

MOTORFLUG SEITE 20

ERINNERUNGEN AN EINE BESONDERE REISE

VOR 54 JAHREN FLOGEN DREI JUNGE LEUTE VOM FARRENBERG AUS MIT EINER JODEL BIS NACH TUNESIEN

SEGELFLUG SEITE 35

WIE PAUL DEN SEGELFLUG ERKLÄRTE

DER AUFSATZ EINES ZWÖLFJÄHRIGEN JUNGEN WIRD ZUM VIRALEN HIT

TITELTHEMA SEITE 3

SICHERHEITSGEWINN ZUM SAISONBEGINN

DER BWLV FÖRdert DIE ANSCHAFFUNG VON HAUBENBLITZERN
FÜR SCHULFLUGZEUGE IN DEN VEREINEN





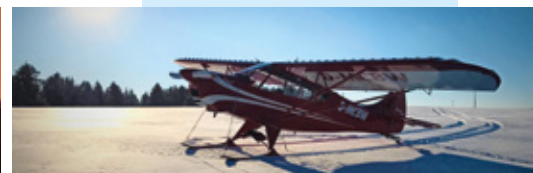
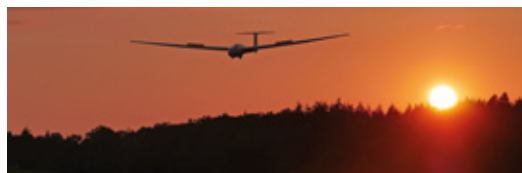
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

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 Haubenblitzer: Sicherheitsgewinn zum Saisonbeginn

ALLGEMEINES

- 4 Mit Hilfe der Hellmut Niethammer Stiftung: BWLV fördert die Anschaffung von Haubenblitzern
- 6 Einsatz der Haubenblitzer im Verein: Über Aalen-Elchingen wird künftig vermehrt geblitzt
- 7 Swissair-Absturz bei Tuttingen 1934: Zum Gedenken an den Tod der ersten Flugbegleiterin Europas
- 9 Buch Segelfliegen Grundausbildung: BWLV-Osteraktion: Elf zum Preis von zehn
- 10 Impressionen vom Fliegen: Unvergessliche Eindrücke
- 12 Transparenzregister: Gebührenbefreiung für Vereine

UMWELT

- 13 Massenherstellung als Ziel: Planungsbeginn für die Produktion von klimaneutralem Kerosin
- 14 Entwicklung von neuen Antrieben, Kraftstoffen und Konfigurationen: Umweltfreundliches Fliegen

LUFTSPORTJUGEND

- 15 BWLV-Pfingstjugendlager mit der Ballonsportgruppe Stuttgart
- 16 Jugendlager 2021 in Sinsheim und auf dem Berneck: Anmeldung zu den BWLV-Segelflug-Jugendlagern
- 17 Neues Format: Jugendleiter-Austausch digital

MODELLFLUG

- 17 Freiflug im April: Einladung zum Sunrise- und Frühjahrs-Wettbewerb

MOTORFLUG/UL

- 18 Nachholbedarf: Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ und Südwestdeutscher Rundflug
- 18 Traditionsreicher Navigationswettbewerb: 55. Allgäuflug der Fliegergruppe Leutkirch
- 19 Übersicht: Deutsche und internationale Motor- und UL-Flug-Termine 2021
- 20 Besondere Erinnerung: Mit der Jodel nach Tunesien
- 22 Bau einer Asso V als Experimental mit 750 Kilogramm MTOW – Teil 1: Gelerntes umgesetzt
- 25 Wettbewerb: Deutschlandflug auf 2022 verschoben

SEGELFLUG

- 26 DAeC-Multiplikatorenlehrgang 2020 in Saint Auban: Segelfliegen wie Gott in Frankreich
- 29 Einsatz eines Motorseglers: Neues Verfahren zum Ausziehen von Windenseilen erprobt
- 30 Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug: Online auf WeGlide – DMSt-Start wurde verschoben
- 30 Wennema Cup 2021: Segelflugwettbewerb über dem Bergischen Land
- 31 Aktion am Flugplatz Hayingen
- 32 Erinnerung an eine England-Reise
- 35 Aufsatz eines Jungen wird zum viralen Hit: Wie Paul die Totalenergiekompensationsdüse erklärte

LUFTSPORTLERINNEN

- 37 Jahreshauptversammlung der VDP in Augsburg
- 39 Erfahrungsbericht: Coronasegelflugjahr 2020

REGIONEN

- 40 Region 3: Emsiger Betrieb bei der FG Giengen/Brenz

GRATULATION

- 40 Gerhard Hocker zum 90. Geburtstag

DAEC-NEWS

- 41 Gespräch mit dem Bundesumweltministerium: Konstruktive Zusammenarbeit vereinbart

AMTLICHES

- 42 TKG-Beiträge: Bitte Widersprüche zurücknehmen!

BWLV-MITTEILUNGEN

- 43 BWLV-Terminservice 2021




FLUGSICHERHEIT

- 44 App „Easy Memory Item“: Digitaler Fluglehrer
- 45 April, April!
- 45 Regelungen 2021: Mehr flexible Luftraumnutzung in Deutschland
- 46 Präsenz- und Online-Planungen: Infos zum DFS-Pilotentag

ABSCHIED

- 46 Hans-Werner Grosse
- 47 Hans Rök

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Dieses Foto zeigt den BWLV-Präsidenten Eberhard Laur in seinem Arcus M und vereint gleich zwei wichtige Sicherheits-Aspekte: Zum einen setzt Laur darauf, dass er in der Luft gut gesehen wird und hat deswegen in sein Flugzeug neben weiteren Sicherheitsvorrichtungen einen Haubenblitzer einbauen lassen. Diese fördert der BWLV und rät dringend zum Einbau (siehe Titelthema ab Seite 3). Zum anderen zeigt das Bild, dass uns die Coronapandemie nach wie vor fest im Griff hat und ein Mund-Nasen-Schutz insbesondere bei der Schulung im Flugzeug unerlässlich ist.

Foto: Simone Bürkle

Herausgeber und Geschäftsstelle:

Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband e.V. (BWLVL)
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.

HAUBENBLITZER: SICHERHEITSGEWINN ZUM SAISONBEGINN



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

die Saison steht vor der Tür, und vielleicht haben auch Sie schon den einen oder anderen Flug gemacht in diesem Jahr. Zugegeben: Die ständig wechselnden Beschränkungen, welche die Coronapandemie mit sich bringt, sind nicht einfach zu durchschauen und machen vieles nach wie vor schwierig oder unmöglich, was sonst mit Leichtigkeit vonstatten geht. Das gilt natürlich auch für den Flugbetrieb.

Dennoch wird sich die Lage im Laufe der Saison zusehends entspannen – das jedenfalls hoffe ich, und darauf arbeiten wir im BWLV hin. Wenn es dann so richtig losgeht, ist es gut und wichtig, dass wir uns nach der langen Pause zunächst mit Übungsflügen vorsichtig wieder an unser Können herantasten. Doch auch bis dahin können wir die lange Zeit des Wartens nutzen und aktiv etwas für unsere Sicherheit tun – und zwar auf der technischen Ebene.

Sicherheitsgewinn erreichen wir nämlich nicht nur durch persönliches Training und sorgfältige Wartung des Fluggeräts, sondern auch durch die Ausstattung unserer Flugzeuge mit allem, was in puncto Sicherheit empfehlenswert ist und was uns besser sichtbar macht im Luftraum, in dem wir Segelflieger mit unseren schlanken Silhouetten schnell mal übersehen werden.

Ich weiß aus eigener Anschauung, wie schnell das gehen kann: Ein Near-miss ist eine erschreckende Erfahrung, die ich keinem wünsche. Darum rate ich allen Vereinen und Privathaltern, ihre Flugzeuge mit dem auszurüsten, was an guten Erfindungen und Vorrichtungen auf dem Markt ist, um Kollisionen in der Luft zu vermeiden. Die Palette ist breit gefächert. Zuvorderst wären da natürlich farbige Warnmarkierungen – eine Maßnahme, die aus meiner Sicht unerlässlich ist. Schneeweiße Segelflugzeuge sind am Himmel extrem schwer zu erkennen und sollten somit längst der Vergangenheit angehören. Mit ein paar Folien in Leuchtfarben lässt sich da schon viel gewinnen. Aber auch Blitzer am Rumpf, am Leitwerk oder an der Flugzeugnase tun gute Dienste und tragen zur Sichtbarkeit bei.

Als besonders sinnvoll haben sich auch sogenannte Haubenblitzer erwiesen: Diese Geräte werden in der Haube der Segelflugzeuge installiert und geben helle LED-Blitze ab, sodass Flugzeug und Pilot schon von Weitem gut zu erkennen sind. Ich selbst verwende ein solches Gerät in meinem Arcus M, und ich bin nicht nur positiv überrascht davon, wie schnell der Einbau vonstatten

ging und wie einfach die Handhabung ist, sondern auch absolut überzeugt davon, dass mit dem Gerät ein enormer Sicherheitsgewinn verbunden ist.

Auch andere Nutzer und Vereine wie der LSR Aalen haben so gute Erfahrungen mit den Haubenblitzern gemacht, dass der BWLV sich entschlossen hat, die Anschaffung der Geräte in den Vereinen mit Fördergeldern zu unterstützen (siehe Berichte ab Seite 4 in dieser Ausgabe). Die Hellmut Niethammer Stiftung leistet hierzu ebenfalls einen großartigen finanziellen Beitrag – dafür bedanke ich mich schon jetzt sehr herzlich!

Unser Ziel ist es, im BWLV einen aktiven Anreiz zu schaffen, um die Sicherheit im Luftraum – unserer „Spielwiese“, auf die wir angewiesen sind! – zu verbessern. Wir wollen hier eine Initialzündung zur Nachahmung geben: Idealerweise sollten alle Flugzeuge im Land irgendwann mit wichtigen Geräten wie den Haubenblitzern ausgestattet sein. Dazu ist es uns gelungen, zwei Hersteller – die Firma SOTECC aus Kirchheim/Teck und Horst Rupp aus Fränkisch-Crumbach – als Partner zu gewinnen. Darauf bin ich stolz, und ich freue mich über die Zusammenarbeit.

Jeder Euro, der in die Flugsicherheit fließt, ist gut angelegtes Geld. „Safety doesn't sell“ – eine Aussage, die große Segelflugzeughersteller leider nur zu gut kennen – darf hier nicht die Maxime sein. Denn letztlich hilft nur der konsequente Einsatz aller verfügbarer Mittel, Unfälle zu vermeiden und unseren Luftsport noch sicherer zu machen. Dass der BWLV hier auf einem guten Weg ist, zeigt auch die hervorragende Arbeit unseres Arbeitskreises Flugsicherheit, dem ich an dieser Stelle ebenfalls einen herzlichen Dank für sein Engagement ausspreche.

Darum bitte ich Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler sowie insbesondere Sie, liebe Vereinsvorsitzende: Packen Sie die Gelegenheit beim Schopf, nutzen Sie die Förderung des BWLV und die Rabatte der Hersteller und bauen Sie die Haubenblitzer in Ihre Schulflugzeuge ein!

Denn eins ist sicher: Von jedem Flugzeug, das am Himmel besser gesehen wird, profitieren wir am Ende alle und kommen sicherer von unseren Flügen wieder nach Hause.

Ihr

MIT HILFE DER HELLMUT NIETHAMMER STIFTUNG:

BWLV FÖRdert DIE ANSCHAFFUNG VON HAUBENBLITZERN

Es gibt etliche Möglichkeiten, mit einfachen Mitteln für zusätzliche Sicherheit beim Segelfliegen zu sorgen – angefangen mit Warnmarkierungen bis hin zu Strobe lights (Rundumblitzern) auf oder unter dem Flugzeugrumpf wie auch fest verbaute Blitzervarianten am Leitwerk oder in der Flugzeugnase.

Empfehlenswert sind alle diese Vorrichtungen – sorgen sie doch dafür, dass der Pilot samt Flugzeug besser wahrgenommen wird. Besonders bewährt haben sich in jüngster Zeit sogenannte **Haubenblitzer**. Diese Geräte werden in der Haube von Segelflugzeugen installiert und geben helle LED-Blitze ab. Sie bieten einen enormen Sicherheitsgewinn, denn sie helfen, dass Segelflugzeuge trotz ihrer schlanken Silhouetten am Himmel weithin bemerkbar werden.

Weil diese Haubenblitzer eine sinnvolle Vorrichtung sind, hat sich der BWLV entschlossen, die Anschaffung der Geräte mit Fördergeldern zu unterstützen. Hierzu leistet die Hellmut Niethammer Stiftung einen erheblichen finanziellen Beitrag, wofür der BWLV sich an dieser Stelle beim Vorstand und Stiftungsrat jetzt schon herzlich bedankt.

Warum eine Förderung von Haubenblitzern?

Mit dieser Maßnahme will der BWLV in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV zu einer Verbes-



Passgenaue Bauteile sorgen für den einfachen Einbau

serung der Flugsicherheit beitragen und für die Vereine einen Anreiz schaffen, sich auf diesem Gebiet zu engagieren. Einige Vereine nehmen schon heute eine Vorreiterrolle ein. So rüstet unter anderem der Luftsportring Aalen seine gesamte Flugzeugflotte mit Haubenblitzern aus (siehe auch nachfolgender Text). Dem Vorsitzenden des Vereins und Mitglied im Präsidium des BWLV, Prof. Dr. Helmut Albrecht, dankt der BWLV daher stellvertretend für diese Initiative, die den Anstoß des BWLV zu obiger Projektförderung unterstreicht.

Wie werden die Haubenblitzer eingebaut?

Haubenblitzer werden mit Hilfe eines kleinen Schiffchens vorn passgenau in die Haube geklebt. Dies ist durch geeignete Kits für jeden Flugzeugtyp recht einfach durchzuführen („Plug-and-play“-Prinzip). Haubenblitzer können ohne „Form One“ eingebaut werden, allerdings

müssen Einbau und Benutzung mit der für das Flugzeug zuständigen Person abgesprochen und freigegeben werden. Der Vorteil der Haubenblitzer beim Einbau: Sie stören die Sicht nach vorn nicht, weil sie bei den meisten Flugzeugen hinter dem Kompass verschwinden. Zudem ist das Schiffchen jeweils bündig an die Haubenkontur angepasst – dadurch werden Spiegelungen vermieden. Der Notabwurf der Haube wird nicht beeinträchtigt.

Wie funktionieren die Haubenblitzer?

Die Abstrahlung erfolgt mittels LED-Lampen nur nach vorn in den Gefahrenbereich einer Head-on-Kollision. Bisher ist das Blitzlicht in den Farben rot oder weiß erhältlich. Es können Sichtbarkeiten von über 3.500 Meter erreicht werden. Durch die bewusste Ausrichtung, die nicht auf die Erleuchtung des gesamten Himmels sondern auf einen entscheidenden Korridor setzt, sowie den Einsatz moderner LEDs braucht das Gerät nur sehr wenig Strom, sodass auch lange Streckenflüge problemlos damit vereinbar sind. Bisher hat sich gezeigt, dass Schlepppiloten vor dem Segelflugzeug nicht von den Geräten gestört werden – somit ist die Funktionalität für alle, die sich im Luftraum bewegen, gegeben.

Wie werden die Haubenblitzer bedient?

Auch an die leichte Bedienbarkeit wurde gedacht: Damit der Pilot nicht vergisst, seinen Haubenblitzer einzuschalten, haben zum Beispiel die Haubenblitzer der Firma



Der Notabwurf der Haube wird durch die Bauteile nicht beeinträchtigt



Der Haubenblitzer sitzt ganz vorn an der Haube – durch exaktes Einkleben gibt es keine Spiegelungen oder Sichtbeeinträchtigungen

SOTECC einen Automatikmodus, wenn eine sogenannte Connect-Box verwendet wird, die den Haubenblitzer mit dem FLARM verbindet. Dies beinhaltet eine automatische Blitzeraktivierung beim Start. Danach blitzt das Gerät dauerhaft und gleichmäßig im Flug, und nach der Landung deaktiviert sich das Gerät automatisch selbstständig, was insbesondere für Flugzeuge mit vielen Flugbewegungen empfehlenswert ist. Auch einen Warnmodus gibt es, der dafür sorgt, dass das Gerät schneller blitzt, wenn das FLARM anschlägt. Eine Ausführung ohne Connect-Box ist ebenfalls möglich, dann wird der Haubenblitzer per Schalter rein manuell bedient.

Wo sind die Haubenblitzer erhältlich?

Grundsätzlich können die im Förderverfahren vom BWLV bezuschussten Geräte bei jedem Hersteller von Haubenblitzern am Markt erworben werden. Die Vereine haben hier freie Wahl. Folgende Hersteller gewähren BWLV-Vereinen Rabatt bei Erwerb der Haubenblitzer im BWLV-Förderverfahren:

- **SOTECC GmbH**, Armbruststraße 75, 73230 Kirchheim/Teck
Telefon: 07021-8669979, E-Mail: info@sotecc.de, www.sotecc.de
- **Ing.-Büro Rupp Horst Rupp**, Schillerstraße 38, 64407 Fränkisch-Crumbach, Telefon: 0171-6226-909, 06164-515931, Fax: 06164-515933, E-Mail: horst.rupp@rupp-consult.com, www.how2soar.de

Fazit:

Die Anschaffung von Haubenblitzern sorgt für ein großes Plus an Sicherheit. Der Einbau ist einfach, und von den

Herstellern gibt es hierzu ausführliche Anleitungen und Unterstützung. Bei der Auswahl und Anschaffung kann man im Prinzip nichts falsch machen – außer, man unterlässt beides. Je mehr Piloten diese Vorrichtungen nutzen, desto sicherer wird der gemeinsame Luftraum und desto weniger Kollisionen kommen zustande.

Darum appelliert der BWLV ganz klar an seine Vereine: Nutzt die Chance, nehmt die Förderung des Verbandes und die Rabatte der Hersteller zum Anlass und baut die Haubenblitzer in eure Schulflugzeuge ein!

Die wichtigsten Punkte zur Förderung des BWLV auf einen Blick:

- Gefördert werden sogenannte „Haubenblitzer“ für alle Segelflug-Schulflugzeuge der Vereine (also die im Vereinsausbildungsbetrieb eingesetzten/gemeldeten Flugzeuge).
- **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. Mai 2021** zu schicken an Martin Bayer (bayer@bwlv.de). Die Frist wurde um einen Monat verlängert.



Der Haubenblitzer in Aktion – hier mit rotem LED-Blitzlicht



Das Gerät ist klein und handlich

- 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 BWLV.
- 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.

Text: red.

Fotos: Eberhard Laur/Simone Bürkle/
SOTECC GmbH

– Anzeige –

JETZT 20% VEREINSRABATT UND BWLV-FÖRDERUNG!

SOTECC GmbH

AUFFALLEND. EFFIZIENT. UNKOMPLIZIERT.

Tel. +49 7021 8669979
www.sotecc.de

„Der SOTECC-Haubenblitzer hat mich durch seine Leuchtstärke, verbunden mit der Farbe, am meisten überzeugt.“
Michael Eisele, Wettbewerbspilot

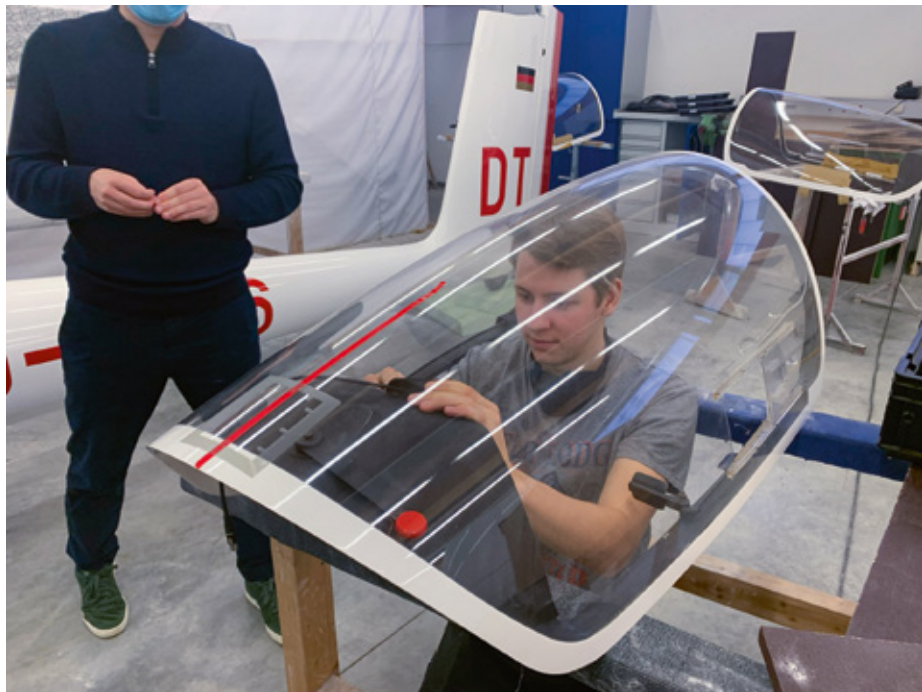
EINSATZ DER HAUBENBLITZER IM VEREIN:

ÜBER AALEN-ELCHINGEN WIRD KÜNFTIG VERMEHRT GEBLITZT

Während Blitzer sonst meist für schlechte Laune sorgen, sollen die Blitze am Himmel über dem Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen und weit darüber hinaus im Land für Sicherheit in der Luft und entspanntes Fliegen sorgen. Der Luftsportring Aalen rüstet alle zehn Vereins-Segelflugzeuge mit Warnblitzern aus – und viele Privathalter am Platz ziehen nach. Daniel Albrecht berichtet über die Aktion.

Vorreiter war unser Vorstandsvorsitzender Dr. Helmut Albrecht, der bereits vor drei Jahren den Sicherheitsgewinn erkannte und einen LED-Blitzer von Horst Rupp in seine LS-4 einbaute. Dieser Blitzer sorgte inzwischen auch am Boden für so viel Aufmerksamkeit, dass sich die Segelflugabteilung des Vereins entschlossen hat, alle Vereins-Segelflugzeuge mit dieser sinnvollen Einrichtung auszurüsten. Nach einer Umfrage unter verschiedenen Herstellern entschieden wir uns für die Haubenblitzer von SOTECC.

Aufgrund unserer großen Abnahmemenge waren David und Timo Barth bereit, uns den Einbau an einigen Beispielen vor Ort zu zeigen. Wir waren überrascht, wie einfach und schnell der



Der Einbau der Blitzer in die Haube ist einfach und mit ein wenig Übung in schnell erledigt

Einbau vonstatten geht – und nach drei gemeinsam installierten Blitzern konnten wir unsere restliche Flotte selbst ausstatten. Der Blitzer selbst wird unter Verwendung einer Positionierungshilfe in die Haube eingeklebt, die zugehörige Connect-

Box mit Klettband an einer passenden Stelle im Instrumententräger befestigt und mit einem mitgelieferten Kabel an das FLARM angeschlossen. Für weitere FLARM-Anzeigen können die Signale aus der Box weitergeleitet werden. Dann bleibt nur noch, die Stromversorgung über den mitgelieferten Schalter an die Connect-Box zu führen und diese mit dem Blitzer in der Haube zu verbinden.

Die ganze Installation dauert mit etwas Erfahrung etwa eine halbe Stunde. Zeit und Geld sind im Hinblick auf die damit erhöhte Sichtbarkeit sehr gut angelegt. In Aalen haben sich bereits zwölf Privathalter unserer Aktion angeschlossen, und es werden sicher noch mehr werden. Wir hoffen, dass unser Beispiel über den LSR Aalen hinaus im Sinne der Luftsicherheit im Land und darüber hinaus noch viele weitere Nachahmer findet.



