

LUFTSPORTJUGEND SEITE 20

AUF GEHT'S ZUM LAJU!

JETZT ANMELDEN FÜRS LANDESJUGENDTREFFEN AUF DEM HORNBERG

BALLONSPORT SEITE 22

BEGEISTERUNG BEI JUNG UND ALT

DAS 7. MODELLBALLONFESCHDLE IN ALTHÜTTE LOCKTE JEDE MENGE PUBLIKUM AN



TITELTHEMA SEITE 3

VON DER CAMO ZUR CAO

DIE TECHNISCHEN BETRIEBE DES BWLV SIND JETZT EINE „COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION“ – DAS BEDEUTET AUCH ÄNDERUNGEN FÜR DIE VEREINE





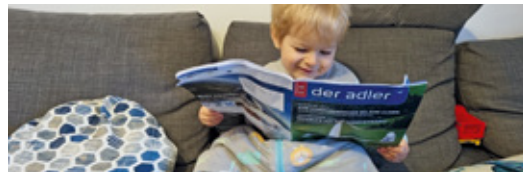
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



EDITORIAL

- 3 Zeiten des Umbruchs

ALLGEMEINES

- 4 Einladung zur außerordentlichen Mitgliederversammlung des BWLV
- 5 Zum 70. Geburtstag von BWLV-Präsident Eberhard Laur: Von der Schwäbischen Alb in die ganze Welt
- 8 Neuer EASA-Technischer-Betrieb „Combined Airworthiness Organisation“: Aus CAMO wird CAO
- 10 Mitgliederversammlung des Deutschen Aero Clubs: Neuer DAcC-Vorstand gewählt
- 12 Titelbilder für den adler: Zeigen Sie Ihre schönsten Eindrücke aus dem Luftsport!
- 13 Bitte mitmachen: Umfrage zur Vereinsentwicklung
- 14 Offene Deutsche Hubschrauber-Meisterschaft: Spannender Flugsport in Mengen

PR-ARBEIT

- 15 Redaktionelle Tipps: Hinweise zu Einsendungen für den adler
- 18 Kleiner adler-Fan: Früh übt sich ...

LUFTSPORTJUGEND

- 19 (B) Im kommenden Herbst: BWLV bietet Jugendleiter-Grundlehrgang an
- 20 Jetzt anmelden! Landesjugendtreffen (LaJU) auf dem Hornberg
- 20 BWLV-Segelflug-Jugendlager 2022 auf dem Berneck und in Sinsheim

FREIBALLON

- 21 Ballonsportgruppe Stuttgart: Herzliche Einladung zur Frühlingstestwettfahrt!
- 22 7. Modellballonfeschde Althütte: Endlich wieder Modellballon fahren!

MODELLFLUG

- 24 Kenntnissnachweis für Modellflieger vs. Kompetenznachweis A1/A3 des LBA: Was gilt für Modellflieger denn nun?
- 25 Für Kinder und Jugendliche aus ganz Deutschland: Modellfluggruppe Uetze lädt zum Sommerjugendlager

MOTORFLUG/UL

- 26 Jetzt anmelden! Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“
- 27 Flugsicherheit: Startunfälle im Motorflug und Ansätze zu ihrer Vermeidung

SEGELFLUG

- 31 Einfaches Online-Verfahren: Neue Aus- und Weiterbildung für Sportzeugen
- 32 Noch letzte Plätze verfügbar: Süddeutsche Segelflug-Meisterschaft der 18m-Klasse in Winzeln
- 32 Deutsche Segelflug-Meisterschaften Ausrichter für 2023 gesucht!
- 32 Direkt dabei sein: Live-Tracking beim Hahnweide-Segelflugwettbewerb

LUFTSPORTLERINNEN

- 33 Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP): Bielefeld gibt es doch!
- 35 Marga von Etdorf: Ein Mädchen aus gutem Hause und ihr Sportwagen der Lüfte
- 38 Zum Jubiläum: 60 Jahre Erster Alleinflug von Ingrid Blecher: Engagierte Streiterin für den Frauen-Segelflug

FLUGSICHERHEIT

- 40 DFS-Videokanal: Neue „How-To“-Videos auf YouTube
- 40 Zum Lernen und Üben: Video und PDF über die Luftraumstruktur in Deutschland
- 41 Update der DFS für 2022: VFR-Pilot-Info Luftraum E

TECHNIK

- 41 149. Zellenwart-Lehrgang: „Gibt's dazu noch Käse?“

REGIONEN

- 43 Region 1: Beim Ein- und Ausbau vom Rettungsgerät gibt's schon mal blaue Flecken
- 44 Region 1: FSC Pforzheim und Straubenhardt feiert 100-jähriges Bestehen
- 44 Region 3: Jazz am Flugplatz in Ellwangen-Erpfental (EDPY)
- 45 Region 4: Flugsicherheitsabend bei der Fliegergruppe Pliezhausen
- 45 Region 7: Pistenpflege beim Markgräfler Luftsportverein Müllheim

BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2022

BÜCHER

- 47 Alexander Willberg: Segelfliegen für Anfänger

ABSCHIED

- 47 Helmut Hüfner

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Sehr auffällig und mit ihrer gelben Lackierung schon von Weitem erkennbar sind die beiden Motorsegler Scheibe SF25 C Falke der Fluggemeinschaft Leibertingen-Messkirch. Einer davon, der D-KIEA, ist hier bei einem Ausflug zu sehen.

Foto: Sebastian Gogesch

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

ZEITEN DES UMBRUCHS



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen
und Luftsportler,

„Paris c'est loin“ – Paris ist weit weg, heißt es in einer französischen Redewendung. Das beschreibt sehr schön den Umstand, dass die meisten Menschen nicht im Detail mitbekommen, was im „Zentrum der Macht“ vor sich geht, es vielleicht auch gar nicht genau wissen wollen. Denn was bitte, so lautet oft das fatalistische Urteil, sollen wir denn schon tun, wenn „die da oben“ irgendwas beschließen?

Die Antwort – zumindest im Luftsport – lautet: eine ganze Menge. Denn das, was „da oben“ passiert, geht uns alle an. Paris, das ist in diesem Fall gleichzusetzen mit unserem Dachverband, dem Deutschen Aero Club, der seinen Sitz in Braunschweig hat. Der DAeC vertritt rund 100.000 Luftsportler in ganz Deutschland. Er ist auf Bundesebene zentraler Ansprechpartner bei Politik und Behörden, und er erfüllt zusammen mit den Landesverbänden die wohl wichtigste Aufgabe des Luftsports: nämlich dafür zu sorgen, dass die Lufträume für unseren Sport erhalten bleiben und die Regelwerke bestmöglich unseren Bedürfnissen im Luftsport gerecht werden. Darüber hinaus hat er natürlich noch eine ganze Reihe anderer Aufgaben, die nicht minder essenziell sind. Insofern ist der DAeC für unser aller Hobby enorm wichtig.

Dass es innerhalb des DAeC in den vergangenen Jahren zum Teil ganz erhebliche Differenzen gab, ist Ihnen, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, sicher nicht entgangen. Da gab es Ausgliederungen einzelner Sparten, die meinten, sie seien alleine besser gestellt, als sich im Schulterschluss mit anderen Luftsportlern Gehör zu verschaffen – ein unsinniger Irrweg, wie ich es hier nur wieder einmal deutlich sagen kann. Doch auch die unübersichtliche, in sich nicht schlüssige Beitragsstruktur, die aus Sicht der Landesverbände unzulängliche Gewichtung der Stimmenverteilung und nicht zuletzt persönliche Egoismen haben dem DAeC zuletzt mehr geschadet als genutzt.

Das alles konnte so nicht weitergehen. Darum hat der BWLV zusammen mit zehn weiteren Landesverbänden die Reformbemühungen im DAeC aktiv vorangetrieben und auch maßgeblich unterstützt. Dies resultierte darin, bei der Hauptversammlung in Braunschweig nun sozusagen die Reißleine zu ziehen, um weiteren Schaden abzuwenden. Das Ergebnis: Der gesamte

Vorstand des DAeC wird erneuert und auch dessen Arbeitsbereiche werden neu zugeschnitten und den veränderten Bedürfnissen im Luftsport angepasst (wie das genau aussieht, lesen Sie auf Seite 10 dieser Ausgabe).

Diese Reform an der Spitze war überfällig und ist aus meiner Sicht ein klares Signal dafür, dass künftig wieder die Sacharbeit im konstruktiven Miteinander und nicht mehr die Selbstdarstellung Einzelner im Vordergrund stehen sollte. Ich sehe dieses Votum als Neuanfang und als wichtigen Schritt in eine bessere, transparentere Zukunft des DAeC. Dem frisch gewählten Vorstand wünsche ich viel Erfolg für seine Arbeit und sage ihm die volle Unterstützung des BWLV zu, damit die wichtigen Aufgaben künftig wieder besser erfüllt werden können.

Doch nicht nur auf nationaler Ebene gab es in diesen Tagen große Veränderungen. Ganz konkret hier im Land hat ein umfangreiches Projekt im Technischen Betrieb den BWLV beschäftigt, das nach nunmehr zwei Jahren großer Anstrengungen seinen guten Abschluss gefunden hat: Die Umwandlung unserer CAMO in eine CAO, eine sogenannte „Combined Airworthiness Organisation“. Dies hatte der Gesetzgeber so vorgesehen und daran führte kein Weg vorbei. Was das genau bedeutet und welche Änderungen für Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, in den Vereinen damit verbunden sind, können Sie auf Seite 8 dieser Ausgabe nachlesen.

Eins ist klar: Ohne den großen Einsatz vieler Beteiligter wäre dieses Mammutprojekt nicht möglich gewesen. Stellvertretend für viele aktive Helfer möchte ich mich an dieser Stelle bei Jutta und Werner „Micro“ Scholz bedanken, deren Hilfe beim Erstellen des neuen Technischen Handbuchs unschätzbar wertvoll war. Aber auch Matthias Birkhold, unser hauptamtlicher Technischer Leiter im BWLV, hat sehr viel Zeit und Mühen in diesen Umwandlungsprozess gesteckt – ihm sage ich ebenfalls meinen ganz herzlichen Dank, ebenso dem Luftfahrtbundesamt für die konstruktive Zusammenarbeit.

Sie sehen, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler: Es bleibt spannend im Luftsport. Nicht nur in Paris, in Braunschweig oder in Stuttgart – sondern immer auch vor der eigenen Haustüre, im Verein und bei den Fliegerkameraden. Wichtig ist vor allem eins: Bleiben Sie gesund, sicher und bewahren Sie sich den Spaß am Fliegen! Denn die Freude am Luftsport ist es, die uns trotz aller Mühsal und Veränderungen immer wieder verbindet.

Ihr



EINLADUNG

ZUR AUSSERORDENTLICHEN MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES BWLV
AM SONNTAG, 29. MAI 2022, 10 UHR AM SEGELFLUGGELÄNDE KLIPPENECK

Um kurzfristig durchzuführende Satzungsänderungen im Zuge des laufenden Aufnahmeverfahrens des BWLV in die Sportbundorganisation vorzunehmen, findet am Sonntag, 29. Mai 2022, um 10 Uhr am Segelfluggelände Klippeneck eine außerordentliche Mitgliederversammlung statt. Hierzu ergeht herzliche Einladung an die Mitglieder/Mitgliedsvereine des BWLV.

Das Verfahren zur Aufnahme des BWLV und seiner württembergischen und nordbadischen Luftsportvereine in den Württembergischen Landessportbund (WLSB) und den Badischen Sportbund Nord (BSB-Nord) ist auf der Zielgeraden. Es soll bis Jahresende abgeschlossen sein, sodass mit Wirkung zum 1. Januar 2023 sowohl der BWLV als Sportfachverband als auch seine württembergischen und nordbadischen Mitgliedsvereine in den jeweiligen Sportbünden Mitglied werden.

In Abstimmungsgesprächen mit den Sportbünden in den vergangenen Wochen ergab sich nochmals geringfügiger Änderungsbedarf an den Satzungsregelungen des BWLV als Fachverband für den Luftsport. Die Satzungen der Sportbünde erlauben es nicht, dass die Fachverbände, so also der BWLV, Einzelmitglieder aufnehmen. Insoweit muss die Satzung des BWLV angepasst werden.

