Motive“ beim Handelnden im Vordergrund stehen. Geschafft, gehen wir wieder etwas mehr in die Praxis zurück.

Grundsätzlich können wir zwischen oft wenig spektakulären „*Routine Violations*“ und Einzelverstößen unterscheiden. Eine *Routine Violation* ist zum Beispiel die Verwendung, nicht Luftfahrt zugelassener Ausrüstungsgegenstände im Cockpit. Einzelverstöße, „*Exceptional Violations*“, sind hingegen Handlungen, denen persönliche Motive wie zum Beispiel Faulheit, Aufregung „*Thrill*“ oder Sabotage zugrunde liegen. Sie dienen häufig der Effizienz, der Auftragserfüllung oder können auch unvermeidlich in einer Notsituation sein.

Tony Kern, ein erfahrener Kampfpilot der USAF, listet in seinen Büchern „*Redefining Airmanship*“ (1997) und „*Flight Discipline*“ (1998) konkrete Motive für *Violations* auf. Schauen wir uns die mal an:

Das „Airshow-Syndrom“

Imponiergehabe, oder auch von T. Kern als „*Airshow-Syndrom*“ bezeichnet, ist häufig zu beobachten, wenn viele Menschen das eigene Handeln beobachten.



Ein Beispiel für den sogenannten Stalldrang – hier ist der Pilot im wahrsten Sinne des Wortes zu schnell nach Hause gekommen

Solch ein Handeln entwickelt sich mit der Zeit, ist nicht sofort da, und wird daher auch als Belohnungslernen bezeichnet. Die Verneigung des Zuschauers wird dabei als Belohnung empfunden.

Sehr gefährlich, und auch in dem vorher benannten SUST-Bericht berichtete *Violations*, sind die vom Flugbetrieb gesehenen, aber durch die Führungsebene gedeckten Verstöße. Hier findet gegebenenfalls eine Verstärkung beim Handelnden statt und bringt eine sich selbst verschlimmernde Dynamik ins Spiel.

Die Selbstzufriedenheit

Ebenso gefährlich ist Selbstzufriedenheit, „*Complacency*“. Tätigkeiten, die über einen langen Zeitraum gut durchgeführt werden, können bei dem Handelnden durch ein von Wohlbefinden verursachtes Sicherheitsgefühl zu einer Abschwächung der Risikowahrnehmung führen. Die Professionalität lässt nach, Handlungen werden ausgelassen, und es entwickelt sich eine erlernte Nachlässigkeit, die fatale Folgen nach sich ziehen kann.

Neben Impulsivität, Disziplinlosigkeit sowie Abneigung gegen Regeln und Selbstüberschätzung wollen wir uns noch zwei weitere Motive anschauen, „Stalldrang“ und „Gruppendruck“. Beginnen wir beim Stalldrang, der „*Get-Home-itis*“.

Der Stalldrang

Nach einem langen Flug steht die Landung an. Das Wetter wird schlechter, es wird dunstig, und die Minus gehen zurück, gegebenenfalls auch unter das Minimum. Eigentlich müsste die „*No-go-decision*“, also die Entscheidung zum Abbruch des Landeanfluges, folgen. Doch wir setzen den Flug fort und gehen zur Landung. Das *Alternate* wird nicht angefliegen, auch mit einem sehr unwohligen Gefühl landen wir und atmen erleichtert durch, als „die Füße am Boden sind“. Das Fatale ist dabei, dass die *No-Go-decision* umso schwerer fällt, je näher man dem Ziel kommt.

Was tun? Sich zum Beispiel Trigger Punkte setzen – vor Antritt des Fluges! Definieren, wann das *Go-Around* erfolgt oder das *Alternate* angefliegen wird, macht die Entscheidung leichter – ein Erfolgsversprechen von mir, aus eigener Erfahrung!

Der Gruppendruck

Wir sind soziale Wesen und daher so anfällig dafür. Das Symbol der Gemeinschaft oder auch der Korpsgeist können uns zu Handlungen motivieren, mit denen wir erreichen wollen, dass wir dazugehören, anerkannt werden und einer Kameradschaft auch nach außen hin zugehörig sind. Das Gefühl der Gemeinschaft verschafft uns Stärke und Sicherheit – zu

einem oftmals hohen Preis, der mit riskanten Manövern bereitwillig gezahlt wird.

Stellt sich nach dieser – leider unvollständigen – Aufzählung der Motive die Frage, was wir tun können, damit wir **weniger Fehler** machen? Vorab mal eines: Wir haben als Mensch einen riesigen Vorteil – wir sind flexibel. Der Nachteil dabei ist, dass Flexibilität das Gegenteil von Fehleranfälligkeit ist. Und das betrifft alle, den Piloten, den Mechaniker, den Checker, und auch die Behörde! Daher gehen wir einen großen Schritt, wenn wir den **Fehler** als solches als **unvermeidlich und allgegenwärtig akzeptieren**. Fehlerlosigkeit ist und bleibt eine Illusion!