Alle zehn Vereins-Segelflugzeuge des LSR Aalen sind nun mit den Haubenblitzern ausgestattet – zudem sind viele Privathalter am Platz dem guten Beispiel gefolgt

Text und Fotos:
Daniel Albrecht,
Technischer Leiter Segelflug
im LSR Aalen

SWISSAIR-ABSTURZ BEI TUTTLINGEN VON 1934

ZUM GEDENKEN AN DEN TOD DER ERSTEN FLUGBEGLEITERIN EUROPAS

Helmut Friedrich, Mitglied im Aero-Club Klippeneck und begeisterter Luftfahrtinteressierter, betreibt einen Blog, in dem er regelmäßig Themen aus der Fliegerei aufgreift. In folgendem Beitrag beschäftigt er sich mit dem Absturz einer Swissair-Maschine von 1934 nahe Tuttlingen, bei dem auch die erste Flugbegleiterin Europas – Nelly Diener – ums Leben kam.

Die Welt ist klein – nach der Veröffentlichung meines Blogbeitrags über den Flugpionier Anton Riediger wurde ich gefragt, ob ich die Absturzstelle der Swissair-Maschine von 1934 unweit des Segelfluggeländes Klippeneck – meinem Heimatflugplatz – auch kenne? Oder ob ich gar wisse, was genau da geschehen ist?

Meine Neugier war aufs Äußerste geweckt. Zumal noch der Hinweis kam, dass die erste Flugbegleiterin Europas hier den Tod fand. Wie kann es sein, dass ich als Flieger davon nichts weiß? Ein Freund hatte bei einer Wanderung zwar den Hinweis auf die Absturzstelle gesehen; gefunden hatte er sie aber nicht.



Wer genau sucht, findet schließlich einen Gedenkstein, der an den Flugzeugabsturz von 1934 erinnert

Seinen Anweisungen bin ich gefolgt: Im Weiler Rußberg nahe Tuttlingen stellte ich meinen Bus nahe der Gaststätte Krone ab. Von dort folgte ich dem Wegweiser zur Ruine Fürstenberg. Der Weg führt entlang der Hangkante, wo sich unterhalb die Ortschaften Rietheim und Weilheim befinden. Die Ruine gibt es so gut wie nicht mehr. Ein imposantes Kreuz aus Edelstahl, knapp sieben Meter hoch, steht hier jetzt.

Schwierige Suche nach dem Gedenkstein

Die vielen Wanderer, die an diesem schönen Herbsttag unterwegs waren, wussten von dem Flugzeugabsturz nichts – manche habe ich gefragt. Okay, ist auch schon einige Zeit her. Und das Interesse ist nicht bei allen Leuten gleich.

Doch dann kam er – der Hinweis: Also nach links abbiegen und an der nächsten Kreuzung ... meine Intuition sagt mir: geradeaus! Dann die nächste Kreuzung: Jetzt wird es schwierig. Google Earth zeigt jetzt sogar die Gedenkstätte an, kennt aber den Weg nicht. 50 Meter weiter: gefunden! Ich muss sagen: es ist sehr, sehr schlecht beschildert. Wer diese Gedenkstätte nicht wirklich finden will, wird sie nie sehen – schade. Zeigt ihre Geschichte doch, welche Tragik sich hier vor vielen Jahren abgespielt hat.

Es war der erste tödliche Flugunfall einer Passagiermaschine in Europa. Den Tod fanden alle zwölf Insassen. Darunter Europas erste Flugbegleiterin, Nelly Hedwig Diener.

Maschine des Typs Curtiss T-32 Condor II

Was war geschehen? Der Zufall wollte es, dass ich zwei Wochen zuvor bei einem Ausflug mit unserem Ultraleicht-Flugzeug nach Aalen die neue Halle des Fliegenden Museums dort besuchen konnte. In diesem Museum steht eine baugleiche Maschine des gleichen Typs, noch voll flugtauglich.

Ich war fasziniert. Auch im Hinblick darauf, dass es zu jenem Zeitpunkt, als die Maschine gebaut wurde, gerade mal 30



Oberhalb des Weilers Rußberg finden sich sehr versteckt die Hinweise auf die Absturzstelle

Jahre her war, als die Brüder Wright den ersten Motorflug der Welt machten.

Die Curtiss T-32 Condor II ist ein tolles Flugzeug, muss ich sagen. Ein Doppeldecker ist auch heute noch ein Blickfang bei jeder Flugschau. Diese Maschine war eine Sonderanfertigung für die Swissair. Angetrieben durch zwei hochaufgeladene Wright Cyclone SCR-1820-F3-Motoren mit je 720 PS, damals schon beachtenswert: Das Fahrwerk ist elektrisch einziehbar.

Das Unglück

Gestartet ist die Maschine am 27. Juli 1934 in Zürich mit dem Ziel Berlin. So weit kam sie jedoch nicht: Um 9.50 Uhr gab es über dem Unglücksort einen lauten Knall, bei welchem in einer Höhe von 2.000 Metern über dem Boden der rechte Motor sowie die rechte untere Tragfläche abbrachen. Niemand der zwölf Insassen, bestehend aus einem Piloten, einem Funker, der ersten Flugbegleiterin Europas sowie den neun Passagieren an Bord überlebte.

Untersuchungen ergaben nur Vermutungen: Es könne sich um Materialermüdung in der Motoraufhängung und der Flügelstruktur handeln. Eine genaue Untersuchung des Unfallhergangs erfolgte nicht. Das Gewitter, welches die Maschine gerade durchflogen hatte, wurde dann zur Ursache gemacht.

Die Flugbegleiterin Nelly Diener

Erwähnenswert ist, dass bei diesem Unfall auch Europas erste Flugbegleiterin Nelly Diener – beim Unglück gerade mal 22 Jahre alt – ihr Leben lassen musste. Sie war bereits in ganz Europa bekannt und hatte zum Unglückszeitpunkt 79 Flüge gemacht.

Nelly Diener – man nannte sie schon zu Lebzeiten „Engel der Lüfte“ – war eine kesse Dame, die mehrere Sprachen beherrschte. Sie war sehr wortgewandt, mit viel Charme und Witz.

Ich gehe mal davon aus, dass quasi „fast“ niemand Nelly Diener kennt. Ja, ich auch nicht. Sie war die erste Lufthostess Europas und flog mit dem weltbekannten Walter Mittelholzer bei der damaligen Swissair (gegründet 1931). Die zwei charismatischen Gründer Walter Mittelholzer und Balz Zimmermann stellten sie nach amerikanischem Vorbild als „fliegende Saaltochter“ ein. Nelly flog also ab dem 1. Mai 1934 sechs Mal die Woche von Zürich nach Berlin mit Stopp in Stuttgart.

Diener wurde der „fliegende Engel“ genannt

Wie kommt ein „Maitli“ aus niederem Stand an so einen Job? Tja, sie ging nach Dübendorf, sprach vor und meinte beim ersten Rundflug mit Mittelholzer: „Ein einfacher Looping würde mir vorerst reichen!“. Die Schweizer hatten die Nase im Flugbusiness vorne, so kamen auch viele Medien zum Jungfernflug, und ab da wurde viel über den fliegenden Engel berichtet (manchmal sogar zum Leidwesen der männlichen Aviaten). Natürlich nicht nur Gutes – eine Frau im Flugzeug, was soll das denn jetzt? Das gehört sich doch nicht!



Ein baugleiches Flugzeug wie die Unglücksmaschine – eine Curtiss T-32 Condor II – findet sich im Fliegenden Museum in Aalen

Ihre Aufgabe damals war es, die Fluggäste mit selbst zubereiteten Speisen, welche sie zuvor am Boden vorbereitet hatte, und Getränken zu verwöhnen. Die Verpflegung war in den Anfangsjahren der Swissair nicht im Flugpreis enthalten. Für eine Bordküche war im knapp bemessenen Raum in den Pioniertagen der Verkehrsflugzeuge kein Platz. Im Angebot waren Tee, Kaffee, belegte Brote, Suppe und Früchte.

Den Passagieren die Angst genommen

Passagieren, die unter Flugangst litten, redete Nelly Diener beruhigend zu, mit vielen spielte sie Karten, oder es wurde zur Ablenkung von der Flugangst gestrickt, miteinander Lieder gesungen oder sogar gejodelt.

Die Flugbegleiterinnen der Swissair verrichteten ihre Arbeit anfangs noch ohne Uniform und mussten sich mit einer wei-

ßen Schürze begnügen – zeitgenössische Aufnahmen außerhalb des Flugzeugs zeigen Nelly Diener hingegen mehrheitlich in Fliegerjacke, Hosen und Mütze.

Ich verweilte noch eine Zeit an dem Kreuz. Schaute zwischen den Bäumen durch in den Himmel. Es war still – sehr still. Ich denke, so still, wie nachdem alles vorüber war, an diesem Tag, dem 27. Juli 1934. Übrigens ein Freitag.

Text: Helmut Friedrich/red.
Fotos: Helmut Friedrich



Helmut Friedrichs Blog findet sich online unter helmutfriedrich.blogspot.com. Fragen wie auch Kommentare unter dem Blog sind ausdrücklich erwünscht, zumal der Autor immer wieder auch zu anderen Themen Anregungen sucht.



Mit einer Tafel wird der zwölf Menschen gedacht, die 1934 in der Nähe des Klippenecks ums Leben kamen



Nelly Diener war als erste Flugbegleiterin Europas für die Swissair im Einsatz. Auch sie starb 1934 bei dem Unglück oberhalb von Rußberg

BUCH SEGELFLIEGEN GRUNDAUSBILDUNG
**BWLV-OSTERAKTION:
ELF ZUM PREIS
VON ZEHN**



Wie wäre es denn mal mit dem Büchlein „Segelfliegen Grundausbildung“ im Osternest? Der BWLV bietet bis 25. April eine besondere Rabattaktion beim Kauf der Büchlein an

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

Vielleicht kann im Verein das Büchlein aber auch genutzt werden, um in dieser Zeit geringer sozialer Kontakte die Flugschüler wieder einmal anzusprechen. Die kommenden Monate sind besonders geeignet, um sich intensiv mit dem Büchlein zu beschäftigen.

Zu Ostern gibt es nun einen besonderen Rabatt des BWLV: Während unterjährig zehn Büchlein zum Preis von 50 Euro angeboten werden, werden im Rahmen der Osteraktion ab sofort zum gleichen Preis elf Exemplare geliefert. **Diese Aktion gilt allerdings nur bis zum 25. April 2021.** Für Bestellungen, die bis einschließlich diesem Termin per E-Mail bei Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) eingehen, wird dieser Rabatt gewährt. Also – schnell bestellen!

Text und Foto:
Bernd Heuberger



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

July 14 – 17, 2021
Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA

#aerofriedrichshafen

IMPRESSIONEN VOM FLIEGEN

UNVERGESSLICHE EINDRÜCKE

In den vergangenen Monaten hat die Pandemie unser aller Leben bestimmt, und sie tut es noch immer. Natürlich ist auch der Flugbetrieb davon nicht verschont geblieben und viele Piloten blieben am Boden. Dass es dennoch viele schöne Momente gibt, an die sich die Flieger im BWLV gerne zurückerinnern und die beim „Durchhalten“ helfen, zeigt das Ergebnis des Aufrufs der adler-Redaktion: So viele tolle Bilder, die die Faszination des Fliegens zeigen sollten, sind eingegangen, dass gar nicht alle an dieser Stelle präsentiert werden können. Dennoch möchte die Redaktion die Leser natürlich teilhaben lassen und zeigt eine Auswahl der schönsten Motive. Viel Spaß damit und ganz herzlichen Dank allen Einsendern für die wunderbaren Eindrücke, die sicher vielen Lesern Freude machen!



▲ Dieses Bild entstand am 8. Juli 2020. Zu sehen ist die Piste 30 des Flugplatzes Saulgau kurz vor Sunset. Foto: Jakob Roth

Text: red.



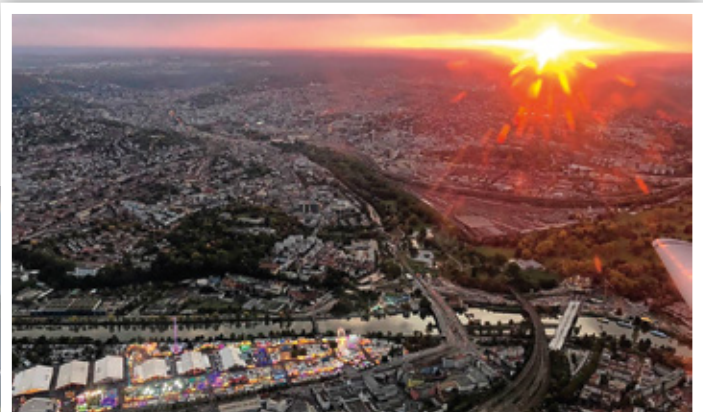
▲ 2016 entstand diese Aufnahme. Sie zeigt eine Cessna 208b Grand Caravan von Skydive Saulgau im Endanflug auf die Piste 30 in Saulgau, darunter sitzen zwei Jugendliche der Fliegergruppe Saulgau auf einer ausgebauten Rücksitzbank eines Renaults Twingo und freuen sich, die Maschine hautnah erleben zu können. Foto: Jakob Roth



▲ Dieses Foto stammt vom 2. August 2020. Zu sehen ist die Vereinsmaschine Ikarus C42c der Fliegergruppe Saulgau, kurz bevor um die Mittagszeit eine starke Gewitterfront über den Flugplatz zog. Foto: Jakob Roth



▲ Eine SHK, von der Sonne beschienen. Foto: Jürgen Hoffmann



▲ Dieses Bild vom Cannstatter Wasen wurde 2019 bei einem Ausflug mit dem Vereinsmotorsegler des FSV Pleidelsheim zum Klippeneck gemacht – auf dem Rückflug gelang der tolle Schnappschuss des hell erleuchteten Stuttgarter Volksfests. Foto: Jürgen Hoffmann



Dorothea Bender fliegt meist eine auf der Hahnweide gecharterte C 172, am häufigsten die D-EAKS. Am liebsten ist sie mit ihrer „Lieblingscopilotin“ unterwegs: Ihrer neunjährigen Enkeltochter Alina, die auch oft Fotos bei den gemeinsamen Ausflügen macht.
Foto: Dorothea Bender ▾



▲ Aufnahme aus einer Bücker Bestmann auf eine in Formation fliegende Bücker Jungmann über dem Rheintal.
Foto: Thomas Neudel



Blick auf den Flughafen Stuttgart.
Foto: Dorothea Bender

Unterwegs über dem Bodensee.
Foto: Dorothea Bender



In Hayingen hat das Skifliegen Tradition.
Foto: Udo Markert



Mit der Savage Cruiser des LSV Hayingen lässt sich auch mit Kufen prima fliegen.
Foto: Udo Markert



▼ Sonnenaufgang über Kisslegg. Foto: Gerhard Müller



▲ Faszinierender Blick auf die verschneite Landschaft.
Foto: Udo Markert



Am Gipfel des Ifen.
Foto: Gerhard Müller

▲ Blick über den Pfänder auf den Bodensee. Foto: Gerhard Müller

TRANSPARENZREGISTER GEBÜHRENBEFREIUNG FÜR VEREINE

Viele Vereine und Organisationen haben in den vergangenen Tagen Post vom Bundesanzeiger Verlag in ihrem Briefkasten gefunden, die die Jahresgebühr für die Führung des Transparenzregisters feststellt. Seit dem vergangenen Jahr können sich gemeinnützige Vereine mit steuerbegünstigtem Zweck nach §§ 52-54 der Abgabenordnung von den Gebühren per E-Mail unbürokratisch befreien lassen.

Seit 2017 ist das Transparenzregister im Geldwäschegesetz §§ 18 ff. verankert. In dieses Register werden die wirtschaftlich Berechtigten von juristischen Personen des Privatrechts und eingetragenen Personengesellschaften eingetragen. Um sich von der Gebühr befreien zu lassen, reicht es aus, wenn der Vorstand des Vereins eine E-Mail an gebuehrenbefreiung@transparenzregister.de mit folgendem Inhalt schickt:

- formloses Antragschreiben mit genauer Bezeichnung des antragstellenden Vereines
- Nachweis der Handlungsvollmacht des beantragenden Vorstandes, für den Verein handeln zu dürfen (Vereinsregisterauszug)
- Kopie des Personalausweises
- aktueller Freistellungsbescheid des Finanzamtes (Der Antrag kann jeweils für die aufgeführten Jahre der Freistellung gestellt werden.)

Die Befreiung der Gebühren erfolgt für den Zeitraum der Freistellung, muss also alle drei Jahre wiederholt werden. Der Antrag kann nicht für zurückliegende Jahre gestellt werden, wirkt sich aber auf das gesamte Jahr der Antragstellung und ggf. das folgende Jahr aus.

Bitte beachten: Es sind Fälschungen im Umlauf! Einige Vereine haben gefälschte Rechnungen in Gestalt eines amtlichen Schreibens ähnlich dem echten „Bescheid über die Jahresgebühr für die Führung des Transparenzregisters“ erhalten. Die echten Briefe erkennt man am Absender „Bundesanzeiger Verlag GmbH“ mit Sitz in Köln.

Text: DAeC

MASSENHERSTELLUNG ALS ZIEL:

PLANUNGSBEGINN FÜR DIE PRODUKTION VON KLIMANEUTRALEM KEROSIN

Synthetische Kraftstoffe sind neben Batterie- und Brennstoffzellenantrieben ein weiterer technologischer Baustein auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt, eine Pilot-Anlage zur Produktion klimaneutraler Synthetik-Kraftstoffe im industriellen Maßstab zu planen.

Mit der Pilot-Anlage will das BMVI die Markteinführung strombasierter Kraftstoffe beschleunigen. Das Vorhaben ist Teil des BMVI-Gesamtkonzepts zur Förderung alternativer Kraftstoffe, um deren Entwicklung und Herstellung zu unterstützen.

Mit dem Umstieg auf strombasiertes Kerosin ließen sich im Luftverkehr Millionen Tonnen an CO₂-Emissionen einsparen, argumentiert Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. „Dafür brauchen wir aber bis 2030 mehrere Millionen Tonnen an klimaneutralem Treibstoff. Strombasierte Kraftstoffe werden derzeit noch nicht in marktfähigen Mengen produziert. Deshalb haben wir das DLR beauftragt, eine Produktionsanlage zu konzipieren, damit wir den Kraftstoff wirtschaftlich produzieren und schneller in den Einsatz bringen können“, so Scheuer. Ziel sei es letztlich, klimaneutral zu fliegen.

Was sind strombasierte Synthetik-Kraftstoffe?

Strombasierte Synthetik-Kraftstoffe, auch Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL) genannt, werden chemisch aus Wasserstoff und Kohlendioxid hergestellt. Strombasiert deswegen, weil der benötigte Wasserstoff mit Strom durch Wasserelektrolyse gewonnen wird. Das Kohlendioxid stammt aus der Luft oder anderen Quellen, wie zum Beispiel Biomasse, Müllverbrennungsanlagen oder Zementwerken. Die gewonnenen Kohlenwasserstoffe werden dann zu Benzin oder Kerosin aufbereitet. Mit Strom aus erneuerbaren Energien lassen sich diese Kraftstoffe klimaneutral produzieren.

Federführend erarbeitet das DLR-Institut für Verbrennungstechnik in Stuttgart ge-



Der Airbus A320 „D-ATRA“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) bei der Betankung mit alternativem Kraftstoff

meinsam mit der Technischen Universität Hamburg und der Firma John Brown Voest aus der Griesemann Gruppe im Rahmen der Studie ein Konzept für die Pilot-Anlage. Dazu zählen geeignete Herstellungsverfahren, Produktionsketten sowie die technische Ausstattung. Wichtige Planungskriterien sind Größe, Kosten und Standortfaktoren.

Große Mengen machen synthetische Kraftstoffe rentabel

„Synthetische Treibstoffe können ein Baustein auf dem Weg in eine klimaneutrale Mobilität der Zukunft sein. Noch ist deren Herstellung aufwändig und teuer. Aber die Zeit zu handeln ist jetzt. Und das gehen wir mit dieser Anlage an“, so Prof. Karsten Lemmer, DLR-Vorstandsmitglied für Energie und Verkehr. Synthetische Kraftstoffe rentabel zu machen, bedeutet große Mengen zu produzieren und in das bestehende Energie- und Mobilitätssystem zu integrieren. Herausfordernd ist dabei, die gesamte Prozesskette im Blick zu haben.

Pilot-Anlage ist auf jährlich 10.000 Tonnen klimaneutrales Kerosin und Benzin ausgelegt

Die Wissenschaftler ermitteln zunächst, wie großtechnische Anlagen mit Produktionsmengen bis zu 10.000 Tonnen pro Jahr zu einer zeitnahen und wirtschaftlichen Markteinführung synthetischer

Kraftstoffe beitragen können. „Weltweit existiert noch keine Gesamtanlage, die strombasierte Kraftstoffe normgerecht im industriellen Maßstab liefern kann. Daher gibt es auch noch keine Erfahrungen auf dem kommerziellen Sektor“, so Prof. Manfred Aigner, Projektleiter und Direktor des DLR-Instituts für Verbrennungstechnik.

Die Pilot-Anlage soll gleichzeitig als Entwicklungsplattform dienen, um Verfahrenstechniken weiterzuentwickeln – sie soll Forschungseinrichtungen, mittelständischen Unternehmen und der Industrie zur Verfügung stehen, um weitere Technologien zu erproben und voranzutreiben.

Power-to-Liquid-Kraftstoffe sind Teil der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung

Der große Vorteil synthetischer, flüssiger Kraftstoffe ist ihre sehr hohe Energiedichte. Daher sind sie insbesondere für den Flug- und Schiffsverkehr geeignet. Zudem lassen sie sich direkt in den Verbrennungsmotoren und in Turbinen bestehender Flotten einsetzen. In der Nationalen Wasserstoffstrategie der Bundesregierung zählen Synthetik-Kraftstoffe zu den wichtigen Bausteinen für moderne und nachhaltige Mobilitätssysteme.

Text: DLR/red.
Foto: DLR



ENTWICKLUNG VON NEUEN ANTRIEBEN, KRAFTSTOFFEN UND KONFIGURATIONEN **UMWELTFREUNDLICHES FLIEGEN IST DAS GEMEINSAME ZIEL**

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt will vermehrt Elektrontriebe zukunftsfähig machen – wie etwa einen elektrischen Senkrechtstarter für 19 Passagiere.

Die Luftfahrt will ihren Beitrag dazu leisten, negative Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren: Das Ziel einer „Zero Emission Aviation“ (ZEMA) verfolgen Forschungseinrichtungen aus 13 verschiedenen Ländern, die sich in der sogenannten ZEMA-Gruppe zusammengeschlossen haben. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) gehört zu den Unterzeichnern der gemeinsamen Erklärung zur nachhaltigen Luftfahrt.

Eine reine Wachstumsstrategie wie in der Vergangenheit sei nicht die Lösung für den Luftverkehr von morgen – so die Erklärung der ZEMA. Auch die Konzentration auf eine Weiterentwicklung bestehender Flugzeuge oder Motoren gilt der ZEMA-Gruppe als nicht ausreichend. Stattdessen sollen neue Technologien entwickelt und umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang können zum Beispiel nachhaltige Kraftstoffe eine wichtige Rolle spielen: Weil Verbrennungsprozesse immer mit Emissionen verbunden sind, verpflichten sich die Forschungseinrichtungen, alternative Energiequellen für eine neue Antriebstechnik einzusetzen.