Die vorgeschlagene Neuregelung sieht vor, dass die bis dato im BWLV aufgenommenen Einzelmitglieder auch zukünftig ihre Einzelmitgliedschaft im Verband fortführen können. Nach Vollzug der jetzt vorgeschlagenen Satzungsänderung zur Sportbund-Mitgliedschaft wird eine Neuaufnahme von Einzelmitgliedern im BWLV nicht mehr erfolgen. Die Satzung muss zeitnah vor Abschluss des Aufnahmeverfahrens geändert werden.

Im Zuge der jetzt zu beschließenden Satzungsänderungen sollen unter anderem im Blick auf Erfahrungen in der Corona-Pandemie gleichzeitig Regelungen in die Satzung aufgenommen werden, welche zukünftig unter anderem Abstimmungen im schriftlichen Beschlussverfahren ermöglichen.

Das Präsidium hat deshalb beschlossen, die Neuregelungen zur Satzung in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung vorzunehmen. Die Mitglieder und Mitgliedsvereine erhalten hierzu auf gesondertem Wege eine Einladung nebst Tagungsunterlagen.

Hier noch die genauen Daten und die Tagesordnung:

**Außerordentliche BWLV-Mitgliederversammlung 2022
Sonntag, 29 Mai 2022, 10 Uhr
in der Flugzeughalle der ARGE Klippeneck
am Segelfluggelände Klippeneck,
78588 Denkingen**

Anschließend: Steh-Imbiss für alle Teilnehmer

Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Ansprache des Präsidenten
4. Antrag des Vorstands auf Änderung der Satzung in den §§ 4, 5, 10, 17, 18, 20, 23 und 23a
5. Sportbundenbindung BWLV beim WLSB und BSB-Nord
 - Informationen zum Verfahren
 - Fragen der Mitgliedsvereine/Mitglieder
6. Anträge von Mitgliedern
7. Ehrungen
8. Verschiedenes

Anträge von Mitgliedern zur außerordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes bis spätestens Sonntag, 15. Mai 2022, eingegangen sein.

Text: BWLV



Immer gerne im Gespräch:
Ebo Laur 2019 bei der AERO



Die Segelflug-Nationalmannschaft verdankte Ebo Laur einen lukrativen Sponsoring-Vertrag mit seinem früheren Arbeitgeber Mercedes-Benz

ZUM 70. GEBURTSTAG VON BWLV-PRÄSIDENT EBERHARD LAUR VON DER SCHWÄBISCHEN ALB IN DIE GANZE WELT

Am 12. April hat Eberhard Laur – Fliegern und Freunden nur als „Ebo“ bekannt – seinen 70. Geburtstag gefeiert. Der BWLV gratuliert seinem Präsidenten sehr herzlich, wünscht ihm von Herzen nur das Allerbeste und dankt ihm für sein unermüdliches Engagement für den Luftsport!

Seit 2012 steht Ebo Laur als Präsident an der Spitze des BWLV – dem Luftsport und insbesondere dem Segelflug verbunden ist er aber quasi von Kindesbeinen an. Schon sein Vater Jakob Laur war – ebenso wie später sein Sohn – lange Jahre erfolgreich in der Deutschen Segelflug-Nationalmannschaft und auch sonst im Luftsport vielfältig aktiv. Ihm ist zum Beispiel wesentlich der Bau und Erhalt des

Flugplatzes in Laichingen zu verdanken. Mit einem so rührigen Vorbild ist es kein Wunder, dass Ebo Laur schon sehr früh sein Herz an den Luftsport verloren und sich auf diesem Gebiet stark engagiert hat.

Eberhard Laur wurde am 12. April 1952 in Laichingen geboren. Nach seinem Abschluss als Diplom-Volkswirt an der Universität Tübingen arbeitete er drei Jahre lang an der Planung des neuen Flughafens in München mit. 1981 trat er seine Stelle bei der Daimler-Benz AG an. Dort war er bis Anfang 2012 tätig. Zunächst arbeitete er in der Personalplanung im Produktionsbereich und als Assistent der Werksleitung in Sindelfingen. Ab 1990 war er dann im Bereich Finanzen/Controlling und im Vertrieb tätig. Dies

führte ihn von 1996 bis 2001 als Finanzchef und Hauptgeschäftsführer nach Rom. Dies prägte Laur ganz entscheidend – noch heute schlägt sein Herz für die italienische Lebensart und er berichtet oft und gerne aus dieser Zeit.

Weltbürger und Spitzensportler

Nach dem Italienaufenthalt ging es nach Berlin, wo Ebo als „Vice President Europe“ für Sales und Marketing sowie im Car Fleet Management für ganz Europa zuständig war. Im April 2012 schied er aus dem aktiven Berufsleben bei Daimler aus und widmete sich fortan verstärkt seinen verschiedenen Interessen, insbesondere aber natürlich dem Luftsport in all seinen Facetten. Doch auch die Lust am Reisen



▲ Dem Spitzensport stets verbunden: Ebo Laur (2. v.l.) 2021 beim Quali-Grand-Prix in Varese mit den deutschen Teilnehmern Klaus Kalmbach, Katrin Senne, Uli Schwenk und Mario Kießling



▲ Der BWLV-Präsident (2. v.l.) zusammen mit seinen Vorstandskollegen Matthias Seehuber, Reinhard Diez und Horst Ehni (von links)



▲ Inmitten der Gesellschaft fühlte sich Ebo Laur schon immer wohl, hier zusammen mit dem SWR-Reporter Michael Kost (damals noch SDR)



Bei der BWLV-Mitgliederversammlung 2017 begrüßte Ebo Laur den bekannten Sportmoderator Karl Senne

ist ihm bis heute geblieben – und so ist aus dem Buben von der Schwäbischen Alb ein Weltbürger geworden, der schon an zahlreichen Orten herumgekommen ist und es bis heute liebt, zusammen mit seiner Frau Irene neue Länder und Plätze zu erkunden.

Auch als Sportler war Ebo Laur überaus erfolgreich. Zwar begann er seine Karriere zunächst als Fußballspieler und war auf diesem Gebiet auch durchaus talentiert – doch er merkte dann 1973, dass auch der Segelflug für ihn Erfüllung bedeutete. Von da an widmete er sich ganz dem Luftsport und begann die Ausbildung auf dem Hornberg und beim heimischen Flugsportverein in Laichingen. Bereits ein Jahr später war er Lizenzinhaber für Segel-

flug und Motorsegler und hatte sich rasch das Silber-C erfliegen. 1975 folgte der Motorflugschein und 1976 der erste Segelflugwettbewerb auf der Hahnweide, gemeinsam mit Vater Jakob.

Erfolgreich bei vielen Meisterschaften

Mit dem vereinseigenen Kestrel schaffte Ebo im gleichen Jahr seinen ersten 500-Kilometer-Flug. Beim Oberschwäbischen Segelflugwettbewerb (OSch) in Tannheim belegte er 1977 den dritten Platz, 1979 war er Sieger desselben Wettbewerbs. 1982 machte er die Ausbildung zum Segelfluglehrer und hat seither im FSV Laichingen zahlreiche Segelflugschüler ausgebildet.

Ab 1982 flog Ebo auch in der eigenen ASW 17. 1985 belegte er bei der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug den ersten Platz. Nun folgten Ebos aktivste Jahre als Wettbewerbssegelflieger: Er flog mit ASW 17, ASW 22, Nimbus 3, Nimbus 4 und Ventus bei zahlreichen Meisterschaften mit. Herausragend sind die Weltmeisterschaften in Wiener Neustadt (1989, 8. Platz), 1991 im texanischen Uvalde (1991, 14. Platz) und der Titelgewinn bei der Europameisterschaft 1990 im polnischen Leszno. 1995 wurde er Deutscher Meister auf Nimbus 4 T. Darüber hinaus war er lange Jahre Mentor und Aktivensprecher für die Deutsche Segelflug-Nationalmannschaft.

Zahlreiche Ehrungen

Danach flog Ebo berufsbedingt häufig in Italien, wo er mehrmals beim Rieti Open Cup mitmachte und 2001 auf Ventus 2M



Prominenz am Heimatflugplatz: Im Juli 2021 hatte Ebo Laur den früheren Astronauten Ulf Merbold nach Laichingen eingeladen. Zusammen waren Ulf Merbold und Ebo Laur im Arcus des BWLV-Präsidenten unterwegs





▲ 1990 wurde Ebo Laur Europameister der Offenen Klasse in Leszno/Polen. Hier ist er mit dem Zweitplatzierten Klaus Holighaus (rechts) und Walter Eisele (links) zu sehen, der seinerzeit den fünften Platz belegte

◀ Einer, der gut kann mit den Leuten: Ebo Laur mit Wolfgang und Esther Schmalz 2019 beim Segelfliegertag in Freudenstadt

siegte. Zudem schaffte er im Jahr 1991 als erster Pilot in Deutschland von Laichingen aus einen 1.000-Kilometer-Flug (FAI Diplom mit der Nr. 185) mit dem damals neuen Nimbus 4.

Neben seiner Fluglehrertätigkeit unterstützte er die Deutsche Segelflug-Nationalmannschaft als Coach. Mit seinem Arbeitgeber Mercedes-Benz und dem Deutschen Aero Club konnte er einen Sponsoring-Vertrag vereinbaren, dessen Werbe-Motto lautete: „Nur Segelfliegen ist sparsamer!“

Für seine vielseitigen sportlichen und ehrenamtlichen Leistungen erhielt Ebo Laur in den vergangenen Jahrzehnten von BWLV und DAeC bereits zahlreiche hochrangige Ehrungen – so unter anderem 1990 die Goldene Ehrennadel des BWLV sowie die Goldene Leistungsplakette für sportliche Höchstleistungen des Verbandes.

Etliche Projekte als BWLV-Präsident vorangetrieben

Für den BWLV war Ebo Laur zunächst jahrelang Rechnungsprüfer und wurde 2012 schließlich zum Präsidenten gewählt. Dieses Amt hat er von Beginn an mit viel Freude ausgeübt und dabei Großes bewegt. So fallen in seine Amtszeit zum Beispiel die Neuausrichtung des Betriebs der BWLV-eigenen Liegenschaften – darunter der Umzug der Geschäftsstelle nach Stuttgart Vaihingen, der Bau der Werkstatt und die Renovierung der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck –, aber auch zahlreiche Projekte wie etwa die stetige Weiterentwicklung der Ausbildung sowie in jüngster Zeit die Umwandlung der BWLV-CAMO in eine CAO oder die Anbindung des BWLV an die Sportbundorganisation im Land.

Auch auf nationaler Ebene hat Ebo Laur sich stets engagiert, hat sich im DAeC eingebracht und immer wieder eine gute Zusammenarbeit, die Einheit und die Solidarität der Luftsportler angemahnt. Dabei war ihm stets wichtig, das Optimum für den Luftsport und seine Strukturen zu erreichen, integrativ zu wirken, die Rolle der Landesverbände als unverzichtbare Grundpfeiler der Verbandsstruktur im Luftsport zu stärken sowie einen festen Zusammenhalt der Luftsportler untereinander zu fördern.

Dem Luftsport viel Gutes gebracht

Bei all seinen Aktivitäten kam und kommt Ebo Laur sicherlich sein großes Talent zutage, auf Menschen offen und freundlich zuzugehen, sie mit seiner gewinnenden Art für sich und den Luftsport einzunehmen und sie mühelos für die gute Sache zu motivieren – Ebo Laur ist im besten Sinne ein „Menschenfischer“. Dabei ist er immer gerade heraus, ehrlich und zuverlässig: Auf sein Wort ist Verlass und wer ihn als Taktgeber, Entscheider und „Leitwolf“ an seiner Seite weiß, kann sich seiner Unterstützung und seines Rückhalts gewiss sein. Diese guten Eigenschaften haben nicht nur dem BWLV mit all seinen ehren- und hauptamtlichen Mitarbeitern, sondern auch dem gesamten Luftsport auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene enorm viel Gutes gebracht.