Ein weiterer wichtiger Schritt ist der **richtige Umgang mit Fehlern**. Wenn wir es schaffen, einen Fehler nicht mit Versagen zu assoziieren, dann fällt es uns auch leichter, einen offenen Umgang damit zu pflegen. Wir können über unsere Fehler sprechen und „andere **dürfen** aus dem Fehler lernen und **müssen nicht** aus einem Unfall lernen!“ *Self-Reporting* ist das Stichwort. In vielen Flugbetrieben sichert **Self-Reporting** dem betroffenen Piloten Schadenfreiheit bei Fehlern zu. Das überzogene Triebwerk oder andere „*Vehicle Parameter Exceedances*“ bleiben für den Piloten schadlos, wenn er es selbst an den Flugbetrieb berichtet und die

Gemeinschaft daraus profitieren kann – selbst wenn dabei ein Schaden von 100.000 Euro oder noch mehr entstehen sollte.

Dies soll kein Freibrief für Sanktionsfreiheit sein – ganz im Gegenteil! Natürlich gibt es nicht akzeptierte Verstöße, die auch Konsequenzen nach sich ziehen. Vorsatz zum Beispiel, wiederholte grobe Fahrlässigkeit etc. Und hier wird auch eine klare Trennlinie gezogen, die wir im nächsten Artikel näher betrachten werden – neugierig sein, es lohnt sich!

Bis dahin und ohnehin hilft Selbstreflexion, die Einhaltung der **5-P Regel**

(*Propper Planning Prevents Poor Performance*) – eine gute Planung schützt vor schlechter Leistung). Ein offenes Ohr für einen wohlgemeinten Rat, gegebenenfalls auch konstruktive Kritik eines erfahrenen Kollegen, ruhiges und besonnenes Handeln, die Aktualität der Kenntnisse zu den geltenden Regeln sowie eine gute Einschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit bilden die Basis für Professionalität im Cockpit.

Und noch eines: Wir müssen niemandem etwas beweisen! Nein zu sagen mag gegebenenfalls schiefe Blicke von den umherstehenden „Unwissenden“ provozieren, aber die sind deutlich leichter zu

ertragen als die „über dem Kopf zusammengeslagenen Hände“ und der gleichzeitige Ausspruch „Wie konnte das nur passieren?“.

In diesem Sinne – Always Happy Landings!

Text und Foto: Felix Michnacs,
Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV

ABSCHIED

ABSCHIED VON HERMANN KRAMER

Wir trauern in der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald und der Segelflugguppe Wehr um unser Gründungs- und Ehrenmitglied Hermann Kramer, der Mitte Januar, nur wenige Wochen vor seinem 97. Geburtstag, verstorben ist. Ein sehr langes, bewegtes Leben, das seit der Kindheit von der Fliegerei geprägt war, ist zu Ende gegangen. Hermann hat die Geschichte der Fliegerei in Südbaden sowie die Gründung unserer Luftsportgemeinschaft Hotzenwald und der Segelflugguppe Wehr von Beginn an miterlebt und mitgeprägt.

Bereits 1937 machte er seine ersten Gleitflüge in Gersbach, der Wiege des Segelflugs in Südbaden. Seine ersten Flüge in einem Baby II, von unserem heutigen Fluggelände auf dem Hotzenwald, machte Hermann 1941, bevor er eingezogen wurde. Auf einem Flugboot Dornier Do 24 hat er den Krieg als Beobachter im Seenotdienst miterlebt und überlebt. Nach seiner Rückkehr aus englischer Kriegsgefangenschaft führte ihn sein erster Fußmarsch 1948, mit seinem dreijährigen Sohn Werner, von Wehr hoch auf den Flugplatz. Hermann und weitere Mitstreiter der ersten Stunde konnten damals die Aufhebung des Flugverbots durch die Alliierten kaum erwarten. Flugbegeistert und voller Tatendrang gehörte er 1950 bei der Neugründung der Luftsportgemeinschaft Hotzenwald zu den Gründungsmitgliedern.

Als Werkstattleiter, Kassenverwalter, Flugleiter, Geländeverwalter, technischer Leiter und Fluglehrer hat er sich sein Leben lang für seinen geliebten Luftsport und den Verein engagiert. Dafür erhielt er zahlreiche Ehrungen, unter anderem auch die Ehrennadel des Landes Baden-Württemberg.

Seine Erlebnisse und die Geschichte der Fliegerei hat er gerne geteilt mit jedem der bereit war, ihm ausgiebig zuzuhören. So wurde Hermann zum wandelnden Geschichtsbuch, eine Geschichte, die er intensiv selbst miterlebt hat. „Damals“ lautete der Titel von Hermanns Fortsetzungsserie im Vereinsblatt „Aufwind“ der Segelflugguppe Wehr. Für jede Ausgabe hat er sich als Chronist viel Mühe gemacht, Daten und Fakten ebenso wie kuriose Begebenheiten zusammenzutragen, um sie für die Nachwelt festzuhalten.