Darüber hinaus wollen sie an optimalen Streckenführungen arbeiten: Dazu müssen passende Daten zur Verfügung gestellt werden – zusätzlich zu den Flugzeugen, die diese Strecken klimaschonend fliegen können.

Veränderungen im Einklang mit gesellschaftlichen Bedürfnissen

Ein weiterer Schwerpunkt wird auf die urbane Mobilität und elektrisches Fliegen gesetzt. Dabei haben sich die Forschungseinrichtungen in ihrer Erklärung auch dazu verpflichtet, die Veränderungen stets im Einklang mit den gesellschaftlichen Bedürfnissen zu gestalten.

Bei Entwicklungen zum elektrischen Fliegen, bei Wasserstoff-Antrieben oder bei ganz neuen Konfigurationen könnten zum Beispiel fliegende Demonstratoren – also reale Prototypen – eine entscheidende Rolle spielen.

Große Herausforderungen für die Luftfahrt

Die Zeit drängt: Bei der Weltklimakonferenz von Paris wurde im Jahr 2015 be-

schlossen, dass in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts netto keine Treibhausgase mehr in die Atmosphäre gelangen sollen. Der „Green Deal“ der Europäischen Kommission beinhaltet für Europa das Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Auch von der Europäischen Kommission wird betont, dass für die Verwirklichung erhebliche Investitionen nötig seien.

Die Zunahme des weltweiten Luftverkehrs und die ökologische Verantwortung, der sich die Bundesregierung im Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet hat, stellen die Luftfahrt vor große Herausforderungen. Schließlich gehen Prognosen in den nächsten 20 Jahren von einer Verdopplung der weltweiten Flugzeugflotte aus. Für die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrssystems ist es daher unumgänglich, belastende Auswirkungen deutlich zu verringern – folglich spielt die Forschung an alternativen Antriebssystemen in der Luftfahrt eine Schlüsselrolle.

Elektrisches Fliegen verspricht große Potenziale

Zu diesem Zweck forscht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

unter anderem an hybrid-elektrischen Flugzeugen, die einen wichtigen Baustein im Luftverkehr der Zukunft darstellen können. Elektrisches Fliegen eröffnet völlig neue Möglichkeiten, den Schadstoffausstoß am Flugzeug gegebenenfalls drastisch zu senken und auch die Lärmbelastung signifikant zu reduzieren.

Außerdem ermöglichen elektrische Antriebe komplett neue Flugzeugkonfigurationen, die den Treibstoffverbrauch und damit die Emissionen weiter reduzieren dürften. In der Summe haben elektrische Flugzeuge das Potenzial die Mobilität grundlegend zu verändern, denn leise und saubere Verkehrsmittel

ermöglichen fliegende Zubringerdienste direkt aus dem Stadtzentrum zum nächstgrößeren Flughafen.

DLR forscht an der Vision elektrischen Fliegens

Das DLR verfolgt als Großforschungseinrichtung in Europa alle Aspekte des elektrischen Fliegens und versucht, die heute noch offenen Fragen zu beantworten. Dazu forscht das DLR an unterschiedlichen Antriebstechnologien – von den Konzepten über Simulation bis hin zu ihrer Integration in neue Flugzeugkonfigurationen. Gleichzeitig untersuchen die Wissenschaftler die Auswirkungen auf

das Gesamtsystem Luftfahrt – das heißt: Mit welchen Folgen ist für Reisende, Fluglinien und Flughäfen zu rechnen?

Als Antwort auf das Pariser Klimaschutzabkommen, gehört es zu den wichtigsten Zielen im Luftverkehr der Zukunft, Elektroantriebe in Fracht- und Passagiermaschinen einsetzen zu können.

Text: DLR/red.
Grafik: DLR

LUFTSPORTJUGEND

BWLV-PFINGSTJUGENDLAGER MIT DER BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART



Das diesjährige BWLV-Pfingstjugendlager mit der BSG Stuttgart findet statt von **Freitag, 21. Mai, bis Dienstag, 25. Mai 2021, in Seeg.**

Das Lager ist offen für alle luftsportbegeisterten Jugendlichen, Vorkenntnisse in der Welt der Ballone sind nicht erforderlich! Wir freuen uns ganz besonders auf Teilnehmer anderer Luftsportarten, die diese ideale Gelegenheit nutzen möchten, mal bei den Ballönern „reinzuschnuppern“.

Gemeinsam möchten wir vier tolle Tage verbringen, die Allgäuer Gegend um Seeg mit dem Ballon aus der Luft und beim Verfolgen am Boden erkunden, das Zeltlagerleben in der Natur genießen und die Abende mit Musik und Gesang am Lagerfeuer ausklingen lassen.

Wir treffen uns am **Freitag, 21. Mai 2021, um 14.30 Uhr an der Ballonhalle der BSG Stuttgart**, Burgholzstraße 33 in Stuttgart-Bad Cannstatt zur Abfahrt (Rückkehr am 25. Mai 2021 gegen 15 Uhr, anschließendes gemeinsames Aufräumen und Vesper bis ca. 17 Uhr).

Folgende Grundausrüstung solltet ihr dabei haben:

Schlafsack, Luftmatratze oder Feldbett, Taschenlampe, robuste Bekleidung und Schuhwerk (wetterfest), Schwimmsachen und was man zum Ballonfahren und zum Toben draußen braucht. **Teller, Becher, Besteck sowie Ausweis und Impfpass nicht vergessen!** Spiele und Musikinstrumente (keine elektronischen!) sind immer gerne gesehen.

Die Kostenbeiträge staffeln sich diesmal wie folgt:

	Nicht-mitglieder	BSG oder BWLV
Jugendliche (ab 12 J.) und Erwachsene	150 Euro	100 Euro
Kinder (6 bis 12 J.)	100 Euro	65 Euro
Kleinkinder (u. 6 J.)	frei	frei

Das erste (älteste) Geschwisterkind zahlt den vollen Beitrag, weitere Geschwisterkinder zahlen die Hälfte ihres eigentlichen Beitrags.

Anmeldeschluss ist am Freitag, 16. April 2021, unter jula.bsg-stgt.de – aufgrund der aktuellen Situation und möglicherweise bis dahin geltenden Regelungen kann es sein, dass wir die Teilnehmerzahl begrenzen müssen. Sollte es soweit kommen, wird nach dem „First come, first serve“-Prinzip vorgegangen. Damit heißt es jetzt: Schnell anmelden!

Du hast noch Fragen? Dann melde dich einfach bei uns per E-Mail unter jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de.

Wir freuen uns auf euch – Glück ab und Gut Land!

Text: Susanna Obieglo und das gesamte Orga-Team



JUGENDLAGER 2021 IN SINSHEIM UND AUF DEM BERNECK ANMELDUNG ZU DEN BWLV-SEGELFLUG- JUGENDLAGERN JETZT MÖGLICH!

Neue Freundschaften schließen und dabei einen richtig großen Schritt vorwärts machen in der Ausbildung – all das ist bei den BWLV-Segelflug-Jugendlagern in Sinsheim und am Berneck möglich

Wie im vergangenen adler angekündigt, bietet die BWLV Luftsportjugend dieses Jahr zwei Jugendlager in Sinsheim und auf dem Berneck an. Die Termine stehen nun fest:

Sinsheim: Freitag, 6. August, bis Sonntag, 15. August 2021

Berneck: Donnerstag, 12. August, bis Sonntag, 22. August 2021

Weitere Infos finden sich in der folgenden Infobox und auf der BWLV-Website (www.bwlv.de → Jugend → Kooperationsveranstaltungen → Jugendlager (Segelflug); der QR-Code führt direkt auf die entsprechende Seite.

Bitte beachten: Die Planung muss weiter flexibel bleiben, um auf eventuelle neue

Rahmenbedingungen im Sommer durch die Pandemie zu reagieren!

Hier noch ein paar Kommentare aus den vergangenen Jahren:

„Man findet viele neue Freunde aus ganz Baden-Württemberg und man hat die Möglichkeit, andere Muster zu fliegen, die man selbst nicht in der Vereinsflotte hat.“

„Coole Leute, viele neue Flugzeugtypen, eine große Hilfe in der fliegerischen Ausbildung!“

„Wenn man wirklich geile Leute treffen, eine Hammer-Zeit erleben plus noch einen Riesenschritt in der Ausbildung machen will, dann ab ins JuLa.“

Bei Fragen können sich Interessenten gerne bei Tim Hessenthaler unter hessenthaler@bwlv.de melden.

BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER SINSHEIM ODER BERNECK 2021

Datum:	Sinsheim: 6. bis 15. August 2021 Berneck: 12. bis 22. August 2021
Eigenbeteiligung:	250 Euro pro Teilnehmer. Kosten für An- und Abreise sind selbst zu tragen.
Ausrichter:	Sinsheim: Flugsportring Kraichgau Sinsheim Berneck: Fliegergruppe Geislingen
Leistungen:	Alle Ausgaben für Unterkunft, Verpflegung und Fliegen (bis zu 30 Windenstarts) weitere Flüge im F-Schlepp und mit Motorseglern werden gegebenenfalls nach Bedarf abgerechnet.
Anmeldung:	Mit dem beigefügten QR-Code ist direkt die BWLV-JuLa-Seite erreichbar, wo Veranstaltungsinfos und die Anmeldung für das Jugendlager zu finden sind.
Anmeldeschluss:	Sonntag, 13. Juni 2021



Text: BWLV-Luftsportjugend
Foto: Felix Feuchter

NEUES FORMAT:

JUGENDLEITER-AUSTAUSCH DIGITAL

Was tun, wenn ein persönliches Treffen der Jugendleiter nicht möglich ist? Ganz einfach: Am Online-Jugendleiter-Austausch der BWLV-Luftsportjugend am 9./10. April teilnehmen!

Bereits zum dritten Mal wird das vom Fachausschuss Jugend des BWLV organisierte Jugendleitertreffen angeboten – dieses Mal im digitalen Format.

Dieses Jahr findet der Austausch von **Freitag, 9. April, bis Samstag, 10. April 2021**, online statt. Durch das rein digitale Format werden dieses Mal **keine Teilnahmegebühren** erhoben.

Zentraler Gedanke dieses Treffens ist es, eine Plattform zum Austausch zu bieten, dadurch können verschiedenen Ideen und Sichtweisen in die eigene tägliche Vereinsarbeit eingebracht werden.

Hauptwerkzeug für diesen Austausch bildet die Methode der „kollegialen Beratung“. Dabei läuft das Gespräch kontrolliert ab, und es wird die Möglichkeit geboten, einzelne Themenfelder oder Schwierigkeiten im Verein anzusprechen. Erster Schritt ist hierbei

eine Schilderung des Sachverhalts. Die anderen Teilnehmer begeben sich im Anschluss daran dann auf Ursachenforschung, um schließlich Tipps aus eigener Erfahrung und neue Ideen und Ansätze anzubieten. Mithilfe des neuen Blickwinkels der Außenstehenden lassen sich in der Regel viele kreative neue Lösungen finden.

Außerhalb der kollegialen Beratung soll auch die persönliche Weiterentwicklung der Jugendlichen durch weitere kleine Challenges und Übungen gefördert werden.

Bei Interesse finden sich Infos zur Anmeldung auf der BWLV-Homepage im Bereich Jugend (→ BWLV-Veranstaltungen). Bei Fragen können sich Interessierte gerne bei Claudia Marianowski unter marianowski@bwlv.de melden.

Text: Claudia Marianowski
Foto: Tino Früh

FREIFLUG IM APRIL

EINLADUNG ZUM SUNRISE- UND FRÜHJAHR-S-WETTBEWERB

Mit zwei Wettbewerben starten die Freiflieger in die neue Saison – in der Hoffnung, dass sich die Pläne wirklich umsetzen lassen.

Am Sonntag, 11. April, geht es in der Morgenfrühe um die reine Gleitflugeleistung beim **47. Schorndorfer Sunrise-Wettbewerb in Welzheim**. Um 6 Uhr (MESZ) beginnt der Wettbewerb, damit er vor Thermikbeginn abgeschlossen sein kann. Beim Sunrise gibt es die freiflug-übliche Maximalflugzeit nicht. Falls die Modelle nicht ausgeflogen werden können, wird die vom Höhenmesser extrapolierte Flugzeit zur Wertung herangezogen. Näheres unter www.modellflug-schorndorf.de.

Am Samstag, 17. April, richten die Freiflieger des LSV Roßfeld Metzingen den **Frühjahrs-Wettbewerb in Osterhofen** (in der Nähe von Bad Waldsee) aus. Ab 9.30 Uhr wird in den Klassen F1A, F1B, F1Q, F1C, F1H geflogen. Infos dazu gibt es bei Frank Adametz (frankadametz@gmx.de).

Beide Wettbewerbe zählen zur Baden-Württembergischen Freiflugmeisterschaft, der Metzinger Wettbewerb auch zum Deutschland-Cup 2021.

Text und Foto:
Bernhard Schwendemann

MODELLFLUG



Beim Sunrise-Wettbewerb in Welzheim starten die Freiflieger schon morgens um 6 Uhr

NACHHOLBEDARF:

SEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“ UND SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG

Leider sind im vergangenen Jahr sowohl das Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ wie auch der Südwestdeutsche Rundflug Corona zum Opfer gefallen. Beide Veranstaltungen des Referats Motorflug im BWLV mussten aufgrund verständlicher Vorsorge abgesagt werden.

Neues Jahr, neues Glück möchte man nun hoffen. **Jedenfalls plant das Referat Motorflug im BWLV nun für dieses Jahr sein zweitägiges Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ wieder am Donnerstag und Freitag, 13. und 14. Mai (Christi Himmelfahrt und Brückentag) sowie den Wettbewerb Südwestdeutscher Rundflug am Samstag, 10. Juli.**

Beide Veranstaltungen finden wieder – wie schon 2020 geplant – in und von Niederstetten aus statt. Vielen Dank im Voraus für die Radarunterstützung durch das dort beheimatete Transporthubschrauberregiment 30 sowie den Fliegerkame-

raden der Bundeswehr-Sportfluggruppe Niederstetten, die wieder ihr Vereinsheim zur Verfügung stellen und die Teilnehmer wie immer freundlich umsorgen.

Die näheren Informationen werden im Mai-adler zu finden sein und sind neben den Anmeldeformularen und weiteren Informationen sowie Übernachtungsvorschlägen wie immer schon vorher aktuell auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de → Sparten → Motorflug) hinterlegt.

Für das Flugsicherheitsseminar wurden wieder bekannte und namhafte Referenten gewonnen. Der Südwestdeutsche Rundflug wird neben dem Referat Motorflug/UL im BWLV vom DAeC (Auswertung) und der Schirmherrin und Bürgermeisterin Niederstetten, Heike Naber, unterstützt.

Hoffen wir also auf die Durchführbarkeit und freuen uns auf die schönen und sicher wieder interessanten Details.

Seminar Rettung aus Schlechtwetter: Anreisemöglichkeiten am Donnerstag (Christi Himmelfahrt), 13. Mai 2021, Abreise am 14. Mai ab 14 Uhr

Südwestdeutscher Rundflug: Anreise am Samstag, 10. Juli, Abreise am selben Tag oder bei Teilnahme an der Abendveranstaltung am Sonntag, 11. Juli 2021.

Drücken wir also fest die Daumen für gutes Gelingen. Sollten jedoch Absagen notwendig werden, wird der BWLV diese kurzfristig veröffentlichen.

Text: [Walter Nerdinger](#), Referent Motorflug/UL-Flug im BWLV

TRADITIONSREICHER NAVIGATIONSWETTBEWERB

55. ALLGÄUFLUG DER FLIEGERGRUPPE LEUTKIRCH

Ein kleines Jubiläum darf es schon sein: Zum 55. Mal laden die Leutkircher Flieger zum Allgäuflug ein. **Am Freitag und Samstag, 30. und 31. Juli 2021**, ist dieser traditionsreiche Navigationswettbewerb vorgesehen, und er wird selbstverständlich unter den dann geltenden Coronaverordnungen ausgerichtet, sollten diese noch notwendig sein.

Austragungsort sowie Start und Ziel ist der Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL), die freie Anreise der Teilnehmer kann bereits am Donnerstag, 29. Juli, oder Freitag, 30. Juli, erfolgen. Teilnehmen können einmotorige Reiseflugzeuge bis 2.000 Kilogramm, Motorsegler und aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Die Wettbewerbs-Geschwindigkeit muss



Am 30. und 31. Juli können sich Motorflugpiloten wieder beim Allgäuflug messen

mindestens 60 Knoten betragen, die schnellste 100 Knoten.

Wie im vergangenen Jahr wird am Freitagnachmittag ein Wettbewerbs-Training angeboten, um den Einsteigern die „Ehrfurcht“ vor der Wettbewerbsfliegerei zu nehmen und den Spaßfaktor und die Kameradschaft mit in den Vordergrund zu stellen.

Der Samstag, 31. Juli, steht dann im Zeichen des Wettbewerbs und beginnt

mit einem ausführlichen Briefing inklusive Wetterberatung. Der Kurs führt von EDNL über die vorgegebenen Wendepunkte wieder zurück und wird mit einer Ziellandung abgeschlossen. Die Sieger-teams der Wettbewerbsgruppe werden aufgeteilt in „Unlimited“, „Advanced“ und „Newcomer“. Desweiteren werden die Mannschaften und die Ziellandmeister gewertet, der Jugendpokal und die Sonderpreise für Damen-Teams sowie für die weiteste Anreise stehen bereit.

Aus der Wertung des 55. Allgäufluges 2021 und des Südwestdeutschen Rundfluges des BWLV wird der Baden-Württembergische Motorflugmeister Navigation ermittelt.

Die komplette Ausschreibung, auch zum Download, ist auf der Homepage der Fliegergruppe Leutkirch (www.fliegergruppe.de) unter „Allgäuflug 2021“ zu finden.

Text und Foto: Heinz Mauch



ÜBERSICHT DEUTSCHE UND INTERNATIONALE MOTOR- UND UL-FLUG-TERMINE 2021

Zeitraum	Art	Meisterschaft	Land
7. bis 9. Mai Ausweichtermin 6. bis 8. August	Navigationsflug	XXIV. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern	Neubrandenburg, Trollenhagen
13. bis 16. Mai	Ultraleichtflug	31. Deutsche Meisterschaft Ultraleichtflug	Rheine-Eschendorf
4. bis 6. Juni	Navigationsflug	Hessen-Sternflug	noch nicht bekannt
23. bis 27. Juni	Navigationsflug	Deutsche Meisterschaft Navigationsflug	Hodenhagen
4. bis 10. Juli	Kunstflug	1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship	Deva, Rumänien
10. Juli	Navigationsflug	Südwestdeutscher Rundflug	Niederstetten
14. bis 24. Juli	Kunstflug	14th FAI World Advanced Aerobatic Championships	Hosin, Tschechien
30. bis 31. Juli	Navigationsflug	55. Allgäu-Rundflug	Leutkirch
20. bis 28. August	Kunstflug	22nd FAI European Aerobatic Championships	Břeclav, Tschechien
4. September	Navigationsflug	Flugrallye „Rund um Berlin“	Berlin
8. bis 21. November	Navigation	22nd FAI World Rallye Flying Championship	Die Boord, South Africa

Alle Angaben ohne Gewähr und unter Vorbehalt (Corona-Bestimmungen), Stand: 18. Februar 2021

Text und Foto: DaeC

BESONDERE ERINNERUNG

MIT DER JODEL NACH TUNESIEN

Vor 54 Jahren flog Manfred Grohe zusammen mit Hermann Vogt und dessen zukünftiger Frau Helga mit einer Jodel Ambassadeur des Flugsportvereins Mössingen vom Segelfluggelände Farrenberg aus nach Tunesien. Nachfolgend erinnert Manfred an diesen besonderen Flug.

Es ist im August 1967, als mein Freund Hermann Vogt und ich die Idee haben, vom Farrenberg aus nach Afrika zu fliegen, und zwar in der Jodel des FSV Mössingen. Hermann hat zwar erst 25 Stunden Motorfliegerei hinter sich, aber auch die Erfahrung von 700 Segelflugstunden. Mein Vater ist nicht sehr erfreut, dass wir mit einer „Heuschrecke von Sportflugzeug“ ganze 100 PS hinter der Miniluftschraube, nach Afrika fliegen wollen – zu dritt auch noch – das hieße Gott versuchen.

Doch unsere Abenteuerlust ist stärker, und so starten wir am 4. August an einem grauen Tag durch ein Wolkenloch vom Segelflugplatz Farrenberg Richtung Süden. Mit an Bord ist Hermanns Freundin Helga Breuer.

Erste Station: Frankreich

Nach einem Stopp in Schwenningen zur Zollabfertigung und zum Tanken geht es über den regenverhangenen Schwarzwald



Blick auf Saint Tropez



Calvi auf Korsika von oben



In Tunis angekommen, ließen sich die drei Reisetilnehmer von den Eindrücken des Orients inspirieren

und das Rhonetal zur Zwischenstation nach Aubenas, wo Fliegerkameraden aus Unterjesingen gerade ihr Ferienfluglager betreiben. Nach herzlichem Empfang mit Göckele am Spieß verbringen wir die Nacht auf der Ladefläche eines LKW.

Am nächsten Morgen will uns der Tower in Cannes wegen schlechtem Funkkontakt nicht starten lassen. Weil wir wissen, dass das Problem nicht an unserem Funkgerät liegen kann, vereinbaren wir einen Probestart. Der wird uns auch genehmigt. Sofort schalten wir die Funkfrequenz von Flugaufsicht Nizza ein, die uns sehr gut versteht und uns den Weiterflug nach Calvi auf Korsika freundlich genehmigt. Dort schlafen wir auf der Treppe des Flughafens, weil es in der Ferienzeit weit und breit kein Hotelzimmer gibt.

Auf direktem Weg nach Tunesien

Da unser angepeilter Zwischenstopp in Cagliari auf Sardinien wegen Bauarbeiten an der Landepiste unmöglich ist, beschließen wir, gleich weiter nach Tunesien zu fliegen. Nach unserer Berechnung sollte der Sprit reichen. Aus Angst, in die libysche Bucht zu fliegen, wozu das Benzin nicht reichen würde, nehmen wir einige Grad westlich von Tunis Kurs. Die Sicht ist dunstig und schlecht, die Temperatur höllisch heiß und die von der Bundeswehr ausgeliehenen Schwimmwesten tun ihr Übriges.

Endlich taucht aus dem Dunst die afrikanische Küste auf und wir sehen bald den internationalen Flughafen von Tunis. Wie würden die Tunesier mit uns umgehen? Das fragen wir uns, nachdem erst

kürzlich der Siebentagekrieg in Israel beendet wurde, bei dem Deutschland Israel unterstützt hatte.

Abenteuerliche Landung in Tunis

Wir melden uns zur Landung mit unserer Kennung: Delta-Echo-Alpha-Hotel-Romeo und erhalten gleich die Genehmigung zur Landung. Als wir nahe der Piste fliegen ertönt plötzlich aus dem Lautsprecher: „Hotel-Romeo: go around!“, in einem schneidigen Tonfall. Wir wissen nicht, was der Tower meint und tippen richtig auf „starten Sie durch“!

Hermann gibt Gas und zieht die Maschine hoch. Nach der Tower-Aufforderung, dass wir eine Linkskurve fliegen sollen, sehen wir eine zweistrahlige Caravelle auf die Landebahn zuschweben. Als die Maschine der Air Tunis gelandet ist, dürfen auch wir die Landung einleiten.