Für all das sagt der BWLV seinem Präsidenten einen sehr herzlichen Dank! Der BWLV und alle Luftsportler im Land wünschen Ebo Laur noch viele gute und gesunde Jahre zusammen mit seiner Frau Irene und den erwachsenen Söhnen, zahlreiche interessante Flüge sowie viele schöne Stunden auf Reisen oder im Kreise seiner Fliegerkameraden!

Text: Simone Bürkle
Fotos: BWLV-Archiv

NEUER EASA-TECHNISCHER-BETRIEB „COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION“ AUS CAMO WIRD CAO



Bei einer Prüfer-Schulung im Februar, die beim Aero Club Stuttgart durchgeführt werden konnte, hat der BWLV bereits die wichtigsten Infos zur neuen CAO vermittelt

Bei den Technischen Betrieben des BWLV hat es vor Kurzem einige entscheidende Änderungen gegeben: Aus der bisherigen CAMO ist eine sogenannte CAO („Combined Airworthiness Organisation“) mit der Nummer DE.CAO.0003 geworden. Was das genau beinhaltet und was dies für das technische Personal in den Vereinen bedeutet, wird nachfolgend erläutert.



Matthias Birkhold, Technischer Leiter im BWLV, mit der Zulassungsurkunde zur neuen CAO

Zunächst zum Hintergrund: Alle vorgenommenen Änderungen beruhen auf der Notwendigkeit, gesetzliche Vorgaben umsetzen zu müssen – sprich, der BWLV war und ist angehalten, die nachfolgend beschriebenen Vorgänge in die Wege zu leiten, da der Gesetzgeber dies so vorsieht. In enger Zusammenarbeit mit dem Luftfahrtbundesamt (LBA) sowie mit großer Unterstützung von Jutta und Werner „Micro“ Scholz ist dies auch gelungen. Der BWLV dankt allen Beteiligten sehr herzlich für die sehr konstruktive Zusammenarbeit, die eine fristgerechte Umwandlung des Betriebs ermöglicht hat!

Bereits 2008 musste der BWLV – nach Jahrzehnten als Luftfahrttechnischer Betrieb (LTB) mit angeschlossener Prüforga- nisation – die EU-Verordnung 2042/2003 in Form des Part-M umsetzen. Von 2009 bis 2022 war der BWLV als Betrieb für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) und Instandhaltungsbetrieb (Subpart-F) genehmigt. Die Vereinswerkstätten waren aber ab 2009 nicht mehr Bestandteil des Technischen Betriebes im BWLV und mussten für jede komplexe Instandhaltung einzeln temporär zugelassen werden.

Zu jedem nach EASA-Regeln genehmigten Betrieb, CAMO und Instandhaltungsbetrieb, gehörte auch das nationale Gegenstück: eine nationale CAMO und ein nationaler Instandhaltungsbetrieb für die wenigen Einzelstücke und Oldtimer im

BWLV. Das bedeutete: LBA-Gebühren, genehmigte Handbücher und Auditerungen durch die Behörde mussten immer in zweifacher Ausführung erfolgen.

Mit Änderung der Europäischen Regelung VO (EU) 1321/2014 für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit musste der BWLV ab 31. März 2020 seinen

- Instandhaltungsbetrieb gemäß Teil-M, Unterabschnitt F und
- CAMO-Betrieb gemäß Teil-M, Unterabschnitt G (CAMO+)

in einen neuen CAO-Betrieb gemäß Teil-CAO und Teil-ML umwandeln.

Dies ist über die vergangenen zwei Jahre umgesetzt worden. **Das bedeutet: Der BWLV ist jetzt ein CAO-Betrieb** – sprich, eine „Combined Airworthiness Organisation“ oder auch „Kombinierte Lufttüchtigkeitsorganisation“.

Die Umwandlungsfrist endete mit dem 24. März 2022, somit war der BWLV verpflichtet, seit dem 25. März 2022 die neuen Regelungen vollständig anzuwenden. Seit diesem Zeitpunkt sind die im neuen CAO-Handbuch (genannt CAE) für den CAO-Betrieb beschriebenen Verfahren/Änderungen und Formblätter zu beachten und anzuwenden:

Doch was bedeutet das konkret für alle Anwender?

Nachfolgend die wichtigsten Änderungen auf einen Blick:

1. Wartungsmaßnahmen durch den Halter (P/O-Wartung) sind nicht mehr im CAO-Betrieb enthalten und werden folglich im CAE nicht beschrieben. Diese Maßnahmen geschehen außerhalb des Betriebes, gemäß Anlage II zu Teil-ML.
2. Der CAO-Betrieb führt mit seinem ARS (Airworthiness Review Staff = Lufttüchtigkeitsprüfpersonal; sprich BWLV-Prüfer) weiterhin Lufttüchtigkeitsprüfungen an den im Genehmigungsumfang der CAO enthaltenen Luftfahrzeugen durch. Eine „Führung der Lufttüchtigkeit“ (früher: „Überwachte Umgebung“) ist im Handbuch beschrieben, wird aber nicht angewandt und findet daher nicht statt.
3. Zu den bisherigen Belegunterlagen, die nach Beendigung der Lufttüchtigkeitsprüfung bei der CAO einzureichen sind, kommt zukünftig eine neue Übersicht hinzu: die **Liste der Änderungen und Reparaturen**.
4. Bei der AD/LTA/TM-Übersicht und der neuen Liste der Änderungen und Reparaturen sind jährlich vom ARS (BWLV-Prüfer, s. o.) Stichproben durchzuführen und zu dokumentieren.

Der BWLV weist in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, **dass die Bereitstellung aktueller und vollständiger Übersichten in der Verantwortung des Halters liegt!**

5. Der CAO-Betrieb erteilt mit seinem CS (Certifying Staff = Freigabeberechtigtes Personal) weiterhin Freigabe nach Wartungs-/Instandhaltungsarbeiten. Hier ist zukünftig zu beachten, dass jede der nachfolgend aufgeführten Maßnahmen **vor Beginn** der Arbeiten anzumelden ist:

Bei **aufwendiger Instandhaltung** ist folgendes Verfahren anzuwenden:

- Der Luftfahrzeughalter kontaktiert CS mit den beabsichtigten Instandhaltungsarbeiten.
- Die Maßnahme ist vor Beginn mittels Antrag (Anmeldung aufwendiger Instandhaltung, drei Seiten) durch den Halter bei der CAO anzumelden.

- Es erfolgt eine Prüfung der Unterlagen und der Werkstatt durch die CAO oder CS. Diese wird in einem Werkstattprüfbericht dokumentiert.
- Genehmigung durch die CAO.
- Durchführung der Instandhaltung und Freigabe der Arbeiten durch den CS.
- Zusendung sämtlicher Instandhaltungsunterlagen mit Nachweisen über Messmittel und Material vom CS an die CAO.

Bei **einfacher Wartungsarbeit** ist folgendes Verfahren anzuwenden:

- Der Luftfahrzeughalter kontaktiert CS mit den beabsichtigten Instandhaltungsarbeiten.
- Der Arbeitsauftrag (eine Seite) wird vom Halter ausgefüllt und an den CS weitergeleitet.
- Prüfung bezüglich Standort, Ausrüstung und Unterlagen durch CS auf dem Arbeitsauftrag.
- Arbeitsauftrag wird durch den CS bei der CAO eingereicht.
- Erst dann erfolgt die Durchführung der Wartungsmaßnahme und Freigabe der Arbeiten durch den CS.
- Zusendung sämtlicher Instandhaltungsunterlagen mit Nachweisen über Messmittel und Material vom CS an die CAO.

Die Abgrenzung zwischen einfacher Wartung und aufwendiger Instandhaltung (das sind im Wesentlichen die „komplexen“ Arbeiten aus Anlage III zu Teil-ML) erfolgt durch CS anhand einer Beispielliste.

6. Falls es sich um **kritische Instandhaltungsarbeiten** handelt, ist eine „Doppelkontrolle“ durch eine unabhängige, qualifizierte Person notwendig. Diese Kontrolle wird durch eine dritte Unterschrift im Befundbericht dokumentiert.

Kritische Instandhaltung beschreibt eine Instandhaltungsaufgabe, die den Zusammenbau oder jeglichen Eingriff an einem System oder Teil des Luftfahrzeugs, Motors oder Propellers betrifft und bei fehlerhafter Ausführung unmittelbar die Flugsicherheit gefährdet. Sie fordert besondere Maßnahmen zur Fehlervermeidung.

Alle notwendigen Unterlagen finden sich auf der Homepage des BWLV zum Download (www.bwlv.de → Technische Betriebe → Formulare für EASA LFZ bzw. Alle Downloads). Bei Fragen ist der jeweilige Prüfer der erste Ansprechpartner.

Text und Fotos: BWLV



Jutta und Werner „Micro“ Scholz haben den BWLV auf dem Weg zur neuen CAO entscheidend unterstützt. Dafür sagt der BWLV ein sehr herzliches Dankeschön!

NEUER DAEC-VORSTAND GEWÄHLT

Am 26. März 2022 wählten die Delegierten der DAeC-Verbände und -Gremien bei ihrer ordentlichen Hauptversammlung einen neuen DAeC-Vorstand: Präsident ist Claus Cordes, Vizepräsident Chris Walther und Schatzmeister Rudi Baucke. (Porträts der Vorstandsmitglieder siehe nachfolgende Seiten)

Sie lösen Stefan Klett (bisheriger DAeC-Präsident), Sigrid Berner (bisherige Schatzmeisterin) sowie René Heise, Michael Rottland und Gunter Schmidt (bisherige Vizepräsidenten) ab.

Der Wahl nach alter Satzung vorausgegangen war der Entscheid der Delegierten, dem Gremium „Vorstand“ im DAeC für die Zukunft eine neue Struktur zu geben. Die dafür notwendige Satzungsänderung wurde mit eindeutiger Mehrheit angenommen. Das Ziel ist, den unterschiedlichen Gremien im DAeC im Vorstand mehr Verantwortung zu geben.

Im **Vorstand** werden in Zukunft der **Präsident**, ein **Vizepräsident Verbandsentwicklung** und ein **Vizepräsident Finanzen** verstärkt durch einen **Vizepräsidenten Sport (aus den Bundeskommissionen)**, einen **Vizepräsidenten Regionen (aus den Landesverbänden)** sowie einen **Vizepräsidenten Jugend**. Die drei weiteren Positionen sollen demnächst durch Entsendung bestellt werden.

Diese Strukturänderung soll dazu beitragen, dass nicht nur bei der Hauptversammlung, sondern kontinuierlich in der Vorstandsarbeit alle Interessengruppen stärker berücksichtigt werden. Sollte bei einer Abstimmung im Vorstand eine Pattsituation entstehen, hat der Präsident das letzte Wort.

Zum Hintergrund:

Der Antrag auf Änderung der Satzung und Neustrukturierung des Vorstandes im DAeC wurde unter anderem von elf DAeC-Landesverbänden, unter ihnen auch der BWLV, initiiert. Ausschlaggebend hierfür waren die Ergebnisse eines bereits im Oktober durchgeführten Workshops der Mitgliedsverbände des DAeC zu den Möglichkeiten einer strukturellen Neuordnung des Verbandes.

Mit großer Mehrheit kristallisierte sich damals heraus, dass sowohl eine personelle Erneuerung und Reform an der Spitze erforderlich ist, aber auch in wichtigen Arbeits- und Organisationsbereichen Anpassungen in der Satzung erfolgen müssen.

Der erste Schritt, mit einem erweiterten und neu gewählten Vorstand, die jetzt anstehenden weiteren fachlichen Reformen anzugehen und später umzusetzen, sind gemacht.