Hermann ging immer offen auf alle Menschen zu. An Hermann kam man nicht vorbei! Er hat sich für Jung und Alt gleichermaßen aufmerksam interessiert und jeden angesprochen, der ihm über den Weg lief. Dadurch haben sich viele auf dem Flugplatz willkommen gefühlt und ihn in ihr Herz geschlossen. Noch im vergangenen Herbst flog er mit seinem Sohn Werner im C-Falken mit.

Wir werden Hermann und seine Geschichten in sehr lebendiger Erinnerung



Hermann Kramer war nicht nur begeisterter Pilot, sondern auch Chronist

behalten. Ein Platz, an dem uns das ganz besonders gut gelingen wird, ist der Flugplatz.

Unser Mitgefühl gilt seiner Familie.

Text und Foto:
Uta Seewaldt

SEGELFLUGGEMEINSCHAFT BOHLHOF TRAUERT UM THEO HÄRING

Unser langjähriges Mitglied und Fliegerfreund Theo Häring ist gestorben. Er ist mit fast 88 Jahren friedlich eingeschlafen.

1967 kam er auf den Bohlhof und war somit fast 54 Jahre in der Fliegerei aktiv. Im August 2019 machte er seinen letzten Flug mit seiner geliebten LS1-f, die er dann 2020 verkaufte. Noch in diesem Januar sah man ihn in der Bohlhof-Werkstatt, wo er uns nach der aktiven Zeit mit Rat und Tat weiter unterstützte.

Er war ein Urgestein der Segelfluggemeinschaft und bei allen sehr beliebt. Nun ist er zu seinem letzten Flug aufgebrochen. Wir werden ihn sehr vermissen und noch oft an ihn erinnert werden in unseren Gedanken und Gesprächen. Ruhe in Frieden, alter Adler.



Text und Foto:
Vorstand SG-Bohlhof

Fast 54 Jahre lang war Theo Häring auf dem Bohlhof aktiv

DER FSV SINDELFINGEN TRAUERT UM ROBERT OBERMAYER

Am 18. Dezember 2020 verstarb im 90. Lebensjahr unser langjähriges Vereinsmitglied Robert Obermayer. Wir verlieren in Robert einen zugewandten, zuverlässigen und langjährigen Freund.

Als erfahrener und leidenschaftlicher Modellflieger begann er 1972 mit der Segelflugausbildung, die er zügig mit dem Erwerb der Segelfluglizenz abschloss. Seinen großen technischen Sachverstand setzte er als Entwicklungsingenieur der Firma Solo für den Flugsport ein. So ist sein Name eng mit der Heimkehrhilfe (Turbo) verbunden. Auch konstruierte und baute er gemeinsam mit anderen unser Zugfahrzeug zum Ziehen der Segelflugzeuge am Boden und optimierte die Seilführungen an unserer Winde.

Sein Flugbuch ist gefüllt – viele Flüge von Deckenpfronn über den heimatlichen Schwarzwald oder die Schwäbische Alb, ob am Anfang mit seiner Club-Libelle oder später mit dem geliebten Ventus CT „RO“. Auch viele Urlaube im Sommer in Südfrankreich (Aubenasson) oder zu

Ostern in unserer Partnerstadt Sondrio – begeistert hat er von den Flügen erzählt. Viele Ereignisse hat er in schönen Fotos und Filmen festgehalten – Robert hatte ein außergewöhnliches Talent dafür. Diskussionen mit ihm waren tiefgehend, immer sachlich und mit dem klaren Ziel, die beste Lösung zu finden.

Robert war immer großzügig, wenn es um „seinen Verein“ ging. In den 1980er-Jahren übernahm er als Zweiter Vorsitzender Verantwortung für den Gesamtverein. Auch die Förderung der Jugend lag ihm sehr am Herzen – war der Flugzeugpark des Vereins ausgebucht, stellte er oft ganz selbstverständlich sein Flugzeug für einen Flug oder eine Wettbewerbsteilnahme zur Verfügung.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Gisela und seiner Familie. Wir werden Robert nicht vergessen und ihm immer ein ehrendes Andenken bewahren.



Text und Foto: Michael Sieber,
Flugsportverein Sindelfingen

Besonders die Förderung der Jugend lag Robert Obermayer am Herzen



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 BWLV ist die Heimat aller Luftsportler in Baden-Württemberg. Wir sind rund 11.000 aktive Mitglieder in etwa 200 Vereinen aus allen Sparten. Werde auch du ein Mitglied in dieser einmaligen Gemeinschaft der Luftsportler!

BWLV-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

BWLV 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 MÄRZ 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

(B) BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR F. LEHRBERECHTIGTE
12./13.3.21 online
Info: www.bwlv.de

BWLV-WEBSEMINAR „MITGLIEDERVERS. ONLINE“
17.3.21 online
Info: www.bwlv.de

BWLV-TAGUNG TECHNIK
20.3.21 online
Info: birkhold@bwlv.de

MITGLIEDERVERSAMMLUNG SBW-FÖRDERVEREIN
23.3.21 Gaststätte Hahnweide, Kirchheim/Teck
Info: www.sbw-foerderverein.de

MODELLBALLONFESCHDLE ALTHÜTTE
26.-28.3.21 Althütte
Info: schulz@bwlv.de