Auf dem Boden werden wir von zwei Tower-Beamten begrüßt, die sich entschuldigen, dass wir durchstarten mussten. Beim Anblick unseres mickrigen Fahrgestells hätten sie an eine eventuelle Bruchlandung gedacht, die die Landung der Caravelle verhindert hätte. Nun kann uns der Orient zwei Tage lang gefangen nehmen.

Weiterflug nach Italien

Hermann gibt den Flugplan nach der italienischen Insel Pantelleria auf, erkundigt sich nach dem problemlosen Wetter bevor wir unseren südlichsten Reisepunkt verlassen. Es sind nur ca. 20 Minuten Flugzeit von Tunis bis Pantelleria und dort meldet vom Tower niemand. Nachdem wir feststellen, dass die Piste frei ist, landen wir einfach.



In Tunis wurden Hermann Vogt (vorn rechts), Helga Breuer (hinten, stehend) und Manfred Grohe (vorn links) freundlich empfangen

Plötzlich taucht ein Fahrzeug mit drei Männern auf, die wissen wollen, warum wir ohne Genehmigung gelandet seien. Wir weisen auf unseren Flugplan aus Tunis hin und laden die drei zu einem Bier im Flughafengebäude ein. Während wir auf die deutsch-italienische Freundschaft anstoßen, tickert unser Flugplan aus dem Fernschreiber. Die Funkstrecke Tunis-Rom-Pantelleria dauert halt länger als die 20 minutige Flugzeit über das Mittelmeer. Übrigens sind wir das erste deutsche Flugzeug nach dem Zweiten Weltkrieg, das in Pantelleria gelandet ist.

Probleme mit der Hitze

Auf dem Weiterflug nach Catania auf Sizilien leiden wir unter der Hitze sehr. Unterwegs grüßen die Vulkane Ätna und Stromboli mit ihren Rauchfahnen. Die Zylinderkopftemperatur macht uns zu schaffen: Sie bewegt sich fast immer im roten Bereich. Höher fliegen bringt auch nichts, weil wir beim Steigen in kühlere

Regionen den Motor noch mehr aufheizen würden.

Nach kurzem Stopp geht es weiter nach Neapel. Dort sind wir auf dem Flughafen die 199. Besetzung an diesem Tag, die die Wetterberatung in Anspruch nimmt. Leider sagt man uns eine falsche Uhrzeit für den Sonnenuntergang auf dem Flug nach Pisa. Als wir dort ankommen, verschwindet die Sonnenscheibe hinter dem Horizont. Eine Landeerlaubnis gibt es trotz aufgegebenem Flugplan auch nicht. Der Platz würde militärisch genutzt, das müssten die in Neapel auch wissen. Das Verhältnis zwischen Nord- und Süditalien ist in den 1960er-Jahren nicht das Beste – bloß nützt uns das jetzt nichts.

Viel Glück am Ende der Reise

Wir sollen weiterfliegen bis Mailand, werden wir aufgefordert. Doch bis dorthin reicht das Benzin nicht. „Dann fliegen Sie nach Florenz!“, heißt es. Zum Glück



Im Cockpit der Jodel über dem Mittelmeer



Auch in Catania machte die kleine Reisegruppe einen Zwischenstopp

haben wir eine Flugkarte, die Florenz noch am Rand zeigt. Also geht es Richtung Osten. Der Kontrollturm von Florenz sagt uns, sie hätten einige Lampen auf einem Gebäude postiert, die wir zur Navigation durchs Arnotal auch dringend brauchen. Mit buchstäblich dem letzten „Büchsenlicht“ landen wir schweißgebadet in Florenz.

Zwei Tage später spüren wir die Kälte im Cockpit trotz der minus sechs Grad über dem Gotthard kaum. Wir müssen wegen einer geschlossenen Wolkendecke auf über 4.000 Meter steigen. Hier reagiert die Jodel auf jede Fingerbewegung des Piloten sehr nervös. Wir atmen auf, als durch ein Wolkenloch der Zürichsee heraufgrüßt.

Als wir am Ende der Reise schließlich eine Ehrenrunde über dem Mössinger Farrenberg drehen, tut es einen schrecklichen Schlag oder Knall. Wir landen und stellen fest, dass der Motor einen Kolbenschaden hat – wie gut, dass dies erst jetzt passiert ist und nicht über dem Mittelmeer!

Text und Fotos:
Manfred Grohe



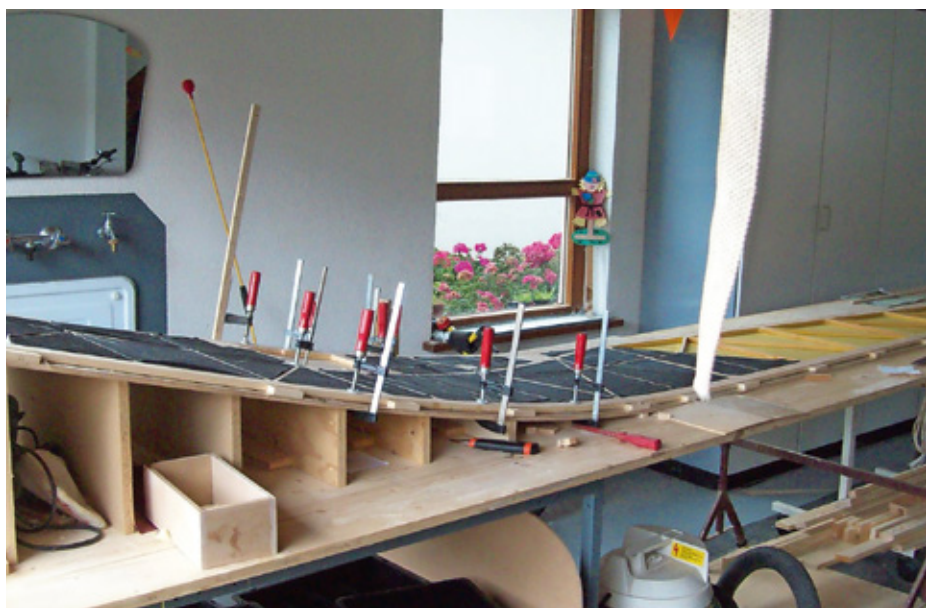
Ein befreundeter Redakteur, Paul Sting, berichtete damals auf einer ganzen Zeitungseite über die Aktion

BAU EINER ASSO V ALS EXPERIMENTAL MIT 750 KILOGRAMM MTOW – TEIL 1 GELERNTES UMGESETZT

Heribert Orlik, der in der Fliegergruppe Offenburg aktiv ist, hat ein ehrgeiziges Projekt umgesetzt: Über einen Zeitraum von zehn Jahren hat er die zweiseitzige Asso V als Experimental gebaut. In dieser und der nächsten adler-Ausgabe berichtet Orlik über sein Projekt.

Im Sommer 2019 habe ich die Bauphase meines Flugzeug-Selbstbauprojekts abgeschlossen. Die Bauzeit betrug rund zehn Jahre. Das Flugzeug ist eine Asso V, gebaut als Experimental mit einem Abfluggewicht von 750 Kilogramm.

Nach dem zweiten Gutachten der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) sowie der Flugfreigabe des Luftfahrtbundesamts (LBA) begann Mitte 2020 die Flugerprobung. Für 2021 ist das Ziel, die Flugerprobung



Aufbau eines Rumpfteils

abzuschließen und möglichst die finale Flugzulassung zu beantragen. Das bisherige Erprobungsprogramm verlief planmäßig.

Wie alles begann

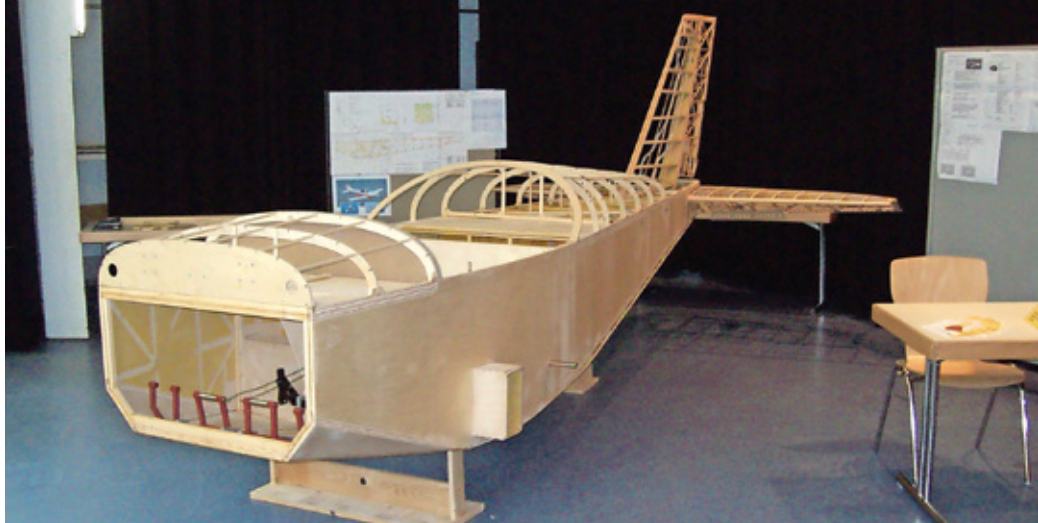
Alles rund um das Fliegen war schon immer mein Hobby. Bereits als junger Bub habe ich Flugmodelle gebaut. Angefangen mit dem „Kleinen Uhu“, dann weitere Freiflieger und später ferngelenkte Segler- und Motormodelle. Nach Schule und Ausbildung war dann anderer Sport doch wichtiger, Fußball und Tennis rückten in den Vordergrund. Aber das Faible für den Flugsport blieb.

Vor mehr als 20 Jahren war dann der richtige Zeitpunkt, um wieder aktiv in den Flugsport einzusteigen – nicht als Modellflieger, sondern als Führer eines „richtigen“ Luftfahrzeuges. Die PPL(A)-Ausbildung absolvierte ich beim BWLV auf der Hahnweide (Theorie) und bei der Fliegergruppe Offenburg (Praxis). Nach dem Scheinerhalt engagierte ich mich dann verstärkt bei meinem Verein, der Fliegergruppe Offenburg – zuerst als Helfer bei Wartung- und Instandhaltung, später als Referent für die Motorflugzeuge, federführend in der Wartung und Renovierung von Vereinsflugzeugen.

Fachkenntnisse aus den Lehrgängen des BWLV

Die fachliche Qualifikation dafür habe ich mir bei Lehrgängen des BWLV auf dem Hornberg angeeignet. Nacheinander besuchte ich die Lehrgänge M1, M2, WL1, WL2, Z1 und Z2. Unter den Fittichen unseres Kursleiters Hans Hörber lernten meine jeweiligen Mitstreiter und ich immer sehr viel an notwendiger Theorie und vor allem an anwendbarer Praxis.

In Gesprächen mit anderen Teilnehmern ging es auch oft um Projekte wie zum Beispiel die Renovierung eines Oldtimers



Der Stand des Eigenbaus im November 2011

oder gar um den Traum eines Neubaus. Nun, etwas selbst zu bauen war lange Zeit nicht meine Absicht. Aber mit der Zeit kam doch der eine oder andere Gedanke zu dem Thema. Ab 2005 begann ich dann, konkreter über ein Projekt nachzudenken. Meine berufliche Ausbildung, meine Tätigkeit als Prozessingenieur und die auf dem Hornberg angeeigneten Kenntnisse waren gute Voraussetzungen. Dennoch gab es viele Punkte vorab zu klären – so musste unter anderem das Umfeld (insbesondere die Familie) positiv zu dem Projekt stehen und es mittragen.

Es sollte ein Zweisitzer werden

Klar war von Anfang an, dass es ein zweisitziges Motorflugzeug in Side-by-Side-Anordnung sein sollte. Kurz hatte ich auch über die Variante Kauf und Renovierung eines Flugzeugs nachgedacht. Das wäre sicher einfacher und schneller realisierbar gewesen. Aber das war nicht mein Ziel – es sollte etwas komplett Neues, Eigenes sein. 2008 fiel dann die Entscheidung, eine Asso V zu bauen. Nicht als UL, sondern als Experimental mit einem MTOW von 750 Kilogramm.

Die Asso V wurde 1994/95 vom italienischen Flugzeugkonstrukteur Giuseppe Vidor als UL konstruiert, gebaut und zugelassen. Auch in Deutschland hat die

Asso V als UL eine Musterzulassung, und es wurden schon einige gebaut bzw. sind im Bau. Als Experimental wurde die Asso V in Deutschland – und nach meiner Information auch weltweit – allerdings noch nie zugelassen.

Klassische Holzbauweise

Aufgebaut ist die Asso V in klassischer Holzbauweise, ähnlich wie meine früher hergestellten Modellflugzeuge, nur eben deutlich größer. Im Aufbau vereint das Flugzeug viele Dinge, die für einen Selbstbau vorteilhaft sind. Der Flügel ist in der Mitte geteilt, und das Höhenleitwerk ist komplett abnehmbar. Die Baugruppen sind somit auch bei einem begrenzten Raumangebot, zum Beispiel in einem größeren Kellerraum oder einer Garage, gut aufzubauen. Selbst der Rumpf mit Seitenleitwerk, Holmkasten und dem Hauptfahrwerk lässt sich gut in einer Garage aufbauen.

Alle Teile sind aufgrund ihrer Größe gut handelbar. Das Projekt sollte ja bei mir zu Hause entstehen und nicht auswärts mit gegebenenfalls langen Wegen. Weitere Gründe für den Bau der Asso V waren das Flugzeugdesign und das Einziehfahrwerk. Der Bau des Einzugsmechanismus bedeutete zwar mehr Arbeit, aber das super Flugbild mit eingefahrenem Fahrwerk war mir den Aufwand wert.



Das Leitwerk im Rohbau



Holm mit Rippen

Gutachten und Zustimmung des LBA waren nötig

Die Bauunterlagen – bestehend aus 26 Zeichnungen im DIN A1-Format – erwarb ich vom deutschen Musterbetreuer der UL-Asso V. Bevor ich dann offiziell mit dem Bau beginnen konnte, waren noch das erste OUV-Gutachten sowie die Zustimmung des LBA für den Eigenbau und die Zulassung des Flugzeugs als Einzelstück erforderlich. In einem Vor-Ort-Termin bewertete mein OUV-Gutachter die Durchführbarkeit des Projekts anhand meiner Qualifikationen sowie den räumlichen und technischen Gegebenheiten in seinem Gutachten positiv. Mit diesen Informationen akzeptierte das LBA dann meinen Antrag im Februar 2009 und stimmte dem Eigenbau zu. Nun konnte der Bau offiziell beginnen.

Bereits zuvor hatte ich die Zeit schon intensiv genutzt, um nach geeignetem Holz zu suchen. In ganz Süddeutschland besuchte ich dafür Holzhändler – doch keiner hatte Holz, das meinen Ansprüchen entsprach. Dann war die Lösung direkt um die Ecke: eine Leistenfabrik hatte passendes Holz (Sitka Spruce, Hemlock, Kiefer) palettenweise als Brettware eingelagert. Die Besitzer erlaubten mir, von den Paletten einzelne Bretter, die meinem Anspruch an Feinjähigkeit, geradem Wuchs, Astfreiheit, usw. entsprachen, herauszunehmen. Das war eine aufwendige, aber erfolgreiche Arbeit. Als besonderen Service schnitten mir die Profis dann noch das Holz in alle für den Bau benötigten Leistenformate zu.

Baubeginn im März 2009

Im März 2009 begann ich dann mit dem Bau der Asso V. Zuerst stand der Aufbau des Höhenleitwerks an. Die Größe der Teile und die Aufbautechnik sind überschaubar und somit gut geeignet für die Einarbeitung in das Projekt. Dann ging es an die Herstellung der elf Rippensätze für



Im November 2014 war das Projekt schon sichtlich vorangeschritten

die Flügel. Jedes Rippenpaar ist in Form und Größe verschieden. Zuerst war für jede Rippengröße eine Vorrichtung herzustellen. Dann erfolgte die Anfertigung der Rippen in diesen Formen durch Zusammenkleben von feinen Holzleisten.

Als nächstes war der Rumpf – das größte Flugzeugteil – an der Reihe. Nach dem Originalplan erfolgt der Aufbau der Rumpfseitenwände flach aufliegend auf einem Tisch. Erst beim Zusammenkleben mit den Spanten bekommt der Rumpf seine gebogene Außenform. Das gefiel mir nicht. Einige Asso-V-Selbstbauer beschrieben den Zusammenbau als kritisch. Wellen und Dellen in der Beplankung und große Spannungen der gebogenen Holzteile waren das Thema. Ich suchte nach einer besseren Möglichkeit.

Eigene Ideen entwickelt

Meine Lösung war, die Seitenwände schon mit der erforderlichen Biegung herzustellen. Nicht die fertige Seitenwand sollte gebogen werden, sondern die einzelnen Leisten und Sperrholzfleichen beim Aufbau der Seitenwände. Hierfür baute ich auf dem Arbeitstisch eine an die Rumpfaußenform angepasste „Rampe“ auf. Darauf erfolgte dann der Aufbau der gebogenen Seitenwände. Das spätere Zusammenfügen der Rumpf-

seiten mit den Spanten war problemlos – keine Wellen bzw. Dellen, keine Spannungen in den Klebestellen. Dies zeigte mir: Eine gute Vorarbeit ist das A und O.

Dann ging es an die Herstellung der beiden Flügelholme. Der Aufbau erfolgte nach den Neuberechnungen für das höhere Abfluggewicht von 750 Kilogramm. Eine Herausforderung war die Herstellung der Holmlamellen. Hierfür wird Holz mit stehenden Jahresringen benötigt. Leider hatte ich nur Brettware mit liegenden Jahresringen. Durch Zusammenkleben der Brettware und anschließendem Auftrennen kam ich zu Lamellen mit stehenden Jahresringen. Die Lamellen wurden dann entsprechend der Orientierung der Jahresringe in weiteren Klebevorgängen zu den Ober- und Unterholmen zusammengeklebt. Die Verbindung der beiden Holme wurde ebenfalls geändert. Die Überplattung mit Alu-Platten blieb, aber die Art der Verschraubung erfolgte nun gleichmäßig mit je elf M8er-Steckbolzen pro Holm. Original ist eine stark unsymmetrische Verschraubungsart vorgesehen.

Aufbau und Belastungstest der Flügel

Nun konnte der Aufbau der Flügel beginnen. Der Aufbau erfolgte auf einer Helling in horizontaler Lage in einem warmen Kellerraum. Gott sei Dank war das Fenster in diesem Raum für den Flügeltransport groß genug. Aufwendig war die Realisierung des Hilfsholms an der Flügelhinterseite. Die langen Leisten mussten zwischen die Rippen eingeschoben werden. Auch hier war das Fenster an der richtigen Stelle: Durch das geöffnete Fenster konnten die Leisten von außen zwischen die Rippen eingeschoben werden. Erst als der Hilfsholm fertig eingeklebt war, wurden die bis dahin noch kompletten Rippen getrennt. Nun konnten auch die Landeklappen und



Der Belastungstest für die Flügel mit 1,1 Tonnen je Flügelseite war eine harte Probe für Flugzeug und Erbauer

Querruder aufgebaut werden. Nach Fertigstellung wurden diese mit jeweils drei Scharnieren an die Flügel montiert.

Ein besonderer Meilenstein war im April 2016 der Belastungstest des Flügels. Bei

dem Test wurde der Flügel mit angebaute Rudern und Klappen auf einem Tragegestell fixiert. Nach Plan erfolgte die Beladung der beiden Flügelflächen mit Gewichten. Die Beladung erfolgte für ein Lastvielfaches von 3,8. Für die an-

gestrebte MTOW von 750 Kilogramm wurden so auf die Flügel Gewichte von in Summe 2,2 Tonnen aufgelegt. Bei voller Beladung haben Klappen und Ruder gut funktioniert. Dieser Test war eine wirkliche Belastung – sowohl für mich als Erbauer, wie auch für den Flügel. Aber beide haben das gut überstanden.

DATEN DER ASSO V:

Länge:	6,20 Meter
Höhe:	2,10 Meter
Spannweite Flügel:	8,40 Meter
Leergewicht:	495 Kilogramm
Abfluggewicht:	750 Kilogramm
Motor Maximalleistung:	73,5 kW (100 PS)
Reisegeschwindigkeit:	124 Knoten (230 km/h)
Reichweite:	1.100 Kilometer
Zeit für die Herstellung:	10 Jahre



Der zweite und letzte Teil des Selbstbau-Berichts erscheint in der nächsten adler-Ausgabe.

Text und Fotos: Heribert Orlik



WETTBEWERB

DEUTSCHLANDFLUG WIRD AUF 2022 VERSCHOBEN

Mehr als 60 Teams gingen in Braunschweig beim Deutschlandflug 2019 an den Start

In diesem Jahr wird es keinen Deutschlandflug geben. Aufgrund der Pandemie-Bestimmungen sind Organisation und Durchführung der Traditionsveranstaltung nicht möglich. Geplant ist, die Veranstaltung auf den Frühsommer 2022 zu verschieben. Alle zwei Jahre wird der traditionsreiche Wettbewerb von der Bundeskommission Motorflug ausgerichtet. „Ohne Reise- und Kontaktfreiheit sowie Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie für Veranstaltungen mit über 100 Menschen kann die Bundeskommission Motorflug den Wettbewerb nicht ausschreiben“, bedauert DAeC-Vizepräsident Mike Rottland.

Beim Deutschlandflug fliegen die Teilnehmer auf zwei Routen weite Strecken mit Landungen an verschiedenen Flugplätzen quer durchs Land. „Die aufwendigen Vorbereitungen sind unter den aktuellen Bedingungen nicht leistbar“, erklärt Veranstaltungsleiter Arnold Grubek. „Es ist nicht absehbar, wann die Pande-

mie-Einschränkungen aufgehoben werden. Wir hoffen, dass 2022 ein Deutschlandflug wie gewohnt wieder geplant und durchgeführt werden kann.“

Nur acht Jahre nach dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright schrieb der „Verein Deutscher Flugtechniker“ im Jahr 1911 einen Wettbewerb aus, bei dem in mehreren Etappen eine Gesamtstrecke von 1.900 Kilometern geflogen werden sollte. Dieser erste Deutschlandflug war für Mensch und Material eine harte Prüfung: Es wurde bei jedem Wetter geflogen, die Piloten hatten kaum Erfahrung im Überlandflug, und die Flugmotoren waren sehr anfällig. Bei den ersten Deutschlandflügen erreichten nur wenige Piloten das Ziel. Das ist heute natürlich anders – der Deutschlandflug ist sowohl ein anspruchsvolles, sportliches Ereignis als auch ein geselliges Treffen Gleichgesinnter.

Text und Foto: DAeC

– Anzeige –



Bose A20
Aviation Headset

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF

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

DAEC-MULTIPLIKATORENLEHRGANG 2020 IN SAINT AUBAN

SEGELFLIEGEN WIE GOTT IN FRANKREICH

Die weiten Ebenen der Provence wurden überflogen

Die französischen Seealpen sind seit Jahrzehnten ein Mekka für Segelflieger. Viele kennen die Gegend wie ihre Westentasche, andere – so wie Jonas Blahnik und Simon Wachter – waren bislang mit den Alpen noch nicht in Berührung gekommen. Darum haben sie im vergangenen Sommer am Multiplikatoren-Lehrgang des DAeC in Saint Auban teilgenommen. Nachfolgend berichten sie von dieser Erfahrung.