Zwei wichtige Themenkomplexe stehen vorn auf der Agenda, die im Workshop als reformbedürftig angesehen werden und die in den zurückliegenden Jahren im Dachverband und unter den Mitgliedsvereinen/-organisationen vielfach für Diskussionsstoff

gesorgt haben. Zum einen betrifft dies die sehr ausdifferenzierte, auch komplizierte und in sich nicht durchgängig schlüssige Beitragsstruktur. Ziel muss es – auch aus Sicht des BWLV – sein, die Beitragsstruktur zu vereinfachen und zu erreichen, dass sich alle Mitgliedsverbände mit ausreichenden Beiträgen an der Kostentragung beteiligen. Und die Kostenlast muss gerechter verteilt werden. Gleichzeitig gilt es, den Dachverband finanziell so auszustatten, dass vor allem die zentralen und für alle Sparten übergreifenden und wichtigen Aufgaben adäquat und mit fundierter hauptamtlicher Unterstützung erfolgreich und effizient erledigt werden können.

Ferner bedarf – zweitens – die Stimmverteilung in der Hauptversammlung des DAeC einer Reform. Beitragslast und Stimmengewicht müssen in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen. Hier steht auch die Frage an, ob und in welchem Umfang – wie heute noch der Fall – operativ tätige Organe des DAeC wie die Bundeskommissionen ein erhebliches Stimmrecht haben sollen oder aber das Stimmrecht maßgeblich den Mitgliedsverbänden zugewiesen wird, welche die Beitragslast tragen.

Beitragsstruktur und Stimmenverteilung stehen aber auch in einem untrennbaren Kontext zu Fragen der Aufgabenverteilung innerhalb des Dachverbandes, seiner Organisationseinheiten und Mitgliedsverbände. Hier sind Änderungen wünschenswert, die nicht zuletzt Verbesserungen bei der Erledigung der Aufgaben ermöglichen können.

Entlastung und Zustimmung zum Haushaltsplan

Beim Tagesordnungspunkt Finanzen entlasteten die Delegierten alle Vorstandsmitglieder und stimmten einstimmig dem Haushaltsplan 2022 zu.

Ein Antrag für ein Stimmrecht auf der Mitgliederversammlung der Luftsportjugend wurde in der vorliegenden Form abgelehnt. In der Diskussion um den Tagesordnungspunkt ging es weniger um das berechtigte Interesse der Jugend mitzugestalten als vielmehr um die konkrete Beteiligung.

Neuerungen in den Bundesausschüssen

Eindeutig votierten die Delegierten für die Einrichtung des Bundesausschusses Umwelt, Natur und Klimaschutz (BAUN). Der Modellflugverband Deutschland und die Bundeskommission Modellflug hatten mit diesem Antrag auf den wichtigen Handlungsbedarf beim Thema Umwelt, Natur und Klimaschutz aufmerksam gemacht.

Aufgabe der Delegierten war es auch, die Vorsitzenden dreier Bundesausschüsse zu wählen bzw. für eine weitere Amtszeit zu bestätigen: Neu im Amt ist Harald Görres als Nachfolger von Prof. Dr.-Ing. Peter Dahmann im Bundesausschuss Technik.

Habbo Brune, Bundesausschuss Unterer Luftraum, und Alexander Willberg, Bundesausschuss Historie und Technik, wurden wiedergewählt.

Als neues Mitglied wurde der Deutsche Kunstflug-Verband e.V. aufgenommen. Der noch junge Verein hat sich die Förderung des Kunstflugs zum Ziel gesetzt. Dafür will er sportliche Veranstaltungen in Absprache mit der Bundeskommission Motorflug organisieren, um unter anderem für den Einsatz von Kunstflug als unverzichtbares Mittel bei der Pilotenausbildung und der damit zu erzielenden Flugsicherheit zu werben.

Auszeichnungen für verdiente DAeC-Mitglieder

Drei hochkarätige Ehrungen gehörten auch zur Tagesordnung. Gisela Weinreich erhielt die Lilienthal-Medaille der FAI für herausragende Leistungen im Segelflug, Joachim Lenk das „Paul Tissandier Diploma“ der FAI für seine großen Leistungen für den Luftsport. Die Übergabe beider Ehrungen waren für die FAI-General-Konferenz vorgesehen. Wegen der Corona-bedingten Absage der Präsenzveranstaltung konnte die Auszeichnung noch nicht überreicht werden. Thomas Fischer wurde für seine langjährige engagierte Arbeit für den DAeC mit der höchsten Ehrung, der Goldenen Ehrennadel, ausgezeichnet.

Die nächste Mitgliederversammlung ist in erster Priorität für den 19. November 2022 in Jena vorgesehen.

Text: DAeC/BWL
Foto: DAeC

CLAUS CORDES, DAeC-Präsident

Luftsport und Vereins-/Verbandsarbeit sind Claus Cordes schon lange vertraut. Er ist Segelflug-, Motorflug- und UL-Pilot, bildet Flugschüler aus, engagiert sich in Vereinen und auf Landesebene. Er weiß, wo der Schuh drückt. Luftraum, Flugsicherheit, Umwelt, Technik – die alten Themen sind auch die neuen. 1989 war er Initiator und Vorsitzender des Ausschusses Unterer Luftraum. Diskussionen um interne Strukturen sind ihm als Präsident des LV Schleswig-Holstein nicht fremd.

Intern wie extern will er den Verband in eine erfolgreiche Zukunft führen. Sein Ziel ist es, dass auch die nächste und übernächste Generation von Luftsportlerinnen und Luftsportlern gute Bedingungen zur Ausübung ihres Sportes vorfinden. Beruflich ist der Flugzeugbauingenieur während seiner langen Karriere als Verkehrsflugzeugführer so interessante Flugzeuge wie den Airbus A380, die Junkers Ju 52 und die Lockheed L-1649 Super Constellation geflogen und hat seit 1980 insgesamt über 27.000 Flugstunden in seine Flugbücher eintragen können. „CC“ ist seit 38 Jahren mit der Glasgraveurmeisterin Astrid Cordes verheiratet und hat zwei Töchter.



CHRIS WALTHER, DAeC-Vizepräsident Verbandsentwicklung

Die Fliegerei und Technik begeisterten Chris Walther schon als Kind. Von klein auf hatte der Modellflug einen festen Platz in seinem Leben. Nach seiner technisch orientierten Schulausbildung entschied er sich aber für die Rechtswissenschaften und den Anwaltsberuf.

Neben dem Modellflug interessierte er sich auch für andere Luftsportarten, besonders für das Gleitschirmfliegen. Der Modellflug blieb aber sein Favorit. Dass die Grenzen der Technik die Freiheit der Fliegerei beschränken können, ist meist leicht erkennbar. Dass aber rechtliche Bestimmungen den Luftsportlern das Leben immer häufiger unverhältnismäßig schwer machen, wollte Chris Walther nicht akzeptieren. Kein Wunder, dass er seine juristische Kompetenz gerne den Modellfliegern zur Verfügung stellt und sich seit vielen Jahren mit luftrechtlichen Themen auseinandersetzt.

Als ab 2017 Multikopter bzw. „Drohnen“ schnell den Markt eroberten und vor allem für den Modellflug zu einer Gefahr wurden, übernahm er den Vorsitz des Fachausschusses „Recht“ und kämpfte erfolgreich gegen nachteilige und für ausgewogene rechtliche Bestimmungen für alle Luftverkehrsteilnehmer. 2019 wurde er in den Vorstand der Bundeskommission Modellflug gewählt. Chris Walther ist verheiratet und hat zwei Kinder.



RUDI BAUCKE, DAeC-Vizepräsident Finanzen

1961 begann Rudi Baucke als junger Mann auf der Wasserkuppe das Segelfliegen. Heute, nach mehr als 60 Jahren, hat der Leistungssegelflieger über 4.400 Stunden im Flugbuch stehen. Spektakulär dabei: 51 Flüge über 1.000 Kilometer mit FAI-Diplom in Namibia und Argentinien. In seinem Verein, dem Aeroclub Schweinfurt, übernahm er über Jahrzehnte in verschiedenen Führungsfunktionen Verantwortung. Vor allem die Vereinsfinanzen vertrauten seine Clubkameraden ihm gerne an. Als selbstständiger Steuerberater und Diplom-Jurist wusste er um die Probleme mit der korrekten Vereinsführung.

Kein Wunder, dass der DAeC bei seiner Suche nach einem geeigneten Schatzmeister auf ihn aufmerksam wurde. 1996 wählten ihn die Delegierten der Mitgliederversammlung zum ersten Mal in den Vorstand des Bundesverbandes. Von 2015 bis Februar 2022 kümmerte er sich als Vorstandsmitglied in der Bundeskommission Segelflug ums Geld. Als geschätzten Mann vom Fach entschieden sich die Delegierten der Hauptversammlung 2022 wieder für ihn als Vizepräsidenten Finanzen.



TITELBILDER FÜR DEN ADLER:

ZEIGEN SIE IHRE SCHÖNSTEN EINDRÜCKE AUS DEM LUFTSPORT!



Schicken Sie Ihre Fotos an die adler-Redaktion – vielleicht wird daraus ein Titelbild

Viele Luftsportlerinnen und Luftsportler machen gerne mal Fotos von ihrem Hobby – sei es am Flugplatz oder in der Luft. Doch in den seltensten Fällen sind unter den gelungenen Motiven auch hochformatig aufgenommene Bilder. Diese aber werden beim adler immer besonders gerne gesehen – denn sie sind die Voraussetzung für gelungene Titelbilder.

Darum freut sich die adler-Redaktion ganz besonders über schöne **hochformatige Fotos aus dem Luftsport**, die tauglich für ein Titelbild sind. Vielleicht haben Sie ja noch einige tolle Foto-Motive, die Sie gerne mit anderen Luftsportlern teilen möchten? Dann schicken Sie uns diese gerne! Sollte ein Bild **als Titelbild** veröffentlicht werden, winken dem Einsender 40 Euro Honorar als Belohnung.

Bitte beachten Sie: Es werden nur Digitalbilder angenommen, die Sie als Einsender selbst aufgenommen haben oder für die Sie eine ausdrückliche Genehmigung

zur Veröffentlichung haben. Auch eventuell darauf abgebildete Personen müssen einer Veröffentlichung zugestimmt haben! Mit Ihrer Einsendung erklären Sie überdies, dass der BWLV Ihre Fotos im Rahmen der Verbandsarbeit nutzen und veröffentlichen darf.

Das Motiv kann entweder Details oder Gesamteindrücke aus der Fliegerei darstellen. Ideal sind zum Beispiel Air-to-Air-Aufnahmen mit Sicht auf ein Flugzeug. Nicht geeignet sind Motive, die nur einen Flügel, eine Stützstrebe o. Ä. sowie viel Landschaft zeigen. Zudem sollte darauf geachtet werden, dass der Schwerpunkt des Motivs klar herausgestellt ist und möglichst mittig liegt (ungeeignet wäre also zum Beispiel ein Bild, das ein briefmarkengroßes Flugzeug in der rechten, oberen Ecke zeigt).

Achten Sie bitte auf eine ausreichende Auflösung: Das Foto sollte die Vorgabe von 300 dpi erfüllen. Dies bedeutet, dass in der Regel alle Bilder ab

einer Dateigröße von ca. 3 MB geeignet sind (mehr ist natürlich immer gerne gesehen).

Bitte senden Sie Ihr(e) Bild(er) **mit allen relevanten Informationen zum Fotografen sowie ein paar kurzen Infos zur Entstehungsgeschichte (wann, wo, welcher Verein, zu welchem Anlass etc.)** an Simone Bürkle (Buerkle@bwlv.de).

Übrigens: Auch wenn Ihre Bilder nicht tauglich für ein Coverbild sind, freut sich die adler-Redaktion dennoch über jede Einsendung. Denn auch im Innenteil des adlers ist immer wieder Platz für schöne Impressionen, die ebenfalls regelmäßig veröffentlicht werden.

Also nur Mut: Lassen Sie andere teilhaben an den schönen Seiten der Fliegerei – wir freuen uns auf Ihre Fotos!

Text: Simone Bürkle

BITTE MITMACHEN:

UMFRAGE ZUR VEREINSENTWICKLUNG

Ein Projektteam der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) Ravensburg braucht Unterstützung: Die angehenden Wirtschaftsingenieure forschen zum Thema „Mitgliederschwind und Vereinssterben“.