Der Lehrgang richtet sich an junge Fluglehrer mit keiner oder geringer Alpenflugerfahrung. Genau das Richtige



Beim Lehrgang in St. Auban erlebten die Teilnehmer atemberaubende Ausblicke

also für uns. Wir, das sind Jonas und Simon. Normalerweise fliegen wir in Cham und Pfarrkirchen im schönen Ostbayern. Das Höchste, was uns bisher so in die Quere gekommen ist, war der Große Arber im Bayerischen Wald. Auch der kann mit seinen 1.456 Metern durchaus mal im Weg stehen, ist aber definitiv nicht vergleichbar mit den imposanten Erhebungen der Seealpen.

Mitte August ging es also los, mit zwei Segelflughängern und ordentlich Gepäck. Knapp 1.100 Kilometer fuhren wir an zwei Tagen, bis wir bei strömendem Regen in Saint Auban ankamen – so hatten wir uns das eigentlich nicht vorgestellt. Aber nach



Das Fliegen im Gebirge erfordert besondere Kenntnisse, die beim Lehrgang vermittelt wurden



Während der Flüge gab es herrliche Aussichten auf Gebirgsseen

Beim Fliegen wurden die Teilnehmer von den Coaches angeleitet

einer guten Stunde war der Gewitter-schauer durchgezogen, und wir konnten unsere Zelte aufstellen. Es sollte dann auch der einzige Regen in den knapp zwei Wochen in der Provence bleiben.

Kompetente Lehrgangleiter

Kurz darauf wurden wir von unseren beiden Lehrgangleitern begrüßt. Zum einen ist das Gerd Weinelt, der sicher vielen Fliegern in Deutschland bekannt ist. Als ehemaliger Bundesjugendleiter und BWLV-Ehrenpräsident hat Gerd den Luftsport über viele Jahre geprägt. Der zweite Trainer ist Janik Eggler. Auch er dürfte vielen ein Begriff sein, zum Beispiel als Coach bei Jugendleiter- oder Fluglehrer-Lehrgängen.

Am Montagmorgen war erst einmal Briefing angesagt, pandemiebedingt mit Maske und täglichem Fiebermessen. „Wir werden jetzt Karten präparieren, ihr macht euch kurz mit dem Außenlandekatalog vertraut, und dann treffen

wir uns gleich bei den Flugzeugen zum Fliegen.“ Nach einem kurzen Schockmoment wurden wir aber aufgeklärt, dass wir die ersten Tage natürlich nur doppel-sitzig mit Trainer fliegen. Learning by doing stand also auf dem Programm – oder anders ausgedrückt: Rollentausch. Vom Fluglehrer zum Flugschüler. Irgendwie konnten wir wieder ein bisschen nachvollziehen, wie sich unsere eigenen Schüler im Cockpit manchmal fühlen: zum Teil etwas überfordert, andererseits aber auch total fasziniert.

Namen der Berggipfel lernen

So konnten wir am ersten Tag die nähere Umgebung kennenlernen und bekamen zu jedem Gipfel auch sofort einen Namen genannt. Wem Namen wie „Lure“, „Blayeul“, „Dormillouse“ oder „Auribeau“ nichts sagen, der ist hier in guter Gesellschaft. Nach der Landung konnten wir die vielen neuen Eindrücke gemütlich am wunderschönen Campingplatz ausklingen lassen.

Bereits am nächsten Tag kam für uns mehr und mehr Struktur in die schroffen Berge der Provence. Auch mit den Namen klappte es schon deutlich besser. Eine erste Erkenntnis als Flachlandflieger: Im Gebirge muss man wirklich haargenau wissen, wo man gerade ist. Und dazu gehören nun einmal teils schwer aus-sprechbare, französische Bergnamen.

Vielseitige „Spielwiese“ der Provence

Um die Flugtechnik in den Bergen zu vertiefen, kam es schon mal vor, dass sich der Bremsklappengriff neben uns plötzlich nach hinten bewegte, bis das Flugzeug wieder deutlich unter Grat war. So wurden wir von unseren Trainern „gezwungen“ zu üben, auch von unten wieder aus dem Gelände hochzuachtern. Eine Übung, die man alleine ganz sicher nicht machen würde – die aber hilft, weniger in Stress zu verfallen, wenn man doch mal tief kommen sollte.

Ab dem dritten Tag erflogen wir uns auch einsitzig die „Spielwiese“ der Provence. Und die ist ganz schön vielseitig: Wir flogen über Lavendelfelder auf dem Plateau de Valensole im Süden, neben schroffen Steilwänden des Parcours oder über die türkisblauen Seen Lac de Sainte-Croix und Lac de Serre-Ponçon.

Täglicher Theorieunterricht

Aber wir wurden auch einsitzig nicht ganz alleine gelassen: Über unsere zuge-teilte Lehrgangs-Funkfrequenz wurden wir im Flug von unseren Trainern ge-coacht. Auf was jedoch verzichtet wurde, ist gemeinsamer Teamflug. Denn die Philosophie im Lehrgang lautete: Nur durch eigene Entscheidungen und basierend auf den vermittelten Kenntnissen



Unterwegs entlang schroffer Felsgrate

lernt man, was es ausmacht, in den Alpen zu fliegen. Genauso gehörte zum sicheren, gecoachten Fliegen die regelmäßige Abfrage der aktuellen Position. Da wären wir wieder bei den Bergnamen, die wir mittlerweile größtenteils verinnerlicht hatten. Naja – zumindest fast – manchmal mussten wir doch noch in der Karte spicken.

Auch in der täglichen Theorie-Session wurde jeden Morgen einiges behandelt: wie funktionieren die Windsysteme? was sind Besonderheiten der Luftraumsituation in Frankreich? Aber nicht nur die angenehmen Themen wurden angesprochen. Die Analyse von Unfällen und deren Vermeidung stand ebenso auf der Tagesordnung. Dazu gesellten sich allgemeine Themen für uns Fluglehrer, wie etwa die neue Lizenzgebung nach SFCL – eines der Pflichtthemen, um auch die Voraussetzungen für eine F(S)-Fortbildung zu erfüllen.

Kurze Auszeit bei schlechterem Wetter

Nach fünf fordernden, aber auch wunderschönen Flugtagen, beschloss der gesamte Lehrgang, bei schwächerem Wetter zwei Tage Auszeit zu nehmen. So ging es an einem Tag im Auto entlang der klassischen Flugrouten, und wir konnten die Landfelder und die anderen Flugplätze auch mal vom Boden anschauen. Bislang kannten wir diese nur von oben und aus dem Außenlandekatalog. Eine Erfahrung, die im Fall einer Außenlandung definitiv hilft und die wir jedem Alpenflieger nur wärmstens empfehlen würden – vor allem, wenn man unterwegs noch an einem Eiscafé Halt machen kann. Der zweite freie Tag wurde zur Erholung genutzt: Wandern, Verdun-Schlucht oder Baden im Mittelmeer standen auf dem Programm.

Pünktlich zur zweiten Woche wurde der Wind etwas stärker, so dass wir sowohl in der Theorie als auch in der Praxis auf eine weitere Facette der Alpenfliegerei eingehen konnten: Wellenflug sowie der Flug mit Sauerstoff. Eine wahnsinnig schöne Erfahrung, die von Kontrasten geprägt ist. Zunächst der Kampf mit den turbulenten Rotoren, die in Südfrankreich aus der Thermik erfolgen werden können. Anschließend folgt dann die Belohnung durch das absolut ruhige, laminare Steigen. Etwas ganz Besonderes, genauso wie das Fliegen in diesen Höhen an sich. Bis weit über 4.000 Meter, teilweise sogar bis FL195 konnten wir einige



Natürlich immer mit gebührendem Abstand: die Teilnehmer des Multiplikatoren-Lehrgangs in St. Auban

Wellen ausfliegen und so die schöne Provence von ganz weit oben anschauen. Auch das ist ein Kontrast zur felsnahen Fliegerei an den normalen Alpenflugtagen.

Auswirkungen der Pandemie

Die zweite Woche neigte sich langsam dem Ende zu, als uns leider eine schlechte Nachricht erreichte: Die Bundesregierung hatte die gesamte Region Provence-Alpes-Côte d'Azur zum Corona-Risikogebiet erklärt. Obwohl sich das Infektionsgeschehen zu diesem Zeitpunkt fast ausschließlich an der Mittelmeerküste abspielte,ieß dies für uns: Pflichttest und anschließend häusliche Quarantäne bis zum negativen Testergebnis.

Das eigens für Frankreich-Rückkehr eingerichtete Testzentrum an der Autobahn bei Freiburg im Breisgau lag aber ohnehin fast bei allen Teilnehmern auf der Reiseroute und konnte sogar mit Segelflug-Anhänger bequem durchfahren werden. Alle bekamen noch am Wochenende das negative Testergebnis. Dass sich am Flugplatz in Saint Auban nach unserem Kenntnisstand in der gesamten Saison kein Urlauber angesteckt hat, lag mit Sicherheit auch am straffen Hygienekonzept des CNVV.

Rückblick auf eine tolle Zeit

Nach zwei ereignisreichen Wochen stand für alle Teilnehmer fest: Es war ganz sicher nicht der letzte Aufenthalt in den französischen Seealpen – möglicherweise in ein

paar Jahren auch auf der anderen Seite: als Trainer für den eigenen Verein oder eine Jugendgruppe. So, wie es das Ziel des Lehrgangs ist: Multiplikatoren ausbilden und ihnen das Rüstzeug mitgeben, um später einmal selbst die Schönheit der Alpenfliegerei vermitteln zu können – allerdings mit einem großen Fokus auf die Sicherheit und ohne die Risiken bei der Fliegerei im Gebirge zu vergessen.

An dieser Stelle wollen wir uns ganz herzlich bei Gerd und Janik für den menschlich wie fachlich tollen Lehrgang bedanken! Auch dafür, dass die beiden seit vielen Jahren Fluglehrern ermöglichen, mal über den eigenen Tellerrand hinauszublicken und in einer landschaftlich wahnsinnig imposanten Umgebung sicher die Vielfalt der Alpenfliegerei kennenzulernen.



Ihr seid selbst junge, engagierte Fluglehrer und möchtet euch mal den Traum vom Alpenfliegen erfüllen? Der Multiplikatorenlehrgang 2021 wird vom 15. bis 28. August 2021 stattfinden. Die Anmeldung erfolgt über die Geschäftsstelle der Luftsportjugend des DAeC in Braunschweig. Wir jedenfalls können den Lehrgang jedem nur wärmstens ans Herz legen und freuen uns schon jetzt auf den nächsten Besuch in der Provence!

**Text: Jonas Blahnik, Simon Wachter
Fotos: Janik Egler, Pascal Betz**

EINSATZ EINES MOTORSEGLERS

NEUES VERFAHREN ZUM AUSZIEHEN VON WINDENSEILEN ERPROBT

Die Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge hat eine neue Methode ausprobiert, um ihre Windenseile auszuziehen. Diese stellt sie nachfolgend vor.

Wie bei vielen Vereinen ist auch bei uns immer wieder das Problem aufgetreten, dass nicht genügend Personal zur Aufrechterhaltung bzw. Durchführung des Flugbetriebes zur Verfügung stehen. So kam der Vorschlag auf, ob man nicht mit dem Motorsegler die Windenseile ausziehen könnte.

Die Idee war, da wir sehr oft F-Schlepp und Windschlepp im Wechsel machen, dass man nach Seilabwurf und Landung des vorangegangenen F-Schlepp bis zur Winde durchrollen könnte, die Windenseile an den Stützrädern am Flügel befestigt und beim Zurückrollen an den Start, mit auszieht. Solange jetzt der nächste F-Schlepp durchgeführt wird, können die Windenseile weggeschleppt werden und nach der Landung des Schleppmotorseglers, könnte sich der Vorgang wiederholen.

Um die Idee umsetzen zu können, mussten erst einige Versuche durchgeführt werden. Zunächst wurde die Auszugskraft für die Windenseile ermittelt (bei unseren Kunststoffseilen und einer Auszugslänge von 900 Meter beträgt diese



Es wurden Halterungen für die F-Schlepp-Kupplungen hergestellt, die an den Stützradstäben befestigt wurden

maximal 50 Kilogramm), des Weiteren wurde der Tragflügel sowie der Stützradbeschlag nachgerechnet. Anschließend wurden Halterungen für die F-Schlepp-Kupplungen hergestellt, die an den Stützradstäben befestigt wurden.

Um auf Sollbruchstellen beim Ausziehen verzichten zu können, wurde die Verknie-

ung der Kupplungen so eingestellt, dass diese sich bei einer Last von 55 Kilogramm öffnen. Damit die Windenseile beim Eintreffen am Start auch vom Cockpit aus ausgeklinkt werden können, wurden die Ausklinkseile über Umlenkrollen durch den Flügel gezogen und an der Ausklinkbetätigung für die F-Schlepp-Kupplung am Rumpfheck angeschlossen.



Die Konstruktion in der Rückansicht

Nachdem diese Arbeiten durchgeführt waren und auch das Permit To Fly vorlag, konnten die ersten Versuche ohne Probleme gemacht werden. Ein weiterer angenehmer Effekt ist, dass wir die Preise für den Windenstart senken konnten, da der Kraftstoffverbrauch durch den Lepo jetzt wegfällt. Auf Grund der guten Erfahrungen und dem problemlosen Betrieb im vergangenen Jahr, wird im Moment in Zusammenarbeit mit der Firma Scheibe-Aircraft-GmbH eine TM erarbeitet.



Weitere wichtige Infos zum Thema finden Sie auf Seite 45 dieser adler-Ausgabe.

Text und Fotos: Interessengemeinschaft Scheibe Flugzeuge

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM STRECKENSEGELFLUG: ONLINE AUF WEGGLIDE

DMST-START WURDE VERSCHOBEN

Die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) beginnt in diesem Jahr wegen der Corona-beschränkungen nicht wie üblich am 1. März, sondern erst am 1. April. Sie wird ab diesem Jahr online über das Portal WeGlide ausgerichtet. Mit dem Wechsel zu diesem Portal wurde die Wettbewerbsordnung umfassend überarbeitet.

Piloten können Aufgaben selbst planen, bestehende Aufgaben hochladen oder Aufgaben anderer auswählen. Mit einem Klick werden diese vor Flugbeginn deklariert. Dies lässt sich auch kurz vor dem Start per Handy erledigen. Viel debattiert wurde darüber, was „flächiges Fliegen“ bedeutet. Am Ende hat man sich darauf verständigt, auch freie und angemeldete Ziel-Rückkehr-Flüge zur Wertung hinzuzufügen und diese mit einem Bonus von 30 bis 60 Prozent zu versehen. Wer sich also weit von seinem Flugplatz entfernt

und unterschiedlichste Wetterräume durchquert, hat in Zukunft die Chance, sich vorn in den Ranglisten wiederzufinden. Der bisherige Bonus für angemeldete Flüge von 30 Prozent wird beibehalten. Für Dreieck und Viereck gibt es wie bisher einen zusätzlichen Bonus von 40 Prozent. Auch angemeldete Mehrfach-Umrundungen von Drei- und Vierecken sind wieder möglich und werden zusätzlich zum Anmeldebonus mit einem Bonus von 20 Prozent bewertet.

Die DMSt 2021 wird erstmals neben der Streckenwertung auch eine Geschwindigkeitswertung beinhalten. Über einen Zeitraum von zwei Stunden werden die schnellsten drei Schenkel gewertet. Dabei ist es unerheblich, ob die Landung auf dem Startplatz erfolgt oder nicht. Die Wendepunkte der Geschwindigkeitswertung müssen zudem nicht den Wendepunkten der Streckenwertung entsprechen, sondern werden eigens optimiert.



Die erfolgreichsten Piloten der DMSt des jeweiligen Austragungsjahres werden beim folgenden Deutschen Segelfliertag geehrt.



Ausführliche Informationen gibt es online unter www.daec.de/sportarten/segelflug/sport/streckenflug/dmst/. Für Fragen und Anregungen zum Wettbewerb sowie bei Problemen mit dem Meldeportal steht die Kontaktadresse support@weglide.org zur Verfügung.

Text: DAeC

WENNEMA CUP 2021

SEGELFLUGWETTBEWERB ÜBER DEM BERGISCHEN LAND

Der Luftsportverein Radevormwald lädt Segelflieger zum Wennema Cup ein. Dieser wird von Samstag, 8. Mai, bis Samstag, 15. Mai 2021, für Segelflieger aus ganz Deutschland ausgerichtet.

Der Wennema Cup ist laut Veranstalter ein Wettbewerb, bei dem viel Wert auf den Erfahrungsaustausch gelegt wird. Er wurde terminlich explizit vor die Qualifikationswettbewerbe zur Deutschen Meisterschaft gelegt, damit gerade junge Piloten eine gute Vorbereitung auf die darauffolgenden Wettbewerbe haben. Die Wertungstage des Segelflugwettbewerbs (Gemischte Klasse) liegen vom 10. bis 15. Mai, gestartet wird auf dem Flugplatz Radevormwald in der Nähe von Wuppertal in Nordrhein-Westfalen. Alle weiteren Infos und Anmelde-möglichkeiten gibt es unter <https://wennemacup.de>.

Text: Christian Meyer-Kahrweg/red.



Der Wennema Cup ist besonders gut zur Vorbereitung für die Qualifikationswettbewerbe zur Deutschen Meisterschaft geeignet



AKTION AM FLUGPLATZ HAYINGEN

ABNAHME DES PÄDAGOGISCHEN NACHWEISES

Am Segelfluggelände in Hayingen, das schon Schauplatz vieler Veranstaltungen und Wettbewerbe war (hier bei der Segelkunstflug-DM 2018), gibt es am 1. Mai eine Aktion für Fluglehrer zur Abnahme des Pädagogischen Nachweises

Um allen betroffenen Fluglehrern die Möglichkeit zu geben, ihre FI-Berechtigungen aktuell zu verlängern, findet am **Samstag, 1. Mai 2021**, auf dem Segelfluggelände Hayingen eine Fluglehrer-Veranstaltung statt. Mehrere benannte qualifizierte FI(S) des BWLV (unter anderem Dieter Schwenk, Werner Kugler, Udo Markert, Philipp Nierkamp) werden an diesem Tag in Hayingen für die Aspiranten zur Verfügung stehen. Auch Walter Eisele mit der ASK21 Mi hat zugesagt. Schulungs-Doppelsitzer und Schleppmaschinen werden ebenfalls vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. (Perkoz, ASK21, ASK21 MI, Motorsegler Dimona)

Demonstration der Lehrfähigkeit nach VO(EU)2020/358 SFCL.360 (2)

Um ihre Lehrtätigkeit aufrechtzuerhalten müssen Fluglehrer entsprechend dem neuen Sailplane Rulebook VO(EU)2020/358 folgende Voraussetzungen erfüllen:

SFCL.360 FI(S)-Berechtigung – Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung

1. In den vergangenen drei Jahren
i) eine Auffrischungsschulung für Lehrberechtigte bei einer ATO, DTO oder einer zuständigen Behörde, in deren Verlauf der Inhaber Theorieunterricht zur Auffrischung und Aktualisierung der für Segelfluglehrer relevanten Kenntnisse erhält.

ii) Flugunterricht als FI(S) erteilt hat mit mindestens a) 30 Stunden oder b) 60 Starts oder Starts und Landungen, und
2. nach den für diesen Zweck von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren in den vorangegangenen neun Jahren seine Befähigung zur Unterrichtung auf Segelflugzeugen gegenüber

einem FI(S) nachgewiesen hat, der nach Punkt SFCL.315(7) qualifiziert ist (FI) und vom Ausbildungsleiter einer ATO oder DTO benannt wurde.

Hinweis: Die Auffrischungsschulung muss auf jeden Fall absolviert werden und kann nicht durch eine Kompetenzbeurteilung nach SFCL.345. ersetzt werden.

Programm zur Demonstration der Lehrfähigkeit Segelflugzeuge:

- Check persönliche Unterlagen FI (S) (Lizenz, Tauglichkeitszeugnis, Flugbuch, ggf. ZÜP)
- Technisches Wissen
- Besprechung vor dem Flug
- Ausreichend hohes Flugniveau
- Ausbildungsgrundsätze
- Crew Resource Management (CRM) (Effektives Arbeiten als Besatzung)
- Threat and Error Management (TEM) (Integration von Bedrohungs- und Fehlermanagement)
- Verhalten als Luftfahrer (Airmanship)

Zusätzlich werden folgende Möglichkeiten angeboten:

- Erwerb der Eigenstartberechtigung (dies bitte bei der Anmeldung angeben, da nur bei entsprechendem Interesse ein selbststartender Doppelsitzer organisiert wird)
- Trudeltraining auf Segelflugzeugen mit erfahrenen Kunstflugtrainern

Anmeldung:

Formlos als E-Mail an lsv-hayingen@web.de. Bei Fragen gibt es gerne Auskunft bei Udo Markert, Telefon: 0174-3330123, E-Mail: umsky@web.de oder Dieter Schwenk, Telefon 0170-4318914, E-Mail: irlshop@dieterschwenk.de.

Veranstaltungsgebühr:

100 Euro (darin enthalten: Segelflugzeug und ein F-Schlepp 1.200 Meter)

Veranstaltungsort:

Segelfluggelände Hayingen

Bei großem Interesse findet die Veranstaltung auch noch zusätzlich am **Sonntag, 2. Mai** statt. Ausweichtermin bei schlechtem Wetter ist am **Wochenende 8. und 9. Mai 2021**. Die Veranstaltung findet unter den geltenden Corona-Hygiene- und Abstandsregeln ausschließlich im Freien statt.

Text: Udo Markert
Foto: BWLV-Archiv

– Anzeige –

Flugzeugausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

Flugplatzausrüstung

Ix nav Beratung/Verkauf

*** GLIDER BROKER ***

irlshop

LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk

www.irl-shop.de

irlshop@dieterschwenk.de
07381-938760



ERINNERUNG AN EINE ENGLAND-REISE

MIT DER ASK 16 NACH HINTON-IN-THE-HEDGES

Jürgen Strobel vom FSR Kraichgau in Sinsheim ist seit vielen Jahren als Pilot aktiv. Seine zahlreichen Erlebnisse hat er in mehreren Büchern festgehalten. Der nachfolgende Bericht ist ein gekürztes Kapitel seines Buches „Hallo, hier Opa!“, das auch schon im adler vorgestellt wurde. Darin berichtet Strobel von einem Trip nach England, den er 1999 mit seinem Motorsegler ASK 16 unternahm.

Im Oktober 1998 erhielt ich einen Brief von einem Piloten namens Tony Southard aus Milton Keynes in England. Tony war Eigentümer einer ASK 16 mit dem Kennzeichen G-BCTI. Aus dem Brief erfuhr ich, dass es sein Traum war, zu seinem 25. Jahrestag als Besitzer seiner ASK 16 möglichst viele Motorsegler desselben Typs zu einem Sternflug nach England einzuladen. Dieses Treffen sollte auf einem alten Militärflugplatz, der jetzt privat genutzt wird, stattfinden. Der Flugplatz heißt Hinton-in-the-Hedges und liegt etwas westlich der gleichnamigen Stadt in Northamptonshire.

Im darauffolgenden Frühjahr hatten sich etwa zehn Halter einer ASK 16 aus Deutschland und der Schweiz bereit erklärt, Tonys Einladung zu folgen. Mit meinem langjährigen Freund und Arbeitskollegen Rolf, der zu diesem Zeitpunkt noch kein Pilot war, plante ich diese Reise. Nun war es leider so, dass entweder das Wetter bei uns hier zum Fliegen geeignet war, aber in England nicht. Oder umgekehrt. Also blieb uns nur übrig, den



Die ASK 16 von Tony Southard

besten Zeitpunkt für diesen Flug abzuwarten. Leider, und das will ich jetzt schon vorwegnehmen, sind wir in zwei Gruppen an zwei verschiedenen Tagen geflogen. Unsere Gruppe setzte sich nur aus vier Flugzeugen zusammen, einschließlich dem von Tony. Dennoch war dies ein einmaliges Erlebnis.