Anhand eines Beispielvereins – in diesem Fall der Fluggemeinschaft Heiligenberg – ist es die Aufgabe, Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie Vereine aktiv gegen Mitgliederschwind vorgehen und aktiv Mitgliedermarketing betreiben können. Die Studierenden wollen zudem einen allgemeinen Leitfaden zur positiven Entwicklung der Mitgliederzahlen entwickeln.

Mithilfe einer Umfrage tragen sie dafür die wesentlichen Informationen zusammen, recherchieren, ob sie mit ihren Annahmen richtig liegen, und suchen Wege, um neue Mitglieder zu gewinnen.



Studierende der Dualen Hochschule Baden-Württemberg wollen wissen, wie sich die Mitgliederzahlen in den Vereinen entwickeln und machen dazu eine Online-Umfrage



Die Umfrage ist kurz, in vier Minuten sind die Fragen zu beantworten. Bei erfolgreichem Projektabschluss erhalten die teilnehmenden Vereine den Leitfaden mit vielen Tipps für die positive Vereinsentwicklung.

Der Link zur Umfrage: <https://ww2.unipark.de/uc/vereinsbefragung/> oder direkt über den QR-Code.



Infos, Fragen (auch nach den Ergebnissen) bitte an: Studentenumfrage-Vereinsmarketing@outlook.de.

Text: DAeC/red.
Foto: DHBW Ravensburg

– Anzeige –

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRTVERBAND E.V.



Wir suchen für die BWLV-Motorflugschule Hahnweide (Kirchheim/Teck) eine(n)

Fluggerätmechaniker (m/w/d)

EASA Part 66 L2 ELA1-Flugzeuge oder Cat B1.2 in Vollzeit

für die Instandhaltung und technische Betreuung unserer Schulflugzeuge.

Ihr Aufgabenbereich umfasst die Überwachung und Ausführung der Wartung und Instandhaltung sowie die dazugehörigen Prüfarbeiten.

Wir bieten eine abwechslungsreiche Tätigkeit mit viel Eigenverantwortung in einem kollegialen Team mit kurzen Entscheidungswegen und leistungsgerechter Bezahlung.

Bitte richten Sie Ihre Bewerbung inkl. Gehaltsvorstellung mit den üblichen Unterlagen an:

Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.

Herr Klaus M. Hallmayer

Scharrstraße 10 | 70567 Stuttgart | 0711/22762-20

hallmayer@bwlv.de



OFFENE DEUTSCHE HUBSCHRAUBER- MEISTERSCHAFT

SPANNENDER FLUG- SPORT IN MINGEN

Nach zwei Corona-geprägten, „abstinenten“ Jahren kann der Deutsche Hubschrauber Club (DHC) wieder ins Wettbewerbsfliegen einsteigen. Von **Donnerstag, 21. Juli, bis Sonntag, 24. Juli 2022**, findet auf dem Regio-Airport Mengen (EDTM) die **Offene Deutsche Hubschrauber-Meisterschaft (ODHM)** statt. Sie wird vom DHC unter dem Dach des DAeC nach dem sportlichen Regelwerk der FAI ausgetragen.

Die vier im Wettbewerb geforderten Elemente sind Navigation, Slalom, Precision Flight und Fender Rigging. Eingeladen sind neben deutschen Teams auch internationale Crews; sie kommen vorwiegend aus dem benachbarten Ausland. Die letzten Titelträger einer ODHM, die 2019 auf dem ausgesprochen helikopterfreundlichen Flugplatz in Mengen stattfand, waren Andreas Rübner und Holger Wolff (auf Robinson R44). Beide planen, in diesem Jahr ihren Titel zu verteidigen.

Für alle interessierten Crews, insbesondere auch zur Förderung des fliegerischen Nachwuchses, veranstaltet der DHC von **Donnerstag, 2. Juni, bis Montag, 6. Juni 2022**, in Mengen wieder sein traditionelles **Pfingst-Trainingslager**. Dort können sich die Teams mit der Unterstützung erfahrener Wettbewerbspiloten ausführlich auf die ODHM vorbereiten.

Text und Fotos: Renate Strecker

Die vier im Wettbewerb geforderten
Elemente sind Navigation, Slalom,
Precision Flight und Fender Rigging

Im Juli findet in Mengen
die Offene Deutsche
Hubschrauber-Meisterschaft
(ODHM) statt





REDAKTIONELLE TIPPS:

HINWEISE ZU EINSENDUNGEN FÜR DEN ADLER



Macht Lust aufs Fliegen: Der Luftsport bietet viele Gelegenheiten für tolle Motive

Sie möchten gerne etwas an den adler schicken, aber Sie wissen nicht, wie das geht? Sie sind unsicher, ob das alles so richtig ist, was Sie da formuliert haben? Keine Sorge, so schwer ist das alles gar nicht. Wie Sie sich und der adler-Redaktion beim Einsenden von Texten und Bildern das Leben erleichtern können, ist im folgenden Leitfaden dargestellt, der die wichtigsten Grundsätze zusammenfasst.

Das vielleicht Allerwichtigste: Den Redaktionsschluss beachten!

Der adler erscheint zum Monatsbeginn. **Redaktionsschluss ist am 1. des Vormonats.** Das bedeutet zum Beispiel, dass Beiträge, die in den November-adler sollen, spätestens am 1. Oktober in der Redaktion sein müssen! Die lange Vorlaufzeit ist nicht nur zum Planen der Ausgabe, sondern auch zum Redigieren der Texte, zum Erstellen des Layouts, zum Druck und zur Postauslieferung zwingend nötig. Ausnahmen sind deshalb nur in begründeten Einzelfällen und nach Absprache möglich.

Die rechtzeitige Einsendung bedeutet indes **nicht, dass ein Recht auf Abdruck generell oder auch in der nächstmöglichen Ausgabe besteht.** Wegen der Vielzahl an eingesandten Texten ist es nicht machbar, alle Beiträge umgehend

und zeitnah abzudrucken – wenngleich die adler-Redaktion sich bemüht, allen Einsendern im gleichen Maße gerecht zu werden. Wir bitten daher um Verständnis, wenn es mitunter länger dauert, bis ein Artikel im adler erscheint. Zudem behalten wir uns vor, Beiträge gar nicht zu publizieren, zum Beispiel, wenn sie sehr werblichen Charakter oder Inhalte haben, die rassistischer, diskriminierender oder beleidigender Natur sind.

Bitte Verfasser und Fotograf nennen!

Mit Einsendung der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt und diese zur Veröffentlichung freigegeben sind. Namentlich oder mit Buchstaben gekennzeichnete Artikel müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben. Bitte geben Sie beim Einreichen immer an, **wer der Verfasser des Textes ist und wer beigefügte Fotos gemacht hat!** Bitte achten Sie auch darauf, dass Sie uns Termin- und Veranstaltungshinweise sowie Ausschreibungen **möglichst frühzeitig** mitteilen, damit die Daten zeitnah via adler und Verbandshomepage weiterverarbeitet werden können.

Redigieren gehört zum Handwerk

Eine Überarbeitung der eingesandten Texte hinsichtlich Grammatik, Orthografie,

aber auch bei inhaltlichen Unklarheiten (sofern nötig) behält sich die adler-Redaktion vor. Dieser Vorgang – im Fachjargon Redigieren genannt – ist üblich und wird auch bei allen adler-Texten konsequent angewandt. Wer Beiträge einsendet, erklärt sich mit diesem Vorgehen einverstanden. **Sie erhalten grundsätzlich zu jeder Einsendung eine Rückmeldung/Eingangsbestätigung,** manchmal auch eine Nachfrage, falls etwas unklar ist.

Kleines ABC des journalistischen Schreibens

- Das journalistische Grundprinzip lautet: **Das Wichtigste steht stets am Anfang des Textes, das Unwichtigste hingegen zumeist am Schluss.** Muss beispielsweise Ihr Artikel aufgrund redaktioneller Gründe gekürzt werden, kann es nicht passieren, dass „ausgerechnet das Wichtigste“ weggefallen ist. Stellen Sie die **Neuigkeiten** explizit heraus – und zwar gleich zu Beginn. Es ist für den Leser nicht am interessantesten zu erfahren, dass ein Segelflugwettbewerb zum 46. Mal stattgefunden hat. Stattdessen möchte er in der Regel wissen, wer gewonnen hat. Deshalb gehört diese Information an den Anfang des Textes und nicht versteckt irgendwo an den Schluss.

– Anzeige –

FRIEBE
1951-2021

70 Jahre
Verbunden mit der Luftfahrt

BOSE
AVIATION

BOSE A20
AVIATION HEADSET

Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH
City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 700 189-0
www.friebe.aero · info@friebe.aero



Gute Bilder, ein stringenter und klarer Text, dazu ein paar Formalien beachten: Ein Beitrag für den adler ist kein Hexenwerk

2. Der Umkehrschluss lautet: **Gehen Sie beim Verfassen Ihrer Artikel nicht chronologisch vor.** Der Grundsatz, dass es am Anfang einer Veranstaltung eine Begrüßung gibt, in der Mitte eine Pause und am Schluss ein Schlusswort, versteht sich von selbst. Auch dass es eine Bewirtung in Form von verschiedenen Speisen und Getränken gibt, ist keine Besonderheit. Auf diese Zusammenhänge sollten Sie, wenn möglich, nicht explizit in Ihrem Artikel hinweisen.

3. Denken Sie beim Verfassen Ihrer Artikel immer daran, dass Sie Ihren Bericht nicht für den Vereinsvorstand und auch nicht für die Mitglieder, die ohnehin bei der Veranstaltung waren, verfasst haben. Vielmehr schreiben Sie für jene Leser, die nicht dabei waren, aber wissen wollen, was sie vor Ort verpasst haben. Beschränken Sie sich daher **auf das Wesentliche** und stellen Sie dieses für den Leser so interessant wie möglich dar. Beachten Sie, dass Sie sich nicht zu sehr in Details verstricken, sondern so schreiben, dass Außenstehende den Text problemlos verstehen können.

4. Verwenden Sie **keinen Vereinsjargon oder Abkürzungen**, die der Leser, der mit der Materie nicht vertraut ist, nicht kennt. Nennen Sie mindestens einmal zu Beginn des Beitrages den vollen Wortlaut (Beispiel: LSG = Luftsportgemeinschaft), bevor Sie Abkürzungen fortlaufend verwenden. Zahlen von eins bis zwölf werden ausgeschrieben, ebenso Maßeinheiten wie Kilometer, Stundenkilometer, Meter pro Sekunde, Kilowatt etc.

5. **Fassen Sie sich im textlichen Umfang möglichst kurz.** Sie schlagen damit zwei Fliegen mit einer Klappe: Erstens steigt mit der Kürze Ihres Artikels die Chance, dass er auch ganz gelesen wird. Zweitens ist die Wahr-

scheinlichkeit, dass ihn die Redaktion aufgrund seines Umfangs deutlich kürzen muss, deutlich geringer.

6. Der optimale Satz hat durchschnittlich **14 bis 20 Wörter**. Bandwurmsätze sind nicht erwünscht und überfordern die Leser. Beachten Sie zudem, dass Ihr Artikel bereits im Vorspann nach der Überschrift folgende W-Fragen beantworten sollte:

Wer ... tut etwas?
Was ... ist geschehen?
Wann ... ereignete sich etwas?
Wo ... ist es passiert?
Wie ... ist es dazu gekommen?
Warum ... ist es passiert?

7. Vergessen Sie bei der Namensnennung die **Vornamen** nicht – „Frau Müller“ oder „Herr Schulz“ existieren in Presseartikeln nicht! Achten Sie stets auf die **richtige Schreibweise**: Günter Maier oder Günther Meyer? Falls dies relevant ist, sollte mindestens einmal auch der Titel beziehungsweise die **Funktion** des Betroffenen genannt sein.

8. Texte die grammatikalisch im Passiv geschrieben sind, wirken stilistisch **hölzern**. Stattdessen empfiehlt es sich, handelnde Personen beim Namen zu nennen und die Sätze **aktiv zu formulieren**. Beispiel: Nicht „Gustav Müller wurde vom Vorsitzenden Franz Bauer geehrt“, sondern „Der Vorsitzende Franz Bauer ehrte Gustav Müller“.