Flugplatz Dahlemer Binz als erstes Etappenziel

Pfingsten näherte sich. Das Wetter sollte auf der ganzen geplanten Strecke super werden. Vollgepackt und vollgetankt starteten wir am 27. Mai 1999 gegen 10 Uhr Ortszeit zu unserem ersten Flugabschnitt. Mit dabei waren auch zwei ausgeliehene Schwimmwesten, die für

den Überflug des Ärmelkanals vorgeschrieben waren.

Unser erstes Etappenziel war der Flugplatz Dahlemer Binz in der Eifel, den ich ja schon von früheren Flügen kannte. Wegen des relativ starken Gegenwindes war ein Nonstop-Flug an diesem Tag nicht möglich. Dafür hätten unsere 84 Liter Sprit nicht ausgereicht.

So flogen wir nach Norden, über die Pfalz und dann zwischen den Nahverkehrsbereichen der Flughäfen Wiesbaden und Frankfurt hindurch immer am Rhein entlang bis nach Koblenz. Dann, nach einer Linkskurve über die Hohe Eifel, führte unser Kurs genau über den Nürburgring, den wir nach 15 Minuten erreichten.



Blick auf die Nordküste Frankreichs



Die Themse östlich von London



Ein Hangar in Hinton-in-the-hedges



Typisch englische Agrarlandschaft

Nach weiteren fünfzehn Minuten Flugzeit konnten wir auf der Asphaltpiste unseres Zielflugplatzes aufsetzen.

Ich rollte, nach Rückfrage mit dem Flugleiter per Funk, direkt zur Tankstelle, um noch einmal den Tank aufzufüllen. Danach eilte ich zur Flugleitung, um den Sprit und die Landegebuhr zu bezahlen. Mit der Hilfe des Flugleiters gab ich meinen bereits vorbereiteten Flugplan auf und aktivierte diesen auch gleich. Um 12.45 Uhr Ortszeit waren wir bereits wieder in der Luft.

Kurs Richtung Ärmelkanal

Da an diesem Donnerstag einige der vielen Beschränkungsgebiete in Belgien, die auf direktem Kurs lagen, aktiv waren, flogen wir zunächst in südwestlicher Richtung bis zum Funkfeuer Diekirch und gingen erst dort auf den direkten Kurs in Richtung Calais an der Nordküste Frankreichs.

Es dauerte auch nur knappe 20 Minuten, bis wir die Grenze zu Belgien passiert hatten. Auf direktem Kurs nach Calais hatten wir die belgisch-französische Grenze noch mehrmals gekreuzt, da diese nicht so geradlinig gezogen war wie unsere Kurslinie. Doch die Sicht war an diesem Tag ausgezeichnet, und unser Motor schnurrte wie ein Uhrwerk. Bis zum Ärmelkanal lagen noch etwas über 300 Kilometer vor uns, was bei diesem Gegenwind gute zwei Stunden Flugzeit bedeutete. Mit Flugplan und immer sicher, dass unser Flug auf irgendeinem Radarschirm genau verfolgt wurde, konnten wir entspannt und ruhig unserem Ziel entgegenfliegen.

Bald darauf erreichten wir die Kontrollzone des Flugplatzes „Le Touquet“ direkt

an der Westküste Frankreichs. Dies wäre die letzte Landemöglichkeit vor der Überquerung des Ärmelkanals gewesen, doch wir hatten noch gut gefüllte Tanks.

Schwierige Sichtbedingungen

Langsam überholte uns die Sonne. Das bedeutete eine Einschränkung der Flugsicht nach vorn, da die Luft immer feuchter und die Sicht durch die Blendung der Sonne immer trüber wurde. Der Himmel und das Meer verschmolzen am Horizont zu einer Waschküche, und England war noch lange nicht in Sicht. Nachdem auch die französische Küste hinter uns langsam verschwand und wir oben nur noch den Himmel und unten nur das Wasser sahen, wurde die Anspannung spürbar größer.

Begleitet wurden wir per Funk durch eine französische Fluglotsin, die uns allerdings in perfektem Englisch bezüglich des Luftverkehrs um uns herum immer auf dem Laufenden hielt. Trotzdem waren es endlose 25 Minuten, bis die Kreidefelsen der englischen Küste endlich sichtbar wurden.

Keine Genehmigung zum Durchfliegen der Kontrollzone von Heathrow

Direkt an der Stelle, an der bei Folkstone der Eurotunnel aus dem Meer taucht, erreichten wir die Südküste von England. Ab dort mussten wir sehr präzise navigieren, da wir ganz dicht an Londons Flughafen Heathrow vorbeiflogen. Per Funk versuchte ich eine Genehmigung zum Durchflug durch die Kontrollzone von Heathrow und damit zum Überfliegen von London zu erhalten. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens zu dieser Uhrzeit hatte man uns diese jedoch leider verweigert.



Im Anflug auf Hinton-in-the-hedges

– Anzeige –

Sie benötigen Hilfe bei:

- Versicherungs- oder Wertgutachten**
- Flugzeugkauf / -verkauf**
- Umrüstung / Umbau / STC**
- Flugplatzänderungen**
- Fluglehrer / Schulungen**

Dann kontaktieren Sie uns:

E-Mail: info@ing-orf.de
 Internet: www.ing-orf.de
 Mobil: 0162 / 747 11 20
 Fax: 07346 / 30710 43



MICHAEL ORF
 ENGINEERING - AVIATION - EXPERTISE

Ein englischer Lotse führte uns radarunterstützt nordöstlich an London vorbei. Wir kreuzten die Themse kurz vor der Mündung des riesigen Industriehafens Tilbury und flogen direkt auf das Funkfeuer Brookmanspark zu. Genau darüber drehte ich nach Westen auf Steuerkurs 260 Grad und wir flogen bis zum südwestlichen Zipfel der Kontrollzone von Luton, einem Flugplatz nördlich von London. Dann noch einmal eine Rechtskurve auf 310 Grad, und der letzte Streckenabschnitt bis zum Zielflugplatz war dann wieder reine Routine. Bald darauf lag er vor uns, der alte Militärflugplatz Hinton-in-the-Hedges. Nach der Landung schloss ich als erstes unseren Flugplan.

Schlechtwetterfront vorausgesagt

Am nächsten Morgen nach dem Duschen war meine erste fliegerische Aktivität die Frage nach dem Wetter. Da eine Wetterberatung in England sehr teuer war, rief ich mit dem Handy in Stuttgart an. Es wurde mir mitgeteilt, dass am späten Nachmittag mit einer von Westen kommenden Schlechtwetterfront zur rechnen sei. Der Meteorologe meinte, wenn wir nicht noch acht Tage an unseren Urlaub dranhängen könnten oder wollten, sollten wir diese Front gut beobachten und rechtzeitig zu einem Rückflug aufbrechen.

Nach dem Frühstück zeigte uns Tony die am Platz stationierten Flugzeuge und die baulichen Einrichtungen. Die anderen Piloten und ihre Begleiter verabschiedeten sich langsam voneinander und starteten zum Rückflug. Als wir dann im Westen die angekündigte Front näherkommen sahen, beeilten auch wir uns, in die Luft zu kommen. Und so endete unser leider viel zu kurzer aber interessanter Besuch

schon gegen halb vier Uhr an diesem Tag. Wir hoben ab und drehten die Flugzeugschnauze mit dem Wind nach Südosten.

Entspannter Rückflug

Diesmal flogen wir der Sonne entgegen, die gerade über uns hinwegzog. Die Sicht war glasklar, der Himmel vor uns strahlend blau. Und obwohl es bis zur Küste noch fast 180 Kilometer waren, konnte man diese schon erahnen. Unser Kurs ging genau auf den Flughafen London Heathrow zu, dem größten Drehkreuz Europas für den Luftverkehr.

Kurz vor dem Beginn der Kontrollzone von Heathrow stand ein Funkfeuer für die Navigation, das auf unserer Luftfahrtkarte mit „Bovingdon“ benannt wurde. Wieder von der freundlichen Stimme eines Fluglotsen begleitet, flogen wir auf Bovingdon zu. Bestimmt waren wir auf seinem Bildschirm exakt zu erkennen. Das zeigte der Inhalt unserer Gespräche. Zur Zufriedenheit des Lotsen drehte ich genau über diesem Funkfeuer auf 85 Grad und vermied damit einen Einflug in die Kontrollzone. Der Lotse atmete sicherlich auf und verabschiedete sich danach freundlich und wünschte uns einen guten Weiterflug.

Der Rückflug wurde ab jetzt ein entspanntes Erlebnis. Durch den Rückenwind, der langsam immer kräftiger wurde, erreichten wir nach kaum einer Stunde bereits die Küstenlinie. Obwohl wir relativ zu der uns umgebenden Luft mit etwa 170 bis 180 Kilometer pro Stunde flogen, zeigte das GPS zeitweise bis zu 230 Kilometer pro Stunde über Grund an. Dabei lag das Flugzeug fast absolut ruhig in der Luft.

Herrliche Sicht

Ab dem Überflug des Ärmelkanals wurden wir von einer französischen Fluglotsin begleitet. Inzwischen war die Sonne ganz über uns hinweggezogen, und wir hatten eine herrliche Flugsicht. Der Rückenwind war so stark, dass wir ohne Zwischenlandung bis nach Hause kommen sollten. Deshalb rastete ich gleich nach dem Erreichen der französisch-deutschen Grenze die Frequenz des Flugplatzes Dahlemer Binz und bat den diensthabenden Flugleiter, meinen Flugplan zu schließen. Keine fünf Minuten später erhielt ich die Bestätigung. Nun konnte es mit Vollgas nach Hause gehen.

Nach annähernd 1.000 Kilometern und fast fünf Stunden Flugzeit setzten wir mit immerhin noch 23 Liter Sprit im Tank in Sinsheim auf der Graspiste unseres heimatlichen Segelfluggeländes auf. Die aus dem Westen kommende Front lag noch weit hinter uns. Wir waren doch um einiges schneller als diese gewesen.

Zur Erklärung:

Dies war eine stark verkürzte Version meines Englandflugs von 1999 aus meinem Buch: „Hallo, hier Opa!“, in dem ich die schönsten Flüge aus meiner über 43-jährigen Zeit als aktiver Pilot aufgezeichnet habe. Vielleicht wecken meine Erlebnisse in meinen inzwischen fünf Enkeln oder bei einem anderen interessierten Leser das Fliegervirus. Dann hat sich die Arbeit, dieses Buch zu schreiben, gelohnt.

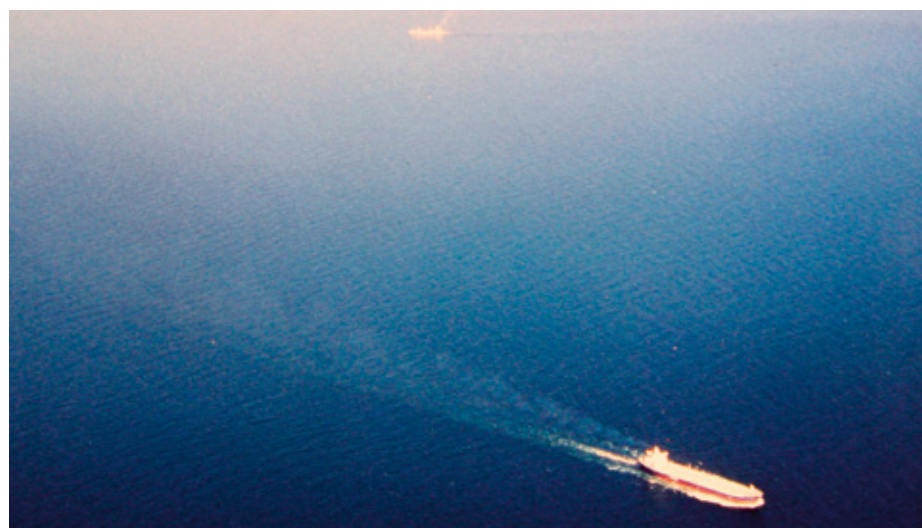
Mein damaliger Mitflieger Rolf jedenfalls wurde davon infiziert, trat kurz danach unserem Verein, dem Flugsportring Kraichgau in Sinsheim, bei und absolvierte in kurzer Zeit seine Segelflugausbildung sowie die Motorseglerberechtigung. Und das mit immerhin 61 Jahren!



Jürgen Stobels Erlebnisse sind auf seiner Internetseite <https://flightnavigation.de> zu finden – oder direkt über den QR-Code.



Text: Jürgen Stobel/red.
Fotos: Jürgen Stobel



Über dem Ärmelkanal zwischen England und Frankreich

AUFSATZ EINES JUNGEN ÜBERS SEGELFLIEGEN WIRD ZUM VIRALEN HIT:

WIE PAUL DIE TOTALENERGIEKOMPENSATIONSDÜSE ERKLÄRTE

Was tun, wenn die Langeweile in den Ferien überhandnimmt und Corona vieles unmöglich macht? Ganz einfach: Auf den Flugplatz gehen, sich mit dem Segelfliegen beschäftigen und einen Aufsatz darüber schreiben, der selbst gestandene Flieger zum Staunen bringt und am Ende zum Hit in der Presse und in den sozialen Netzwerken wird. Das ist – verkürzt gesagt – die erstaunliche Geschichte von Paul Weber.

Paul Weber ist zwölf Jahre alt und damit das derzeit jüngste Mitglied der Fliegergruppe Heidenheim/Steinheim. Den Flugplatz kennt Paul schon von seinem Papa Christoph und seinen Opa Friedrich – beide sind seit vielen Jahren passionierte Piloten auf der Schäfhalde. „Darum war ich auch schon öfter dort“, erzählt Paul. Das erste Mal mitgeflogen ist er mit sechs Jahren, seither war er immer wieder mal mit seinem Vater im Segelflugzeug unterwegs.

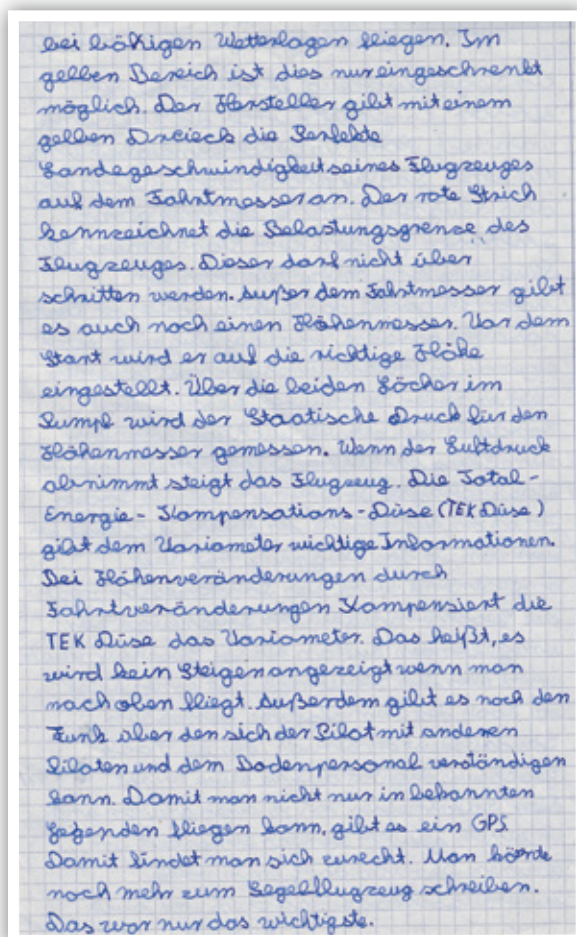
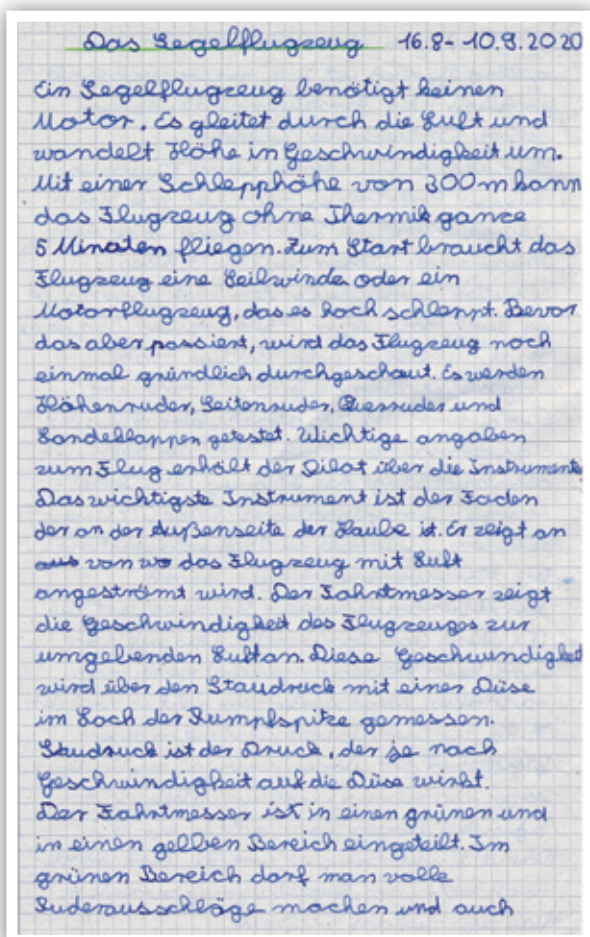
Im vergangenen Sommer verbrachte Paul (damals noch elf Jahre alt) dann als coronabedingten „Vor-Urlaubersatz“ zwei Tage auf dem Flugplatz, wo er mit einigen anderen Kindern auch grillen und übernachten durfte. Dabei fragte er seinen Vater über die Fliegerei schier gar Löcher in den Bauch. Irgendwann ergab es sich dann eher spielerisch, dass Paul von seinem Opa, der auch Werkstattleiter des Vereins ist, den Auftrag bekam, alles Erlernte aufzuschreiben – frei nach dem Motto, ob er sich denn auch alles gemerkt hätte. „Das war eigentlich eher als Scherz gemeint. Aber Paul hat das keine Ruhe gelassen“, erzählt Christoph Weber.

Im Urlaub das Thema bearbeitet

Also beschloss der junge Mann, die Bitte des Opas tatsächlich umzusetzen. Mit Unterstützung seines Vater verfasste Paul im anschließenden Frankreich-Urlaub der



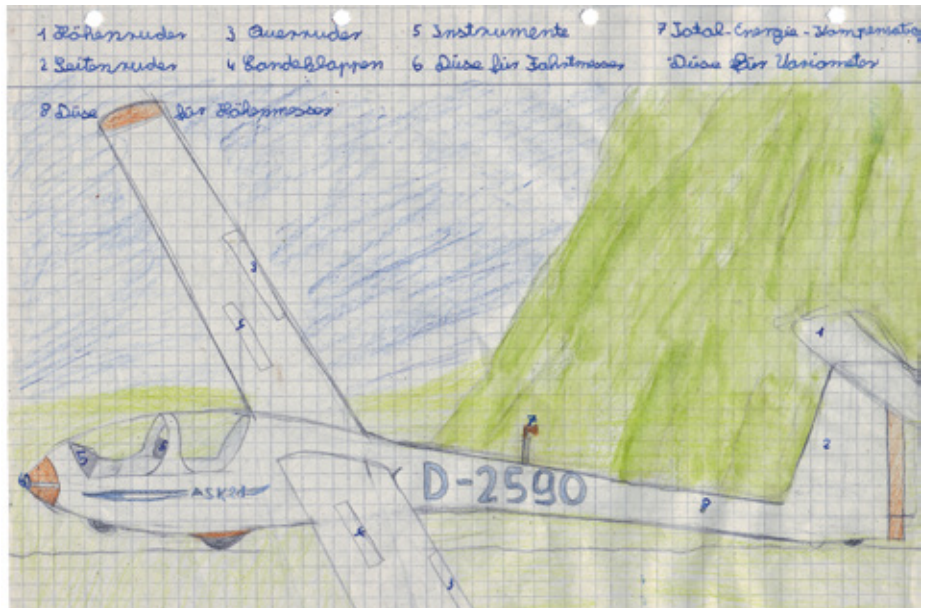
Pünktlich zum zwölften Geburtstag erschien Pauls Aufsatz als Gastbeitrag in der Heidenheimer Zeitung



Erstaunlich klar und in einfacher Sprache hat Paul die Grundlagen des Segelflugs dargestellt

Familie einen Aufsatz übers Segelfliegen – und das in bestechend einfacher Sprache. Sogar eine Totalenergiekompensationsdüse kommt darin vor und wird erklärt. Zwar bekam Paul hierbei Unterstützung von seinem Vater, „er war meine Fachhilfe“, erzählt der Zwölfjährige. Doch das Interesse und den Antrieb an seinem Vorhaben hat er ganz alleine mitgebracht. „Paul war da tatsächlich die treibende Kraft“, sagt Christoph Weber.

Auch eine erklärende Zeichnung samt Beschriftung aller wichtigen Teile am Segelflugzeug gehört zu Pauls Werk. Das Bild indessen hat Paul ganz alleine gemalt, „im Zeichnen ist er mir weit voraus“, berichtet sein Vater. Auch hier ist – ebenso wie im Aufsatz selbst – alles sehr einfach und dennoch erstaunlich klar und übersichtlich erklärt.



Zu der Ausarbeitung gehört auch eine Zeichnung, die Paul selbst angefertigt und beschriftet hat

Der Aufsatz fand schnell den Weg in die Öffentlichkeit

Zurück in Deutschland, gab Paul dann sein Werk auch wirklich pflichtbewusst dem Opa ab. Der lief daraufhin stolz wie Bolle auf dem Flugplatz herum, zeigte das Werk allen, denen er begegnete, und die Mitglieder, die das Ganze zu Gesicht bekamen waren restlos begeistert. Schließlich gelangte es über diesen Weg

auch in die Sozialen Medien. Etliche posteten Scans davon auf Instagram und Facebook und waren überwältigt, wie oft der Beitrag geteilt und lobend kommentiert wurde. Einer drückte es sehr charmant aus: „Der Kassera auf eine Seite zusammengefasst“.

Schließlich meldete sich auch noch die lokale Tageszeitung. Und pünktlich zu

Pauls zwölftem Geburtstag wurde sein Gastbeitrag kürzlich auf der Kinderseite im Wochenendmagazin der Heidenheimer Zeitung veröffentlicht.

Viele positive Reaktionen

Mittlerweile hat der Aufsatz die Runde in Fliegerkreisen in ganz Deutschland gemacht. Paul könnte wohl sein Zimmer mit den begeisterten Reaktionen der großen und kleinen Fliegerkameraden tapezieren. Mit so viel Resonanz hatten der Junge und seine Familie gar nicht gerechnet. „Das ist schon ungewohnt, aber wir bleiben natürlich trotzdem auf dem Teppich“, sagt sein Vater lachend. Schön sei es trotzdem, so viele nette Rückmeldungen zu bekommen.

Auch in Zukunft will Paul der Fliegerei treu bleiben. „Ich möchte es schon ausprobieren, wenn ich alt genug bin“, sagt er. Bis dahin beschäftigt er sich erst mal mit dem Modellflug. Zusammen mit seinem Vater hat er schon mehrere Modellflugzeuge gebaut und lässt diese auch gerne fliegen.