9. Bitte vermeiden Sie eine allzu **technokratische Sprache**. Die berühmte „Maßnahme“, die „durchgeführt“ wird „anlässlich“ einer „Veranstaltung zur Förderung des Luftsports“ will keiner lesen – sagen Sie doch stattdessen einfach: „Der Verein hat bei seinem Fliegerfest Rundflüge angeboten“. Ebenfalls unschön ist es, häufig die **Substantivierung** (erkennbar an vielen Wörtern, die auf „-ung“ enden)

einzusetzen. Auch **Phrasen** wie „Der Wettergott hatte ein Einsehen“ sollten Sie vermeiden. Versuchen Sie stattdessen, so klar wie möglich zu beschreiben, was passiert ist. In der Einfachheit liegt die Kunst, gute Texte zu verfassen.

10. Wenn Sie einen Text in der Vergangenheitsform schreiben, tun Sie dies bitte **nicht im Perfekt, sondern im Präteritum (auch Imperfekt genannt)**, der sogenannten Erzählvergangenheit. Beispiel: Nicht „Die Luftsportgruppe hat sich getroffen“ oder „sie sind geflogen“, sondern „die Luftsportgruppe traf sich“ und „sie flogen“.

11. Falls Sie von internationalen Wettbewerben o.Ä. berichten, beachten Sie bitte die Zielgruppe des adlers: Uns interessieren zuerst und vor allem **die baden-württembergischen Luftsportler**. Deshalb ist es wichtig, bei Siegern oder Teilnehmern zu erwähnen, aus welchem **Landesverband** sie kommen und idealerweise auch, welchem **Verein** sie angehören.

12. **Bitte sprechen Sie Leser nicht direkt an.** Eine Pressemitteilung ist üblicherweise in der dritten Person verfasst. Also nicht „Wir laden zu unserem Flugplatzfest ein“, sondern „Die Fliegergruppe XY lädt zu ihrem Flugplatzfest ein.“

13. Bei Ankündigungen (z.B. für Flugplatzfeste o.Ä.) bitte **keine Plakate oder plakatartigen Foto-Collagen** mit Schriften u. a. einsenden. Hier ist die Abgrenzung zu bezahlten Anzeigen nicht gegeben, darum werden solche Formate prinzipiell nicht abgedruckt. Eine Ankündigung in Form eines Textes und eines normalen Fotos ist natürlich jederzeit möglich.

Was Sie beim Fotografieren beachten sollten

1. Grundsätzlich können von der adler-Redaktion (fast) alle digitalen Fotos (Datei-Endungen auf **jpg, pdf, psd, bmp, pcx, pxx, tif**) verarbeitet werden. Nicht gewünscht sind hingegen Rohdatenformate bestimmter Kameras (erkennbar z.B. an den Datei-Endungen orf oder nef). Diese können in der Regel nur mit ganz bestimmter Software ausgearbeitet werden und sind für den normalen Gebrauch daher nicht nutzbar.

Fotokopierte oder bereits gerasterte Vorlagen (beispielsweise Bilder aus Mittei-

lungsblättern) können in der Regel nicht ohne deutlichen Qualitätsverlust reproduziert werden und sind daher für die Weiterverarbeitung unbrauchbar.

2. **Bitte treffen Sie bereits eine Vorauswahl an Bildern** – für die Redaktion ist es im Nachhinein schwierig, aus einer Fülle an Bildern die passenden für die Veröffentlichung auszufinden.

Im Allgemeinen sollten die uns zugesandten Bilder eine Auflösung in druckbarer Qualität besitzen. Hierfür benötigen wir in der Regel eine Auflösung um die **300 dpi**, was durchschnittlich einer Dateigröße ab etwa 200 KB pro Bild entspricht. **Bitte achten Sie zudem darauf, dass möglicherweise eingestellte Datums- und Uhrzeiteinstellungen ausgeschaltet sind.** Diese können im Nachhinein von der Redaktion nicht mehr entfernt werden. Auch Fotos mit eingefügten Copyright-Hinweisen des Fotografen oder sonstigen Schriften sind nicht verwendbar.

3. **Bearbeiten Sie die Bilder bitte nicht vorab.** Belassen Sie die Bilder in ihrer Ursprungsform. So ist es dem Redakteur und dem Grafiker beim späteren Layouts des adlers noch möglich, Veränderungen (Zuschnitt, qualitative Nachbesserungen usw.) vorzunehmen.

4. Beschriften und nummerieren Sie Fotos bitte so exakt wie möglich. Also zum Beispiel nicht „CMG3081-1231“, sondern „Klippeneck-Wettbewerb 2022“. Zudem ist wichtig als zusätzliche Information: **Was oder wen zeigen die Bilder und wer hat die Bilder aufgenommen?** (Name des Fotografen). Bei Personen – außer bei größeren Gruppenaufnahmen – geben Sie bitte alle **Namen mit Vornamen und Funktion in der richtigen Reihenfolge** an.

5. **Beachten Sie Persönlichkeits- und Urheberrechte!** Alle abgebildeten Personen müssen mit der Veröffentlichung einverstanden sein. Kopieren Sie nicht einfach Bilder aus dem Internet! Verwenden Sie stattdessen nur Bildmaterial, das Sie entweder selbst gemacht haben oder für das Sie eine Freigabe erhalten haben.

6. Vermeiden Sie die „Totale“: Gehen Sie möglichst nahe an die zu fotografierenden Personen oder die agierende Gruppe heran. Wechseln Sie zwischen quer- und hochformatigen Motiven



So einfach geht ein gutes Gruppenbild: originelle Aufstellung, alle schauen in die Kamera, keiner trägt einen Hut oder eine Sonnenbrille

ab, zumal der adler stets auf der Suche nach hochformatigen Bildern für die Titelseite ist. Zumeist erreichen uns querformatige Bilder, die es erschweren, diese für das Titelblatt zu verwenden.

7. Bitten Sie die Menschen, die Sie fotografieren, **Mützen und Sonnenbrillen abzunehmen.** Es ist irritierend, nicht die Augenpartie des Abgebildeten zu sehen! Außerdem sollten Sie die zu Fotografierenden insbesondere bei Gruppenbildern bitten, **in die Kamera zu schauen.** Probieren Sie auch einmal ein **anderes Motiv** als das übliche Gruppenfoto – platzieren Sie die Menschen z. B. auf einer Treppe o. Ä. Trauen Sie sich ruhig, die Menschen, die sie fotografieren wollen, entsprechend anzuweisen!

8. Bitte fotografieren Sie **nicht ins Gegenlicht.** Dies bewirkt, dass das Motiv nur schwer zu erkennen ist, weil es im Schatten liegt.

9. **Ganz wichtig: Kein Alkohol auf Bildern!** Die adler-Redaktion erreichen immer wieder Bilder, auf denen Menschen mit Bierflaschen oder Spirituosen zu sehen sind. **Dies ist mit dem Luftsport absolut nicht vereinbar.** Deshalb werden Fotos dieser Art grundsätzlich nicht abgedruckt. Generell sollten sich Vereine gut überlegen, welchen Eindruck sie nach außen machen wollen. Das Bild saufender, feiernder Vereinsmitglieder ist ganz bestimmt nicht das, was der Öffentlichkeit mitgeteilt werden sollte!

10. **Bitte keine „Daumen-hoch“-Bilder!** Für jede Ausgabe erreichen die adler-Redaktion mehrere Bilder dieser Art. Das ist gut gemeint, nimmt aber

überhand und wiederholt sich. Bitte verzichten Sie darauf.

Wissenswertes zur Einsendung

1. Schicken Sie uns bitte keine handschriftlichen oder mit der Schreibmaschine geschriebenen Manuskripte. Die Manuskripte können nur in elektronischer Form verarbeitet werden. Auch Bilder können ausschließlich digital verarbeitet werden. Historische Aufnahmen können Sie einscannen oder abfotografieren und in ausreichender Auflösung einsenden.

2. Manuskripte via E-Mail zu verschicken, spart nicht nur Zeit, sondern erleichtert die Arbeit ungemein, vorausgesetzt, Ihre Dokumente kommen **im richtigen Format an.** Am besten senden Sie uns Ihre Manuskripte als **Anhang einer E-Mail** und mit **unformatiertem Text in einem Word-Dokument.** Bitte betten Sie Bilder nicht in das Manuskript ein – im Endeffekt wird das Layout ohnehin anders aussehen. Bevorzugt werden Fließtexte im Blocksatz, die in der Redaktion redigiert und weiterverarbeitet werden können.

3. **Bilder, Grafiken und Skizzen bitte immer als eigene Dateien in der E-Mail mitschicken.** Wenn möglich, sollten die Bilder nummeriert und bereits mit passendem Untertitel versehen sein, um so mögliche Verwechslungen und falsch geschriebene Namen zu vermeiden. Pro gesendeter E-Mail sollte eine **Dateigröße von 15 MB** nicht überschritten werden, da sie sonst nicht zugestellt werden kann. Wenn möglich, schicken Sie Ihre Dateien als gepackte Datei (**zip**) oder in mehreren E-Mails. Ansonsten empfiehlt

sich die Verwendung von einfachen Anwendungen wie „WeTransfer“ oder „DropBox“, mit denen die Bilder problemlos den Empfänger erreichen.

4. **Vom textlichen Umfang** sollten Artikel unter allen Rubriken eine Länge von **maximal drei DIN-A4-Seiten** (200 Zeilen, bei Schriftgröße 10–12 mit einfachem Zeilenabstand) nicht überschreiten. Längere Texte sind in Ausnahmefällen möglich. Beiträge für Geburtstage und Nachrufe sollten den Umfang von einer DIN-A4-Seite (50 Zeilen, ca. 2.200 Zeichen inklusive Leerzeichen) nicht überschreiten.
5. Geben Sie auch stets in der E-Mail bzw. Ihrem Brief eine **Rufnummer** oder **E-Mail-Adresse** für Rückfragen der Redaktion an.

Die Redaktion ist unter folgender (Mail-) Adresse und Telefonnummer erreichbar:

**Baden-Württembergischer
Luftfahrtverband e.V.
z. Hd. Simone Bürkle (adler-Redaktion)
Scharstraße 10
70563 Stuttgart**

Telefon: 0711/ 22762-0 (Zentrale)
0711/ 22762-23 (adler-Redaktion)

E-Mail: buerkle@bwlv.de
adler@bwlv.de

Internet: www.bwlv.de

**Zu guter Letzt noch eine kleine Er-
munterung: Auch wenn Ihnen diese
Tipps sehr umfangreich und viel-
leicht entmutigend erscheinen mö-**

**gen – scheuen Sie sich bitte nicht,
Ihre Beiträge trotzdem einzureichen!**
Es ist kein Beinbruch, wenn Sie nicht alles
beachten, was wir uns gerne wünschen:
Niemand erwartet, dass Sie der geborene
Schreiber sind.

Die adler-Redaktion freut sich über jede
Einsendung und ist für gute Beiträge
immer dankbar – schließlich lebt der
adler als Mitglieder-Zeitschrift von dem,
was jeder beiträgt. Also nur Mut und viel
Spaß beim Schreiben und Einschicken!

**Und wenn trotzdem mal was unklar
ist: Melden Sie sich einfach und
fragen Sie nach – wir helfen Ihnen
sehr gerne weiter!**

Text: Simone Bürkle
Fotos: BWLV-Archiv

KLEINER ADLER-FAN

FRÜH ÜBT SICH ...



Dieses zuckersüße Foto hat die adler-Redaktion vor Kurzem zugeschickt bekommen. Zu sehen ist der kleine Oliver Lay, der offensichtlich ganz gespannt verfolgt, was der adler so zu bieten hat.

Jonas Lay, der Vater des gerade mal zwei Jahre alten adler-Fans, schreibt dazu: „Die neueste Ausgabe kommt gut an, bei Jung und Alt bzw. auch sehr Jung – der jüngste Abonnent im Anhang. Vielen Dank für die unermüdliche Arbeit.“

Die adler-Redaktion freut sich sehr über dieses wunderbare Feedback und sagt ihrerseits ein herzliches Dankeschön für die nette Rückmeldung. Sie wird jedenfalls alles dransetzen, dass Oliver auch künftig gerne im adler blättert und noch viel Freude daran hat!

Text: red.
Foto: Jonas Lay

Ganz schön spannend:
Der zweijährige Oliver „liest“ gerne mal im adler

IM KOMMENDEN HERBST:

(B) BWLV BIETET JUGENDLEITER-GRUNDLEHRGANG AN



Eins ist garantiert: Beim Jugendleiter-Grundlehrgang auf dem Klippeneck haben die Teilnehmer immer viel Spaß

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

Um all das mitzuerleben, findet diesen Herbst der Jugendleiter-Grundlehrgang in der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck statt.

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

Die Einheiten bei diesem Lehrgang sind sowohl an den Richtlinien der Jugendleiter-Card (JuLeiCa) ausgerichtet, aber vor allem auch darauf ausgelegt, konkretes Handlungswissen und relevante Themen aus der Praxis des Vereinsbetriebs zu vermitteln. Dieses kann dann direkt im Verein und in den Jugendgruppen angewandt werden und die Arbeit als Jugendleiter/in erleichtern.

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

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

Termin: Sonntag, 30. Oktober, bis Donnerstag, 3. November 2022
Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer/-in
Anmeldung: Online-Formular unter www.bwlv.de (→ Jugend → Downloads)

Um einen effektiven Lehrgang zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangsplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs. Die Anmeldung für den



Um ein guter Jugendleiter zu sein, braucht es ein paar Grundvoraussetzungen – den Rest kann man beim BWLV-Jugendleiter-Lehrgang lernen

Lehrgang bitte zeitnah an gassmann@bwlv.de senden.

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

Der Lehrgang fällt unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden.

Text: Tina Gaßmann/red.
 Fotos: BWLV-Archiv/Claudia Marianowski

JETZT ANMELDEN!

LANDESJUGENDTREFFEN (LAJU) AUF DEM HORNBERG



◀ Die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd richtet das LaJu samt Party aus



Schauplatz ist das Segelfluggelände am Hornberg ▶

Landesjugendtreffen (LaJu) sind eine tolle Möglichkeit, sich innerhalb der Jugendgruppen im BWLV weiter kennenzulernen und Kontakte zu knüpfen. Das diesjährige LaJu findet am Samstag, 17. September 2022, auf dem Segelfluggelände Hornberg statt – zum nunmehr dritten Mal in der Geschichte des LaJu.

Die Teilnehmer erwartet ein bunt gemischtes Programm. Nach dem offiziellen Part gibt es eine Party mit DJ und Lichtshow im Hangar 3, bei der „DJ Puschl“ aka „RMJS“ mit satten Club- und Festival-Beats für gute Stimmung sorgen wird. Die Veranstaltung endet traditionell mit einem Frühstück am nächsten Morgen.

Die Anreise mit dem Auto, Wohnmobil oder Wohnwagen ist möglich. Für das Übernachten wird das Mitbringen eines Zelttes o. Ä. empfohlen. Vor Ort sind entsprechende Sanitäreinrichtungen vorhanden. Platzfremde Motormaschinen dürfen auf dem Segelfluggelände leider nicht landen.

Den Link zur digitalen Anmeldung gibt es im Profil des Instagram Accounts der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd (@fliegergruppe_gd) – oder direkt über den QR-Code.



Die Hornberger Jugend freut sich schon auf zahlreiches Erscheinen!

Text: Felix Rößler/red.
Fotos: Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd

ZUR ERINNERUNG:

BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER 2022 AUF DEM BERNECK UND IN SINSHEIM

Termin Berneck: 11. bis 21. August 2022

Termin Sinsheim: 12. bis 21. August 2022

Die Jugendlager auf dem Berneck und in Sinsheim bieten die Möglichkeit, die fliegerische Ausbildung zu beschleunigen, viele gleichgesinnte Jugendliche kennenzulernen und Erfahrungen auf anderen Flugplätzen zu sammeln.

Die Plätze für die Teilnehmer sind begrenzt – und die Jugendlager beliebt. Also gleich anmelden! Die Anmeldeunterlagen gibt es auf der BWLV-Webseite (www.bwlv.de → Jugend) und per Instagram. Bei Fragen können sich Interessenten gerne bei Tim Hessenthaler unter hessenthaler@bwlv.de melden.

Text: red.

BALLONSPORTGRUPPE STUTTGART

HERZLICHE EINLADUNG ZUR FRÜHLINGSFESTWETTFAHRT!

Zum Stuttgarter Frühlingsfest veranstaltet die Ballonsportgruppe Stuttgart (BSG) am Samstag, 7. Mai, wieder ihre traditionelle Frühlingsfestwettfahrt. Start ist am Sattelplatz der BSG, direkt beim Cannstatter Wasen.

Geplant ist eine kombinierte Heißluft- und Gasballon-Veranstaltung. Ausgerichtet wird die Fahrt als Freundschaftsfahrt mit einer Wettbewerbsaufgabe. Zuschauer sind herzlich willkommen! Bitte vorab erkundigen, ob die Frühlingsfestwettfahrt auch tatsächlich stattfindet – dies wird anhand der Wetterverhältnisse erst am eigentlichen Veranstaltungstag um 9 Uhr mor-

gens entschieden. Die Veröffentlichung erfolgt dann sofort online unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de.

Sollte die Wettfahrt stattfinden, ist folgender Zeitplan vorgesehen: Ab 10 Uhr erfolgt das Füllen der Gasballone, die ab ca. 14 Uhr starten sollen. Der Start der Heißluftballone soll dann ab ca. 16 Uhr stattfinden.

Wichtiges zur Anfahrt: Der Sattelplatz befindet sich an der Talstraße 207 in Stuttgart. Er ist erreichbar über die Bundesstraße B10, Ausfahrt Mercedes Benz Arena. Die Zufahrt zum Sattelplatz ist

ausschließlich über die Talstraße in Richtung B10/B14 möglich! Kurz vor der Gaisburger Brücke (über den Neckar) geht es rechts in einen schmalen Weg.

Koordinaten: N 48° 47.47' E 09° 13.39'
Ort in GoogleMaps <https://goo.gl/maps/quxy6NGHR96QYA8v8>



Weitere Infos gibt es unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de

Text: red.
Foto: Dennis Straub

Am 7. Mai steigt die traditionelle Frühlingsfestwettfahrt der Ballonsportgruppe Stuttgart





7. MODELLBALLONFESCHDLE ALTHÜTTE ENDLICH WIEDER MODELLBALLON FAHREN!

Rund 20 Teams kamen zum Modellballonfeschedle nach Althütte

„Schön, dass es wieder mal ein Treffen gibt!“, „Toll, euch alle wiederzusehen!“ – in dieser oder ähnlicher Art äußerten sich die Teilnehmer des 7. Modellballonfeschedle Althütte, das vom 18. bis 20. März stattfand. Trotz Anreisen, die zum Teil mehrere Hundert Kilometer lang waren, und trotz hoher Spritpreise kamen wieder fast 20 Teams mit ihren Ballonen nach Althütte.

Die das Wochenende beherrschende Frage war allerdings: Was macht der Wind? Denn die während der Veranstaltung herrschende Hochdrucklage hatte einen ziemlichen Gradienten im Gepäck. Und weil die kleinen Ballone äußerst windempfindlich sind, wurde permanent nach windschwachen Zeiten und windgeschützten Fahrgebieten Ausschau gehalten.

Das galt ganz besonders für den Samstagabend. Da findet nämlich das traditionelle Modellballonglühen statt, zu dem vor allem Familien mit Kindern strömen. Zusätzlich hatte sich in diesem Jahr auch das Fernsehen des SWR angekündigt – es wäre äußerst schade gewesen, wenn man die Gelegenheit, diesen eher exklusiven Teil des Modellfluges einer größeren Öffentlichkeit vorzustellen, nicht hätte nutzen können.



Zahlreiche Zuschauer waren begeistert vom abendlichen Ballonglühen am Sportplatz Sechselberg



Das Ballonglühen war ein besonderes Highlight



◀ Trotz des starken Windes gelang es, die bunten Modelle zu präsentieren



Die Wetterverhältnisse machten es den Modellballönnern nicht leicht



Sehr zur Freude der kleinen Besucher ließ auch Veranstalter Christian Schulz seinen Modellballon beim Ballonglühen aufleuchten

Wind machte den Teilnehmern zu schaffen

Die für Freitagabend vorgesehenen Fahrten mussten – allen Bemühungen zum Trotz – leider wegen des strammen Windes abgesagt werden. Hoffnung bestand für den Samstagmorgen. Aber schon um 5.30 Uhr, als der Veranstalter sein Haus verließ, um die Lage zu prüfen, blies ihm ein kräftiger Ostwind um die Ohren. Sein Wohnort ist allerdings bei diesen Wetterlagen eher windanfällig und darum wurde in der Hoffnung, dass in Althütte brauchbarere Verhältnisse herrschen würden, die Fahrt dorthin angetreten.

Aber auch dort war die Situation nicht besser. Den ganzen Tag über wurde die Hoffnung auf Windabschwächung am Abend gepflegt. Der Wind tat diesen Gefallen jedoch nicht in ausreichender Weise. Deswegen wurde nach möglichen Ausweichflächen geforscht, um wenigstens das Ballonglühen zu retten.

Ballonglühen am Sportplatz Sechselberg

Die Suchtruppe wurde am Sportplatz Sechselberg fündig und so wurde die-

ser Teil der Veranstaltung kurzerhand vom Festplatz in Althütte dorthin verlegt. Denn dort war es ausreichend windschwach, sodass das Glühen in Angriff genommen werden konnte. Zwar war die Verlegung mit einigen logistischen Aufgabenstellungen verbunden, diese konnten aber alle gelöst werden. Das Glühen fand damit trotz diffiziler Verhältnisse doch noch statt, sehr zur Freude des Publikums, das zum Ende des Glühens reichlich Applaus spendete – das hat der Verfasser noch nie erlebt!

Am Sonntagmorgen ließ der Wind dann endlich etwas nach, wenn auch nicht so stark wie erhofft. Wenigstens waren die Verhältnisse am Sechselberger Sportplatz für kurze freie Fahrten geeignet. Alle Teams nutzten diese Gelegenheit, selbst ein Heißluftschiff konnte in die Luft gebracht werden. Pünktlich zum Briefing erschien auch das Team des SWR-Fernsehens. Die Ballone wurden gefilmt, die Pilotinnen und Piloten wurden interviewt und es entstand ein fast dreieinhalb Minuten langer Beitrag für die SWR-Landeschau Baden-Württemberg – eine super Werbung für den Luftsport im

Allgemeinen und die Modellballönerei im Besonderen.

Sendung in der ARD-Mediathek

Wer die Sendung verpasst hat: Bis zum 23. März 2023 steht der Bericht noch in der ARD-Mediathek unter <https://www.ardmediathek.de/video/landeschau-baden-wuerttemberg/kleineballone-erleuchten-den-himmel-ueber-althuetten/swr-bw/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvczE2MzMwMTU> zum Abruf bereit – oder direkt über den QR-Code.



Text: Christian Schulz
Fotos: Kristin Schorr

KENNTNISNACHWEIS FÜR MODELLFLIEGER VS. KOMPETENZNACHWEIS A1/A3 DES LBA **WAS GILT FÜR MODELLFLIEGER DENN NUN?**



Wer in einem Luftsportverband Modellflug betreibt, für den reicht bis auf wenige Ausnahmen der Kenntnissnachweis

Die Situation im Luftrecht für den Modellflug ist zurzeit im Wandel. Damit verbunden ist häufig die Frage, inwiefern der Kenntnissnachweis für Modellflieger seine Gültigkeit behält oder ob der Kompetenznachweis A1/A3 von Modellfliegern zu absolvieren ist. Hier sind die Antworten.

Seit dem 1. Januar 2021 muss man als Modellflieger zwischen zwei „Betriebsmodi“ unterscheiden.