Klar ist jedenfalls: Wenn Paul mal wirklich mit dem mantragenden Fliegen anfängt, wird er das meiste von den Grundlagen schon verstanden haben. Der Theorieunterricht sollte für ihn jedenfalls kein großes Problem mehr darstellen.



Die Reaktionen im Netz waren überschwänglich – viele Fliegerkameraden lobten den jungen Schreiber für sein tolles Werk

Text: Simone Bürkle
Fotos/Screenshots: Arthur Penk, FG Heidenheim/Steinheim



JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER VDP IN AUGSBURG ZU GAST IN DER FUGGERSTADT

Die ersten Teilnehmerinnen kamen schon am Donnerstagabend eines langen Wochenendes in Augsburg an

Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) hat ihre 52. Jahreshauptversammlung in Augsburg ausgerichtet. Ruth Haliti berichtet nachfolgend über ein Treffen, das ganz im Zeichen der Coronabeschränkungen stattfand.

Was für ein Jahr und was für eine Jahreshauptversammlung (JHV) unter Corona-Bedingungen! Lisa Stahl hatte als Organisatorin der diesjährigen JHV wahrhaft keine einfache Aufgabe zu lösen. Daher gleich an dieser Stelle unseren Dank und unsere Hochachtung für diese souverän gemeisterte Herausforderung sowie die gelungene Veranstaltung!

Auch das Wetter war eine Herausforderung, insbesondere für die Nordlichter. Petrus wollte am Donnerstag vor dem Event einfach nicht so, wie es die Meteorologen vorhergesagt hatten. Die Front kam viel zu früh und viel zu schnell. Entweder vorher noch durchschlüpfen – so wie es Heike gemacht hat (Ostwestfalen war ausnahmsweise etwas begünstigt) – oder hinterherfliegen. Dafür entschieden sich Rosa und ich nicht ganz freiwillig, nachdem die Vorausfliegenden per WhatsApp Luftaufnahmen vom Wettergeschehen geteilt hatten und wir in Essen eine aufliegende Wolkendecke betrachten konnten. Mal sehen, wie weit wir vor Sunset noch kommen – so der bange Gedanke. Und dann doch noch die atemberaubende Landung auf dem befeuerten City Flughafen Augsburg.

Viel Beachtung in der Presse

Für die Besucherinnen aus dem Süden war der Anflug zur 52. Jahreshauptver-



Schauplatz der Hauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) war dieses Mal Augsburg

sammlung vom 4. bis 6. September hingegen im Sonnenschein ein Genuss – in Augsburg Temperaturen bis 25 Grad. Ein genialer Tag. Nur maximal 50 Personen konnten in diesem Jahr teilnehmen – Hygienevorschrift! Mittags trafen wir uns auf der sonnigen Dachterrasse des frisch eröffneten Café Triebwerk und wurden von unserer Präsidentin Heike Käferle und Lisa Stahl herzlich willkommen geheißen. Die Presse hatte sich angesagt und Radio, Fernsehen sowie Printjournalisten hielten uns in Atem. Sogar ein kleiner Rundflug mit Herrn Eichhammer von der schreibenden Zunft durfte nicht fehlen.

Nach dem Mittagsimbiss hieß uns der Geschäftsführer des Augsburger Flughafens, Peter Bayer, herzlich willkommen und führte uns in die Historie des Platzes ein. Ihm folgte Eric Greindl von MT-Propeller aus Straubing. Eric verschaffte uns tiefe und spannende Erkenntnisse über die Holz-Propellerproduktion. Was da an Technik, Erfahrung und Innovation drinsteckt, vom Zwei-Blatt- bis zum Sieben-Blatt-Propeller, ist beeindruckend. Wir erfuhren über den langjährigen Sponsor der VDP, dass er weltweit aktiv ist und mit mehr als 30 zertifizierten Modellen die Markführerschaft hält. Für die beson-

– Anzeige –



B4Takeoff.net
Dein elektronisches Flugbuch



GPS-Tracking von Flügen,
Lizenzüberwachung,
Instandhaltung
und vieles mehr...





Die Teilnehmerinnen hatten trotz Corona-Auflagen viel Spaß

dere Qualität sorgt unter anderem ein CT-Gerät, wie man es sonst nur im medizinischen Umfeld findet.

Besuch bei verschiedenen Luftfahrt-Einrichtungen

Weiter ging es dann zu Augsburg Air Service, wo uns unser Fördermitglied Hans Obermeier begrüßte und die vielfältigen Leistungen, den Wert der dort gewarteten Flugzeuge und die Attraktivität von AAS als Arbeitgeber darstellte. Unterstützt wurde er dabei vom Werksleiter und der Fluggerätemechanikerin Melissa. Hier durften wir dann auch einige Jets von innen bestaunen.

Danach empfing uns das einzigartige Ballonmuseum in Gersthofen. In „coronagerechte“ Gruppen aufgeteilt, lauschten wir den spannenden Darstellungen unserer Führer/innen, die auch die Pionierinnen der Ballonfahrt nicht zu kurz kommen ließen. Hierzu zählen unter anderem Jeanne Geneviève Labrosse (1798) und Wilhelmine Reichard (1811).

Gemütliches Abendessen und JHV

Am Abend trafen wir uns unter „Corona-light-Bedingungen“ im Restaurant Zeitlos, nur einige Gehminuten vom Hotel entfernt. Es ist immer wieder ein Fest, Freundinnen und Freunde aus ganz Deutschland (und weiter) zu sehen und ausgiebig zu plaudern. Unser Gast, Wolfgang Müther, ehemaliger Präsident des DAeC, wies insbesondere darauf hin, wie wichtig in Zeiten sich ständig verändernder Rechtsgebung der Schulterchluss aller Luftsportarten ist. Besonders angesichts der Tatsache, dass uns Flieger/innen der politische Wind immer stärker ins Gesicht bläst.

Traditionell am Samstagmorgen fand die 52. JHV statt. Das Präsidium berichtete über die Ereignisse und Fördermaßnahmen des vergangenen Jahres. 16 neue Mitglieder konnten genannt werden, Monika Graziadei wurde zum 25. Jubiläum die VDP-Nadel verliehen, und Waltraud Bals (leider nicht anwesend) bekommt die Diamant-Nadel zum 50-jährigen Jubiläum. Größter Diskussionspunkt war die Überarbeitung der Satzung. Ursula Hammer und Sibylle Glässing-Deiss nehmen sich der Ausarbeitung der Satzung an. Die Fördermitglieder und Gäste erlebten in der Zwischenzeit einen geführten Rundgang durch die Fuggerstadt.

Führung durch Augsburg

Der Nachmittag brachte allen Augsburg näher. Unter sachkundiger Führung durften wir unter anderem den Goldenen Saal des Rathauses bestaunen und die Geschichte seiner Wiederherstellung

nach dem Krieg verfolgen. Wir flanierten durch das sehr trendige Lechviertel – an fast jeder Ecke stand ein Klavier, auf dem jeder, der wollte, die Passanten musikalisch unterhalten konnte. Überall Wasser und Wassertürme – ein ausgeklügeltes System versorgt seit Jahrhunderten die wirtschaftlich bedeutende Stadt. Schließlich endete der Stadtrundgang in der Fuggerei – der weltältesten noch bestehenden Sozialsiedlung.

Der Samstag wurde gekrönt durch eine ganz besondere Abendveranstaltung – rustikal statt galamäßig ging es in der traditionsreichen Brauerei Riegele zu. Lokales Bier, lokale Speisen – entspannt und zünftig! Heike Käferle dankte allen Beteiligten und vergab Preise für besondere Anflüge oder Anreisen. Auch ohne Gala hatten wir alle viel Freude im urigen Brauhaus.

Schöner Abschluss

Am Sonntag, ebenfalls wieder ein Tag wie aus dem Bilderbuch, erklommen einige von uns den Tower am Flughafen, andere flogen zum Sightseeing Richtung Seen und Alpenvorland oder direkt nach Hause.

Eine rundum gelungene JHV – großartig organisiert von Lisa Stahl, „coronareibungslos“ verlaufen, mit hohem Spaßfaktor und ohne Infektion. Unsere nächste JHV organisiert Helga Strack für uns in Bielefeld. Ja, das gibt es wirklich. Kommt und schaut es euch an im September 2021!

Text und Fotos: Ruth Haliti
Mit freundlicher Genehmigung aus den VDP-Nachrichten 2020/2021



Das Treffen der Pilotinnen war ein voller Erfolg

CORONASEGELFLUGJAHR 2020

Ein beeindruckendes Wetterschauspiel war geboten

Die Pandemie hat im vergangenen Jahr viele Pläne durchkreuzt – auch die mancher Pilotinnen. Sabine Theis, Referentin für Segelflug bei der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), berichtet nachfolgend, was dennoch möglich war und was sie im Laufe des Jahres erlebt hat – unter anderem auch beim Trainingslager der Frauen-Nationalmannschaft in Aalen-Elchingen.

Mit Vorfreude blickten wir alle gespannt der Segelflugsaison entgegen. Die Flug-

zeuge wurden gewartet, neue Instrumente eingebaut, meine LS 4 zum Beispiel mit einem Air-Traffic-System und Transponder ausgerüstet.

Dann kam am 13. März 2020 der Shutdown in den Schulen und im öffentlichen Leben – und die Zeit stand still ... keine Treffen mehr auf den Flugplätzen und in den Werkstätten, keine Veranstaltungen wie die AERO, kein Beginn der Segelflugsaison in Deutschland. Stattdessen Hygienepläne, Infektionskettennachverfolgung und schreckliche Bilder aus Bergamo und aus Madrid. Alles drehte sich nur noch um das Virus SARS-CoV-2.

Erst Mitte Mai hat sich das fliegerische Vereinsleben wieder langsam erholt. Die ersten, vorsichtigen Alleinflüge im Segelflugcockpit konnten mit dem F-Schlepp erfolgen, geflogen wurde mit Gesichtsmaske, eingeklinkt mit Handschuhen und allgegenwärtig das Desinfektions-spray. Alles sehr weit weg von der Normalität, aber in 2.800 m über NN ist doch alles wieder wie immer. Der Blick von oben und das „Hinter-sich-lassen des Corona-Alltages“ waren und sind in meinen Augen die beste Entspannung.

Unverhofftes Treffen in Aalen-Elchingen

Mitte Juli dann das unerwartete Treffen mit unseren Pilotinnen der Frauennationalmannschaft in Aalen-Elchingen auf dem Flugplatz. Die zu dem Zeitpunkt ursprünglich vorgesehene Deutsche Segelflugmeisterschaft der Frauen in Deutschland war abgesagt, und ich hatte mich



Blick auf den Flugplatz Aalen-Elchingen

entschlossen, für zwei Wochen mit dem Wohnmobil und den Flugzeugen auf der Schwäbischen Alb mit meiner Familie Urlaub zu machen.

Umso überraschter war ich, als ich am nächsten Morgen erst Ines Engelhardt und anschließend Cornelia Schaich über den Weg lief. Auch Sabrina Vogt und Christine Grote nahmen an der Trainingsmaßnahme der Frauennationalmannschaft teil. Am 25. Juli gelang diesem Team das 750-Kilometer-Diplom mit einem Flug mit 1.184 Punkten im OLC. Wir können stolz auf solche Segelflugpilotinnen in unseren Reihen sein. Herzlichen Glückwunsch!



Aussicht aus dem Cockpit von Ines Engelhardt

Einige Möglichkeiten trotz Beschränkungen

Wenn ich ein Fazit ziehen soll, kann ich für den Segelflug 2020 mit Bestimmtheit sagen, dass der Saisonbeginn natürlich schleppend verlief, dass viele Veranstaltungen abgesagt wurden und dass das enttäuscht hat, aber auch, dass die tollen Wetterlagen im vergangenen Sommer dazu geführt haben, dass wir trotz allem unserem wunderschönen Hobby nachgehen konnten.

Text und Fotos: Sabine Theis
Mit freundlicher Genehmigung aus den
VDP-Nachrichten 2020/2021



Impression vom Trainingslager der Frauen-Nationalmannschaft in Aalen-Elchingen

REGIONEN

Region 3 – Ostalb-Donau

EMSIGER BETRIEB BEI DER FG GIENGEN/BRENTZ

Während auf vielen Flugplätzen die Wintertristesse und der Coronablues Einzug gehalten haben, versuchen die Mitglieder der Fliegergruppe Giengen/Brenz weiterhin, ihrem geliebten Hobby nachzugehen. Grundlage hierzu bildet ein vom Vorstand ausgearbeitetes Hygienekonzept, das ständig der aktuellen Pandemielage angepasst wird.

Der Ausbildungsbetrieb der Ostäbler kann mit gewissen Einschränkungen in Theorie und Praxis ausbilden. Zurzeit befinden sich zwölf Motorflugschüler, vier Segelflugschüler und vier Ultraleichtschüler auf dem Weg zur Lizenz. Per Zoom-Meeting werden verschiedene Schulungen angeboten, so zum Beispiel ein BZF-II- und ein Sprechfunk-Refresher-Kurs. Dank der Grob G115 Acro floriert auch die Kunstflugschulung. So lernen zurzeit sechs Motorflugpiloten die hohe Kunst des Turnens in Theorie und Praxis.

Über den ganzen Winter war die Wartungscrew besonders gefordert. Neben der obligatorischen Winterwartung der Segelflugzeuge befanden sich weitere acht Maschinen in der Werkstatt. Es wurde in Zweierteams und unter Beachtung der Hygieneregeln täglich in mehreren Schichten an UL- und E-Klasse-Flugzeugen gearbeitet. Die Einhaltung von Coronaregeln und der Ausgangssperre führte zu erheblichem Koordinationsaufwand und Zeitverzögerungen.



Zurzeit sind die Piloten der FG Giengen/Brenz vor allem mit der Piper J3-C Cub – Baujahr 1946 – unterwegs

Zusammenhalt, Verbindlichkeit und Kameradschaft stehen bei den Piloten aus Giengen/Brenz an erster Stelle. Die kalte Zeit wird bei den Giengenern auch genutzt, um kommende Veranstaltungen zu planen. Im Falle von Lockerungen der Coronaregeln sollen ab April wieder die bekannten Schnupperkurse sowie ein „Shuttle Event“ stattfinden. Beim Shuttle Event werden die fliegenden Gäste mit dem PKW zu den Sehenswürdigkeiten der Umgebung transportiert. Auch ein Spotttag ist geplant. Der Termin für den Großen Erlebnistag wurde vorsorglich auf den 20. Juni 2021 gelegt, und zu Pfingsten würde es zum Fluglager ins sächsische Auerbach gehen. Außerdem

sind für das Sommerhalbjahr auch wieder ein Insta-Grillen sowie der Sunriseflug fest eingeplant.

Drücken wir die Daumen, dass sich die Pandemielage zur Jahresmitte hin verbessert, um diese Vorhaben zu ermöglichen. Die Piloten, die es gar nicht erwarten können, sind derzeit vor allem mit der Piper J3-C Cub unterwegs. Trotz tiefer Temperaturen und eisigem Fahrtwind steigen alle mit einem Lächeln im Gesicht wieder aus.

Text und Fotos:
Simon Kohn

FLUGSPORTVEREIN UNTERJESINGEN

HERZLICHE GLÜCKWÜNSCHE ZUM 90. GEBURTSTAG AN GERHARD HOCKER!

Am 2. März 2021 konnte Gerhard Hocker aus Kayh seinen 90. Geburtstag feiern. Als gelernter Stuhlmacher arbeitete der Jubilar ein Arbeitsleben lang bei der Herrenberger Firma Knoll. Seine besondere Leidenschaft aber gilt dem Flugsport. 1951 baute er mit Fliegerkamerad Hans Eiper einen ersten Segler in der Küche des passionierten Kayher Fotografen und Obstbauern.

Seit 70 Jahren ist Gerhard Hocker Mitglied im Flugsportverein Unterjesingen. Man flog damals in Unterjesingen und später bis heute auf dem Fluggelände in Poltringen. Nicht viel weniger als 2.000 Flugstunden verbrachte er in dieser Zeit im Cockpit eines Segelflugs oder

eines Motorseglers. Hocker absolvierte außerdem die Prüfung zum Flugzeugwart auf dem Klippeneck erfolgreich und betreute die vereinseigenen Motorsegler 38 Jahre lang mit großer Hingabe und Zuverlässigkeit. Gerhard Hocker flog bis zu seinem 82. Lebensjahr selbst.

Für seine Verdienste um den Luftsport erhielt er zahlreiche Auszeichnungen, darunter das Diplom Otto Lilienthal des DAeC und die Goldene und Silberne Ehrennadel des BWLV. Der Flugsportverein Unterjesingen ernannte ihn zum Ehrenmitglied.

Der Jubilar ist sehr gesellig und besuchte über 20 Mal das Sommerfluglager des



Der Jubilar Gerhard Hocker wurde für seine Verdienste um den Luftsport schon mit zahlreichen Ehrungen bedacht



Zum Ehrentag gab's einen Gruß aus der Luft mit einem Banner

Vereins in Kempten. Von dort absolvierte er wunderbare Flüge über die Alpen bis hinunter nach Italien. Auch auf dem Poltringer Flugplatz ist Hocker heute noch immer ein gern gesehener Gast. Vor 18 Jahren starb seine Frau, heute lebt er mit seiner Tochter Ellen in Hausgemeinschaft.

Gerhard Hockers Fliegerkameraden gratulieren ihm herzlich zum Geburtstag und wünschen ihm weiterhin gute Gesundheit!

Text und Fotos: Manfred Grohe

DAEC-NEWS

GESPRÄCH MIT DEM BUNDESUMWELTMINISTERIUM

KONSTRUKTIVE ZUSAMMENARBEIT VEREINBART

Am 14. Januar fand auf Initiative des DAeC-Präsidenten Stefan Klett ein Spitzengespräch des DAeC mit der Staatssekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter aus dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) statt. Das Thema war, wie die Interessen des Luftsports und die des Umweltschutzes in Einklang gebracht werden können,

vor allem wie Naturschutzbelange im Luftverkehrsrecht und in der Luftverkehrsverwaltung Eingang finden.

„Effektiver Umweltschutz und aktiver Luftsport sind keinesfalls Gegensätze“, betonte Stefan Klett. Entscheidend sei, geeignete Maßnahmen zu finden, die beiden Seiten gerecht werden. Staats-

sekretärin Rita Schwarzelühr-Sutter zeigte sich offen für enge Kooperationen. Im Gespräch dabei waren Ruth Odenbruch (Gebietsschutz, Schwerpunkt Natura2000-Gebiete), Stefanie Pfahl (Naturschutz und nachhaltige Sportausübung) und Katharina Gansera sowie der Bundestagsabgeordnete Michael Thews. Vonseiten des Luftsports unterstützten Rechtsspezialist Christian Walther, Bundeskommission

Modellflug, Alexander Krone, Umweltreferent des Luftsport-Verbandes Bayern, und DAeC-Luftraumreferent Mike Morr.

Ein Ziel des DAeC ist es, statt der problematischen Parallelität von Naturschutz-

recht und Luftverkehrsrecht ein Verfahren einzuführen, nach welchem in standardisierter Weise festgestellte Naturschutzbelange von der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde an die jeweils zuständige Luftverkehrsbehörde transportiert

werden. Der Behörde sollen dann praktikable Vorschläge unterbreitet werden.

Dieser konstruktive Vorschlag wurde von der Staatssekretärin sehr begrüßt. Bei diesem Auftaktgespräch war aus Zeitgründen noch kein naturschutzfachlicher Austausch möglich. Aber auf Arbeitsebene sollen nun weitere Gespräche geführt werden. Dazu Stefan Klett: „Es kann nicht angehen, dass wir erfahren müssen, dass untere Landschaftsbehörden und Kreisverwaltungen Luftraumbeschränkungen verfügen. Der Luftsport hat in den letzten Jahrzehnten bewiesen, dass er nachhaltig Naturschutz betreibt und da wo nötig maximal gesprächsbereit ist.“

Text und Foto: DAeC



Thema des Gesprächs war, wie die Interessen des Luftsports und die des Umweltschutzes in Einklang gebracht werden können

AMTLICHES

TKG-BEITRÄGE

BITTE WIDERSPRÜCHE ZURÜCKNEHMEN!

Im November 2020 hatte das Verwaltungsgericht eine Klage des DAeC gegen die Bundesnetzagentur (BNetzA) zu den Beiträgen nach TKG und EMVG abgewiesen. Damit endete ein seit 2009 bestehender Rechtsstreit über die Rechtmäßigkeit der Beiträge nach dem „Telekommunikationsgesetz“ (TKG) und dem „Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln“ (EMVG), welchen der DAeC für seine Mitglieder als Musterverfahren geführt hat. Der BWLV hatte hierzu ausführlich informiert.

Alle, die einen Widerspruch eingelegt hatten, sollten nun ihren Widerspruch zurücknehmen. Geschieht das nicht, ist die BNetzA von Amts wegen gezwungen, diesen kostenpflichtig zu bearbeiten.

Viele Vereine, die gegen die TKG-/EMVG-Beitragsbescheide in den vergangenen Jahren Widerspruch eingelegt hatten,

haben deswegen zwischenzeitlich Post von der Bundesnetzagentur erhalten. In diesem Schreiben der BNetzA wird über den Ausgang des Musterverfahrens informiert, welches nun rechtskräftig abgeschlossen ist.

Die Bundesnetzagentur empfiehlt allen Widerspruchsführern im DAeC-Musterverfahren, den Widerspruch kostenfrei zurückzunehmen. Zudem teilt die Bundesnetzagentur mit, dass im Falle der Rücknahme des Widerspruches **anteilige Beitragsrückerstattungen** dann erfolgen, wenn im Musterverfahren der Widerspruch des jeweiligen Gebührensschuldners erfolgreich war.

Dem Schreiben der Bundesnetzagentur ist ein Formular „Rücknahme Widerspruch“ beigelegt. **Der BWLV empfiehlt allen Vereinen/Widerspruchsführern, die am DAeC-Musterverfahren teilgenommen haben, vom Angebot der kostenfreien**

Rücknahme des Widerspruches Gebrauch zu machen und hierfür das entsprechende Formular an die BNetzA zurückzusenden, auf dessen Grundlage im jeweiligen Einzelfall ggf. anteilige Rückerstattungen erfolgen.

Jeder Verein sollte aber grundsätzlich abwarten, bis er von der Bundesnetzagentur wie oben beschrieben angeschrieben/aufgefordert wird – er muss also nicht selbstständig tätig werden.

Text: red.

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

BWLV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
07.04.21	10.04.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
09.04.21	10.04.21	LJ	Jugendleiter-Austausch-Wochenende – Info: marianowski@bwlv.de	online
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	BWLV-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 mit Fly-In Erbach – Info: lsverbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
01.05.21		SF	Abnahme des Pädagogischen Nachweises – Info: umsky@web.de	Flugplatz Hayingen
07.05.21	08.05.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
07.05.21	09.05.21	MF	24. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern – Info: www.daec.de	Trollenhagen/Neubrandenburg
08.05.21		SF	Mitgliedervers. Förderverein Segelkunstflug (neuer Termin!) – Info: www.segelkunstflug.com	Museum Sinsheim
08.05.21	15.05.21	SF	Wennema Cup Radevormwald – Info: https://wennemacup.de	Flugplatz Radevormwald/NRW
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	14.05.21	MF	BWLV-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: nerdinger@bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
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.sfgcraillsheim.de/hvf	Segelfluggelände Weipertshofen
17.05.21	21.05.21	SF	Bildungsmaßnahme f. Segelkunstfluglehrer/-punktrichter – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldürn (EDEW)
21.05.21	25.05.21	LJ	BWLV-Ballonjugendlager mit des BSG Stuttgart – Info: jula.bsg-stgt.de	Seeg/Allgäu
22.05.21	24.05.21	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen (Teil 2) – Info: www.sfgcraillsheim.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
04.06.21	06.06.21	MF	Hessen-Sternflug – Info: www.daec.de	N.N.
20.06.21		A	Erlebnistag Irfpel, FG Giengen/Brenz, 10–18 Uhr – Info: www.irpfel.net	Flugplatz Giengen/Brenz (EDNG)
23.06.21	27.06.21	MF	DM Navigationsflug – Info: www.daec.de	Hodenhagen
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	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
04.07.21	10.07.21	MF	Motorkunstflug-EM (Intermediate) – Info: www.fai.org	Deva/Rumänien
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
10.07.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: nerdinger@bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
14.07.21	17.07.21	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com (neuer Termin)	Friedrichshafen, Messegelände
14.07.21	24.07.21	MF	Motorkunstflug-WM (Advanced) – Info: www.fai.org	Hosin/Tschechien
16.07.21	18.07.21	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.07.21	31.07.21	SF	36. Segelflug-WM, 18m-, Offene u. Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de	Stendal
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
23.07.21	24.07.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
30.07.21	31.07.21	MF	55. Allgäuflug FG Leutkirch – Info: www.fliegergruppe.de	Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
31.07.21	12.08.21	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.21	14.08.21	SF	12. Segelflug-WM Junioren, Club- und Standardklasse – Info: www.daec.de	Tabor/Tschechien
01.08.21	07.08.21	LJ	Jugend fliegt, Lager der Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
06.08.21	15.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
07.08.21	13.08.21	LJ	Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
08.08.21	22.08.21	SF	36. Segelflug-WM, Renn-, Standard- und Clubklasse – Info: www.daec.de	Montluçon/Frankreich
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Junioren Burg Feuerstein – Info: www.daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
12.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
14.08.21	21.08.21	MD	Freiflug Ebene F1 Senioren- und Junioren-WM – Info: www.vol-libre-moncontouros.fr	Moncontour/Frankreich
14.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.08.21	28.08.21	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
20.08.21	28.08.21	MF	Motorkunstflug-EM – Info: www.fai.org	Breclav/Tschechien
26.08.21	29.08.21	SF	24. Kleines Segelflug-Oldtimertreffen – Info: www.flieger-straussberg.de	Flugplatz Straussberg
29.08.21		A	Flugplatzfest mit Fly-In Erbach – Info: lsverbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: https://frmd.ro (→ International competitions)	Turda/Rumänien
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugtag-sinsheim.de	Flugplatz Sinsheim

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

APP „EASY MEMORY ITEM“

DIGITALER FLUGLEHRER

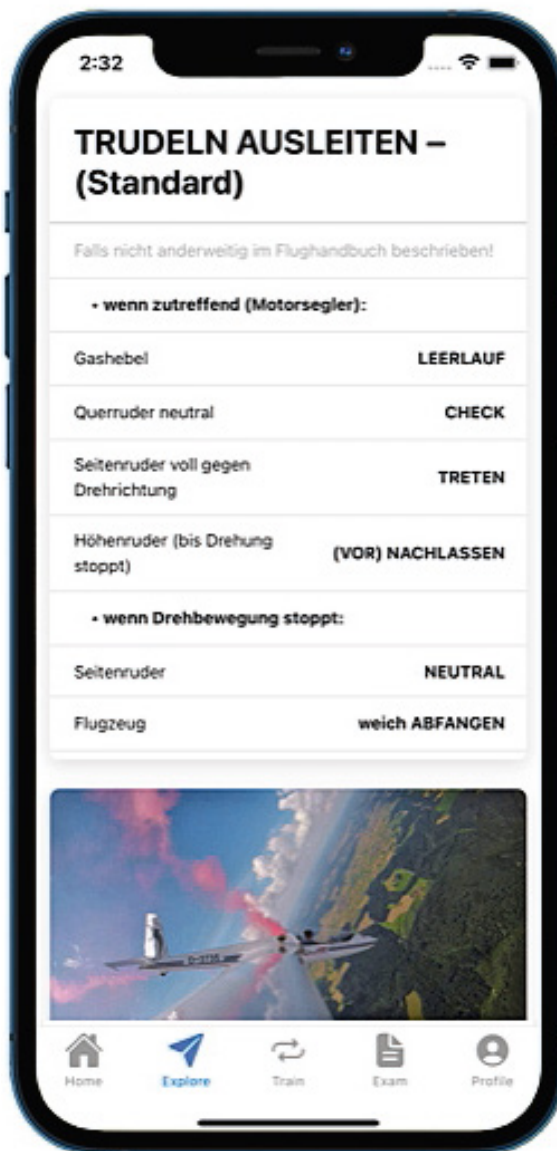
Als „Memory Item“ – in der militärischen Luftfahrt auch als „Bold-face items“ oder „Critical Action Procedures“ – bekannt, werden üblicherweise die ersten Punkte einer Notfallcheckliste bezeichnet, die aus dem Gedächtnis heraus beherrscht werden müssen.

Diese Verfahren müssen deshalb aus dem Kopf beherrscht werden, da die wenige Zeit in Notsituationen es erforderlich macht, dass die richtigen Handlungen ohne Verzögerung eingeleitet werden. Erst das Suchen der richtigen Checkliste, um diese dann Schritt für Schritt abzuarbeiten, würde in solchen Fällen zu lange dauern.

Typisch für solche „Memory Items“ sind bei Segelfliegern die Startunterbrechung, das Abwerfen der Kabinenhaube, der Notausstieg, das Trudeln und einiges mehr. Klingt einfach, bereitet aber vielen Piloten Probleme. Und steckt ein Turbo im Rumpf des Seglers, kommen schnell zehn bis 15 Notverfahren zusammen, die aus dem „Effe“ beherrscht werden müssen – damit als mögliche Unfallursache später nicht der „Pilotenfehler“ gilt.

Es ist klar, dass diese Abläufe regelmäßig trainiert werden müssen. Ähnlich wie Verkehrspiloten, die alle sechs Monate für zwei Tage in den Simulator gehen, um alle möglichen und unmöglichen Emergencies zu trainieren, sollten auch alle anderen Piloten sich von Zeit zu Zeit mit möglichen Notsituationen befassen.

Tino Janke, selbst Segelflieger und Verkehrspilot, hat hierzu die App „Easy Memory Item“ entwickelt, um bequem auf dem Smartphone ganz „easy“ Memory Items für den Fall zu trainieren, der hoffentlich niemals eintritt. Um dieses regelmäßige Training auch Privatpiloten zur Verfügung zu stellen, wird die „Easy Memory Item“-Flotte permanent ergänzt. Sollten Flugzeugtypen fehlen, kann man einfach kurz eine Mitteilung an info@easymemoryitem.com senden, und diese werden dann zeitnah hinzugefügt.



Alle Infos zur App gibt es unter www.easymemoryitem.com oder direkt über den QR-Code.



Text und Grafik: z

Mit der App „Easy Memory Item“ lassen sich Notverfahren schnell abrufen

– Anzeige –

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

ERLERNEN SIE UNTER ANLEITUNG DAS BESPANNEN IHRES MITGEBRACHTEN FLUGZEUGES MIT ORATEX® GEWEBE

INHALTE DES WORKSHOPS:

- Gewebe aufbringen und entfernen auf Metall-, Holz- & GFK/ CFK-Struktur
- Nähte und Überlappungen richtig ausführen
- Anbringen von Verstärkungsbändern und Zackenbändern
- Besspannen mit Heißluftgebläse und Filzraker
- Bearbeiten von Rundungen sowie Schrumpfen / Stretchen
- Schrumpfstabilisierung und Straffung mit dem ORATEX®-Bügeleisen
- Richtiges Reinigen von Untergründen
- Wachsen und Polieren von Oberflächen
- Besspannen über Nietten
- Richtige Verarbeitung des Dispersionsheissiegelklebers
- Minor Repair (ORATEX® DRY & WET) nach EASA Approved Procedure

TERMINE:

03. - 07.05.2021
17. - 21.05.2021
07. - 11.06.2021
05. - 09.07.2021

INFORMATIONEN UND BUCHUNG:
www.Lanitz-Aviation.com/workshops.html

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

APRIL, APRIL!

Zugegeben: Die Idee von Seite 29 dieser Ausgabe, mit dem Motorsegler die Windenseile auszuziehen, hat etwas. Aber natürlich kommt ein solches Verfahren aus nachvollziehbaren Gründen nicht in Frage. Haben Sie Hartmut Sammet von der IG Scheibe Flugzeuge, der diese Geschichte erfunden hat, geglaubt? Herzlichen Glückwunsch – dann sind Sie auf einen gut gemachten Aprilscherz hereingefallen! Er wolle mit seiner Geschichte den Menschen ein wenig Freude bringen, schreibt Sammet. Dem schließt sich die Redaktion gerne an und hofft, dass der eine oder andere ein bisschen Spaß an der Sache hatte.

Text: red.

REGELUNGEN 2021:

MEHR FLEXIBLE LUFTRAUMNUTZUNG IN DEUTSCHLAND

Die Luftraumnutzung wird in diesem Jahr im Bereich um einige Regional- und Großflughäfen durch nur noch temporär aktivierte Lufträume deutlich flexibler und gibt der allgemeinen Luftfahrt mehr Bewegungsfreiheit.

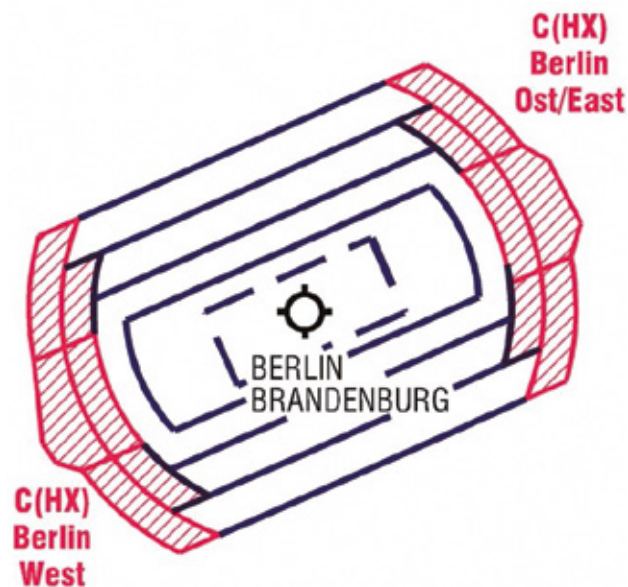
In den vergangenen Jahren wurde das Prinzip der Luftraumaktivierung in Abhängigkeit von der Anflugrichtung bereits bei der Sanierung der Hauptstartbahn in Köln/Bonn und im Regelbetrieb im vergangenen Jahr am Flughafen Leipzig erprobt. Dieses Prinzip bedeutet vereinfacht ausgedrückt, dass die entsprechenden TMZ oder C/D-Lufträume nur noch im Bereich der jeweils aktuellen Anflugrichtung und oberhalb des Flughafens aktiviert werden. Die jeweilige Abflugseite wird zu großen Teilen deaktiviert, da diese aufgrund der großen Steigraten und Abflugverfahren der abfliegenden Jets im Höhenband unter FL 100 nicht benötigt wird.

Diese Lufträume sind bzw. werden hinter der Luftraumklassifizierung auf der ICAO-Karte mit einem (HX) gekennzeichnet. Die Aktivierung bzw. Deaktivierung der Lufträume erfolgt automatisch durch die Flugsicherung in Abhängigkeit der Anflugrichtung und muss nicht beantragt werden. Der Aktivierungsstatus der jeweiligen Lufträume kann entweder über FIS oder den lokalen Tower erfragt werden und wird auch als Rundfunksendung per ATIS des Flughafens oder per eigener VFR-ATIS bekannt gegeben.

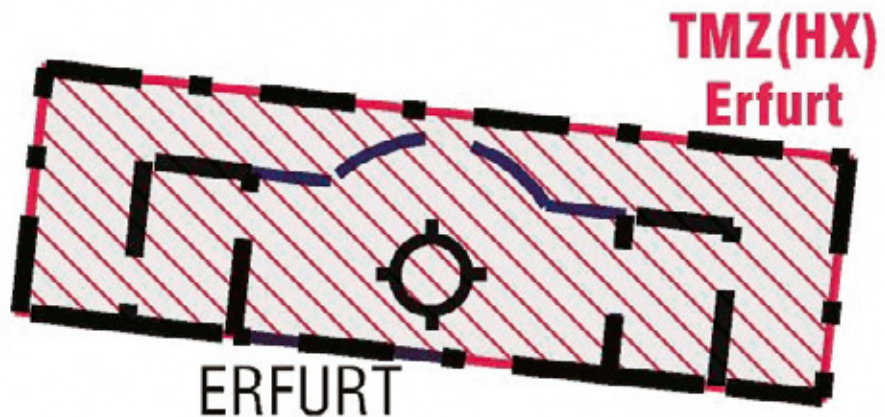
Dabei gilt, wie bisher bei HX-Lufträumen auch: Ist der Status nicht bekannt oder kann nicht in Erfahrung gebracht werden, ist der Luftraum als aktiv zu betrachten. Innerhalb des HX-Luftraums ist Hör-

bereitschaft auf der entsprechenden Frequenz zu halten, um ggf. über eine Aktivierung und das nötige Verlassen des Luftraums informiert zu werden. Die Vor-

laufzeiten für eine Luftraumaktivierung sind mit mindestens zehn Minuten bemessen, sodass in jedem Fall ausreichend Zeit bleibt, um den Luftraum zu verlassen



In Berlin werden die zur BER-Eröffnung etablierten HX-Sektoren erweitert, der Aktivierungsstatus wird auf einer eigenen VFR-ATIS bekannt gegeben. Grundsätzlich ist hier aufgrund der momentan niedrigen Verkehrszahlen durch Corona auch eine Deaktivierung aller HX-Elemente gleichzeitig möglich.



Ein Sonderfall ist der Flughafen Erfurt. Hier wird künftig ein neuer TMZ-Luftraum nur bedarfsweise für einzelne IFR-An- und -Abflüge aktiviert.

oder alternativ eine Freigabe für den Verbleib einzuholen.

Diese Lösungen hat der DAeC gemeinsam mit der DFS und anderen Verbänden erarbeitet, um die Luftraumnutzung freier

und sicherer zu gestalten. Neben dieser kurzen Übersicht sind die detaillierten Regelungen zu den einzelnen Lufträumen in der NFL 1-2156-21 zu finden. Ab dem 25. März 2021 sind die neuen bzw. erweiterten HX-Regelungen an den Flug-

häfen Berlin, Hannover und Leipzig vorgesehen.

Text und Grafiken: Habbo Brune, Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL)



In Leipzig wird zusätzlich zum bisherigen D(HX)-Luftraum auch die TMZ in das HX-Modell überführt.



In Hannover wird die umlaufende TMZ ebenfalls in das HX-Modell überführt.

PRÄSENZ- UND ONLINE-PLANUNGEN: INFOS ZUM DFS-PILOTENTAG

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) plant in diesem Jahr am **Samstag, 13. November**, ihren DFS-Pilotentag für VFR-Flieger in der Unternehmenszentrale in Langen als Präsenzveranstaltung – vorausgesetzt natürlich, die Pandemielage lässt dies zu. Ausführliche Informationen und konkrete Themen werden im Sommer veröffentlicht. Anmeldungen zum DFS-Pilotentag sind im Laufe des Jahres ausschließlich über das Online-Portal (www.dfs.de) möglich.

Nachdem im Vorjahr der DFS-Pilotentag online stattgefunden hatte und die Vorträge nach Angaben der DFS sehr gut angenommen wurden, hat sich die DFS nun zudem entschlossen, ihre Angebote hierzu auf ihrem YouTube-Kanal dauerhaft weiterzuführen. Alle Videos zum Pilotentag 2020 und zu nachfolgenden Veranstaltungen sind unter dem Stichwort „DFS-VFR-Tutorials“ abrufbar.

Text: DFS/red.

ABSCHIED

TRAUER UM DEN „WELTREKORDLER VOM DIENST“

Der Ausnahmepilot Hans-Werner Grosse starb am 18. Februar im Alter von 98 Jahren in Lübeck. „Wir werden den großen Segelflieger und großzügigen Freund und Förderer des Luftsports nicht vergessen. Unser Mitgefühl gilt der Familie“, versichert DAeC-Präsident Stefan Klett.

Mit seinem Rekordflug am 25. April 1972 über 1460,8 Kilometer von Lübeck nach Biarritz, Frankreich, ist er in die Segelfluggeschichte eingegangen. Non-stop und motorlos flog Hans-Werner Grosse mit seiner ASW 12 in elfenhalb Stunden einen spektakulären Rekord, der weit über drei Jahrzehnte nicht

überboten wurde. Fast 50 seiner Flüge hat die FAI, der Weltluftsportverband, als Weltrekord anerkannt.

Schon mit 16 Jahren lernte Hans-Werner Grosse fliegen und war nicht viel älter, als man ihn in den Kampfbomber Ju 88 setzte. Er flog Torpedoeinsätze im Mittelmeer und musste einmal mit brennendem Motor ins Wasser. Dass flugbegeisterte junge Männer in einen fragwürdigen und hoffnungslosen Kampf geschickt wurden, hat ihn später stark beschäftigt. „Fliegen ist zu schön, als dass man es den Militärs überlassen darf“, zitiert ihn der Journalist Dieter Vogt in der Laudatio zum 85. Geburtstag.



Hans-Werner Grosse wurde bei der Sportlerehrung 1998 in Bonn-Bad Godesberg als DAeC-Ehrenmitglied ausgezeichnet

Seine Heimatstadt Swinemünde fiel nach dem Krieg an Polen. In Lübeck baute er sich erfolgreich eine Existenz als Textilkaufmann auf. Die Selbstständigkeit erlaubte ihm finanzielle und zeitliche Unabhängigkeit, die er für seine beispiellose Fliegerkarriere nutzte. 1968 nahm er an seiner ersten Weltmeisterschaft in Polen teil und landete auf Platz zehn. Schon 1970 erlangte er Silber bei der WM in den USA. Aber nicht der sportliche Vergleich bei Wettbewerben, sondern die Jagd nach Rekorden war seine Leidenschaft. „Groß, größer, Grosse“ titelte eine Zeitung den Bericht über einen weiteren Rekord.

Hans-Werner Grosse war Mitinitiator des Projektes eta, des bis heute leistungs-

fähigsten Segelflugzeugs der Welt. Im Jahr 2000 wurde das erste Flugzeug mit dem Wettbewerbskennzeichen HW an ihn ausgeliefert. Im Mai 2009 beim Lüsse-Cup erreichte er damit, 86-jährig, den dritten Platz in der Offenen Klasse. Für so viele Spitzenleistungen erhielt er viele öffentliche Anerkennungen, darunter das Bundesverdienstkreuz am Bande, das Silberne Lorbeerblatt und die Lilienthal-Medaille der FAI.

Bei den Segelfliegern war Hans-Werner Grosse nicht nur als begnadeter Pilot bekannt. Sehr großzügig und engagiert förderte er den Nachwuchs und zahllose Projekte. Als das Segelflugmuseum mit Modellflug auf der Wasserkuppe Unterstützung für den Neubau einer Halle

brauchte, zögerte er nicht, dem Museum freigiebig zu helfen. Die Halle heißt seit 2008 „Hans-Werner Grosse-Halle“ und wird so auch die folgenden Generationen an den Ausnahmepiloten erinnern.

Text: Aus der Laudatio von Dieter Vogt/uk, DAeC-Vorstand und Bundeskommission Segelflug
Foto: Michael Pütsch

SFG SINGEN-HILZINGEN NIMMT ABSCHIED VON GRÜNDUNGSMITGLIED HANS RÖK

Hans Rök wurde am 9. Januar 1921 in Kirnbach bei Wolfach geboren. Sein erster Kontakt zur Fliegerei fand in den Jahren 1939 bis 1941 noch vor dem Hintergrund des Zweiten Weltkriegs bei den Junkers Flugzeug- und Motorenwerken statt, für die er in Schönebeck bei Magdeburg arbeitete. Nach dem Krieg schloss er die Ausbildung zum Ingenieur ab und begann die Arbeit beim damaligen Aluminiumwerk Singen (Alusingen). Mit Walter Geier, einem späteren Vorsitzenden der SFG, traf er dort einen weiteren Flugbegeisterten. Verbunden durch ihr Interesse und ihre Leidenschaft für die Fliegerei, formte sich so mit anderen Gleichgesinnten die Keimzelle des Segelflugsports im Hegau.

So gehörte Hans mit zu den ersten Mitgliedern der 1951 neu gegründeten Segelfliegergruppe Singen, die zunächst auf dem Gelände des Bruderhofs nördlich der Stadt den Flugbetrieb begann. Dort unternahm er seine ersten Flugversuche im SG-38 – sein erster dokumentierter Flug darin dauerte sieben Sekunden. Durch die rasante Entwicklung des Segelflugsports in diesen Jahren konnte Hans auch schnell Erfahrungen mit dem Doppelraab und dem Scheibe L-Spatz sammeln, bevor er dann für längere Zeit auf der Ka 6 sein Können ausbaute.

Nachdem die Strukturen dazu geschaffen wurden, erhielt Hans den Segelflugschein im März 1958 auf dem Klippeneck, bevor die Segelfliegergruppe 1962 ihren Standort an den Fuß des Hohentwiels auf das Fluggelände Hilzingen verlegte. Nachdem er schon zwischen 1963 und 1965 als Schriftführer den Verein unterstützt hatte, konzentrierte er sich ab 1965 voll darauf, seine Leidenschaft auch an andere weiterzugeben: Als Fluglehrer zunächst für den Segelflug, später auch für Motorsegler war Hans zwei Jahrzehnte lang ein beliebter Ausbilder für viele Flugschüler und Vereinsmitglieder, die heute noch aktiv sind. Er beendete seine fliegerische Karriere 1985.

In seiner aktiven Zeit und auch danach lebte Hans den Vereins- und Gemeinschaftsgedanken wie wenige andere. Durch sein großes Engagement und sein ausgeprägtes technisches Wissen und Können trug er zu vielen Erfolgen der Vereinsgeschichte bei, wie zum Beispiel beim Bau der ersten Doppeltrommelwinde. Mit seiner ruhigen, rationalen Art und der Fähigkeit, für jedes Problem eine Lösung zu finden, war Hans immer ein Vorbild für seine Flugschüler und Vereinskollegen.



Über viele Jahrzehnte war Hans Rök in der Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen aktiv

Nicht lange nach seinem 100. Geburtstag ist Hans am 17. Januar 2021 von uns gegangen. Er und seine Rolle in der Geschichte der Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen werden uns in bester Erinnerung bleiben.

Text: Juri Buchmüller
Foto: Wolfgang Rök

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

TOP-TERMINE IM APRIL 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

BWLTV-JUGENDLEITER-AUSTAUSCH

09./10.04.21 online
Info: marianowski@bwlv.de

FREIFLUG-EBENE SUNRISE-WETTBEWERB

11.04.21 Welzheim/Schorndorf
Info: beschwende@t-online.de

FREIFLUG-EBENE WETTBEWERB

17.04.21 Osterhofen
Info: frankadametz@gmx.de

BZF I – ZUSATZ SPRECHFUNK ENGLISCH VFR

24.04.21 BWLTV-Motorflugschule Hahnweide
Info: www.motorflugschule.info

ABNAHME DES PÄDAGOGISCHEN NACHWEISES

01.05.21 Hayingen
Info: umsky@web.de