Fliegen in der Open Category

Der Modellflug nach neuem EU-Recht kann seitdem in der sogenannten Open Category stattfinden. In dieser Kategorie gibt es die folgenden Eckdaten:

- Registrierung des Betreibers beim LBA erforderlich (kann über den Verband erfolgen)
- Kompetenznachweis A1/A3 des LBA erforderlich
- Unter Umständen (zum Beispiel näherer Abstand zu Menschen etc.) Kompetenznachweis A2 erforderlich (bei einer durch das LBA zertifizierten Prüfstelle zu absolvieren)
- Generelle Höhenbegrenzung auf 120 Meter Flughöhe über Grund
- Gewichtslimit 25 Kilogramm

Erforderliche Abstände, Höhenbegrenzung und andere Einschränkungen machen diese Kategorie für den Modellflug ggf. uninteressant. Der Kenntnissnachweis für Modellflieger gilt in der Open Category nicht.

Fliegen als Mitglied in einem Luftsportverband

Ein weiterer Betriebsmodus steht ausschließlich Mitgliedern eines nationalen

Luftsportverbands (DAeC/MFSD oder DMFV) zur Verfügung. Zurzeit ist es diesen Modellfliegern gestattet, das bisherige nationale Luftrecht nach „alter“ Luftverkehrsordnung (= §§ 21a ff LuftVO) anzuwenden, sofern der Flugbetrieb zu Hobby- und Freizeit Zwecken und nicht gewerblich durchgeführt wird (vgl. DVO (EU) 2019/947 Artikel 21 (3)). Hier ist der Flugbetrieb bis fünf Kilogramm Startmasse auf der grünen Wiese erlaubnisfrei, darüber erlaubnisbedürftig. Ferner ist er grundsätzlich im gesamten Luftraum G gestattet (in der Regel also bis 762 Meter Höhe, sofern nicht auf ca. 300 Meter abgesenkt).

In diesem Modus gilt auch weiterhin der Kenntnissnachweis nach § 21e LuftVO, wie er zum Beispiel auf www.kenntnisnachweis-modellflug.de absolviert werden kann. Dieser Nachweis wird aller Voraussicht nach über den 31.12.2022 hinaus bis zu einer noch vom LBA zu benennenden Frist weiter gelten. **Ein Kompetenznachweis A1/A3 ist für Verbandsmitglieder, die sich auf diesen Betriebsmodus berufen, nicht erforderlich.** Lediglich für Reisen ins Ausland kann der Kompetenznachweis A1/A3 Sinn ergeben. Die Open Category, die man mit diesem Kompetenznachweis nutzen darf, gilt EU-weit einheitlich.

Wie geht's weiter?

In Kürze erwartet der DAeC eine Betriebs erlaubnis, die dann für alle Mitglieder bzw. Modellflieger gilt, die ihre Flugmodelle im „Rahmen des Verbandes“ betreiben. Dies umfasst nicht nur Mitglieder des Verbandes, sondern auch Gastpiloten oder verbandsfremde Teilnehmer an Wettbewerben, die innerhalb der Verbandsbetriebs erlaubnis ausgerichtet werden. Der Betrieb des Flugmodells darf hierbei jedoch ausschließlich zu Zwecken des Sports oder der Freizeitgestaltung erfolgen.

Diese Betriebs erlaubnis fußt auf den etablierten Verfahren, die die Modellflieger zum sicheren Fliegen ihrer Modelle schon seit Langem allgemein anwenden. Dem Modellflug in den Verbänden hat der Verordnungsgeber eine besonders gute Sicherheitsbilanz attestiert. Grund dafür ist die Informations- und Aufklärungspolitik, die durch die Verbände und auch durch die Mitglieder selbst geleistet worden ist.

Insofern werden die bisher für den Modellflug recht liberalen Regelungen für die Verbandsmitglieder in ähnlicher Form weiter gelten. Durch die Verhandlungen und die risikobasierten Bewertungen, die der MFSD als Antragsteller für die Modellflieger im DAeC durchgeführt hat, besteht aktuell sogar die Aussicht, dass es gegenüber den bisherigen Regelungen für Modellflieger noch Lockerungen geben wird. Zum Beispiel wird nach Erteilung der Betriebs erlaubnis die bisherige Fünf-Kilogramm-Grenze auf zwölf Kilogramm angehoben.

Im Rahmen dieser Betriebs erlaubnis wird es einen neuen, leicht veränderten Kenntnissnachweis für Modellflieger geben. Dieser wird an selber Stelle (www.kenntnisnachweis-modellflug.de) zu absolvieren sein und für den Betrieb im Rahmen der Verbandsbetriebs erlaubnis berechtigen.

Fazit:

Für den Flugbetrieb im Rahmen der Verbände dürfen zurzeit noch die Regelungen der „alten“ Luftverkehrsordnung herangezogen werden. Damit ist auch der Kenntnissnachweis für Modellflieger nach § 21e LuftVO noch gültig – jedoch nur für Mitglieder der Verbände. In Kürze erwarten die Verbände eine Betriebs erlaubnis, die dann den Flugbetrieb im Rahmen der Verbände regelt – die bisherigen verbandsinternen Verfahren werden Grundlage sein. Damit einher geht ein neuer Kenntnissnachweis für Modellflieger in leicht veränderter Form. Der jetzige Kenntnissnachweis wird bis zu seinem Ablaufdatum bzw. bis zu einem noch zu definierenden Zeitpunkt weiter gelten.

Der Kompetenznachweis A1/A3, wie er beim LBA zu absolvieren ist, wird ausschließlich für den Flugbetrieb innerhalb der Open Category benötigt. Diese Kategorie ist für den Modellflug in den meisten Klassen nicht praktikabel. Jedoch ist dieser Kompetenznachweis EU-weit gültig und berechtigt zum Flugbetrieb in der Open Category auch in anderen Ländern der EU.

Text und Foto: Bundeskommission Modellflug im DAeC

FÜR KINDER UND JUGENDLICHE AUS GANZ DEUTSCHLAND: **MODELLFLUGGRUPPE UETZE LÄDT ZUM SOMMERJUGENDLAGER**



Eine Woche lang dreht sich alles ums Modellfliegen in Uetze

Die Modellfluggruppe Uetze lädt junge Modellflugpilotinnen und -piloten und die, die es werden wollen, zu einem Jugendlager ein. Von Sonntag, 24. Juli, bis Sonntag, 31. Juli 2022, sind auf dem Modellflugplatz in der Nähe von Hannover alle Jugendlichen herzlich willkommen, die Freude am Campen, Lagerfeuer und allen Aktivitäten rund ums Modellfliegen haben.

Übernachtet wird in selbst mitgebrachten Zelten. Einfache sanitäre Anlagen sowie Elektrizität sind vorhanden. Für Verpflegung wird ebenfalls gesorgt. Sollte es schlechtes Wetter geben, werden die beiden großen Gemeinschaftszelte Schutz davor bieten.

Zentraler Inhalt ist natürlich der Modellflug. Anfänger werden behutsam in die Kunst der Steuerung eines Modellflugzeuges eingewiesen. Hierfür stehen Schulungsmodelle mit erfahrenen Fluglehrern bereit. Auch der sogenannte Freiflug, also das Fliegen von ungesteuerten Modellen, wird nicht zu kurz kommen.

Versierte Teilnehmer haben in der Woche ausgiebig Gelegenheit, ihre Fertigkeiten zu trainieren, um sich so auf die ebenfalls in dieser Woche angebotenen Jugendwettbewerbe vorzubereiten.

Einige kleine Basteleien und Spiele sowie Tagesausflüge runden das Programm ab. Tagesgäste sind jederzeit willkommen. Um vorherige Meldung und Absprache wird gebeten.

Die Teilnahme am Jugendlager kostet inklusive Ausflügen, Rahmenprogramm und Verpflegung 200 Euro pro Teilnehmer. Angesprochen sind alle Modellflieger (verbandsübergreifend) aus ganz Deutschland und dem Ausland.



Weitere Informationen sowie das Anmeldeformular sind unter www.mfg-uetze.de/jugendlager zu finden.

Text und Foto:
BuKo Modellflug im DAeC/red.



#ReadyToFly

Nicht nur Pilotshop, auch

kompetenter

Ansprechpartner

für die Allgemeine

Luftfahrt.



Das ist unser Anspruch!

Hochwertige Produkte für deinen Flugbedarf, fortschrittliches Schulungsmaterial für die Pilotenausbildung & Luftfahrt-Experten mit Leidenschaft: Hier erwartet dich qualifizierte Beratung mit umfassender Expertise.

Mehr als 140 Jahre Erfahrung – aber kein bisschen von gestern!



EISENSCHMIDT
DPS GROUP



JETZT ANMELDEN!

FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“



Beim Flugsicherheitsseminar des BWLV werden die Teilnehmer für die Gefahren sensibilisiert, die von schlechtem Wetter ausgehen

Der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV bietet am Donnerstag und Freitag, 26. und 27. Mai 2022 (Christi Himmelfahrt und Brückentag), mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten und FIS/DFS wieder sein traditionelles Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an.

Geplant ist, den theoretischen Teil am Donnerstag, 26. Mai 2022 (Christi Himmelfahrt), entweder in Präsenz oder online (per Zoom) durchzuführen. Soweit es die Voraussetzungen erlauben, soll der praktische Teil am Freitag, 27. Mai 2022, stattfinden.

Im vergangenen Jahr passierten wieder Unfälle, die auf schlechtes Flugwetter zurückzuführen sind – dies wird wohl auch in diesem Jahr, schon allein durch den inzwischen angewachsenen Flugstunden-nachholbedarf nach der Pandemie, erneut der Fall sein. Die Statistik der Bundesstelle für Flugunfälle registrierte wie jedes Jahr wegen des wechselhaften westeuropäischen Wettergeschehens in Verbindung mit Faktoren wie etwa Zeitnot oder zu geringer Flugerfahrung und Nichtbeachtung von Wetterverschlechterungen einige Vorkommnisse, die zu vermeiden gewesen wären.

Das Wissen um die Hintergründe, die persönliche Einstellung und die Ehrlichkeit zum eigenen Können und zu Flügen bei marginalem Wetter und möglichen Gefahren sind dabei für Luftsportler entscheidende Faktoren für die Sicherheit von Besatzung

und Passagieren. Es ist bekannt, dass ohne entsprechende IFR-Ausbildung und IFR-Ausrüstung gewöhnlich jeder Einflug in Wolken oder in Instrumentenflugwetterbedingungen ein riskantes Unterfangen ist, welches leider allzu oft tödlich endet.

Im ersten Teil des Seminars geht es um Schwerpunkte wie die Schlechtwetterbildung, die physiologischen und psychologischen Probleme und Fälle in Verbindung mit menschlicher Leistungsfähigkeit, die Technik und Ausrüstung sowie das Flugsicherungs- und Radarwesen.

Die am nächsten Tag durchgeführte Praxis eines simulierten IFR-Fluges unter Radarführung und unter Aufsicht des begleitenden Fluglehrers soll die Eindrücke des ersten Teils dann verdeutlichen, aber auch mögliche Hilfen zur Selbstrettung aufzeigen.

Teilnehmer: Alle Motorflieger/Motorsegler/UL (möglichst mit Fluglehrer). Falls Fluglehrer fehlen, können diese gestellt werden. (Flugschüler nur mit begleitendem Fluglehrer oder mit Einverständniserklärung des Ausbildungsleiters, siehe Anmeldeformular). Aus Kapazitätsgründen (Radar) ist der praktische Teil auf ca. 20 Luftfahrzeuge beschränkt. Interessant ist dieses Seminar auch für Refresher oder Weiterbildungen.

Das Seminar ist für Fluglehrer als Auffrischung amtlich anerkannt und beinhaltet für sie auch einen Vortrag über Luftrecht und Ausbildung. Zur Durchführung des praktischen Teils kann

das eigene Luftfahrzeug mitgebracht werden. Leihflugzeuge am Platz sind in begrenzter Anzahl vorhanden (SFG Bundeswehr Niederstetten).

Es ergeben sich also folgende Möglichkeiten:

- Anflug – **soweit es die Corona-Lage zulässt und Hotelübernachtung möglich ist** – am 26. Mai 2022 Flugplatz Niederstetten bis 11.30 Uhr Ortszeit.
- Beginn des Seminars: 12 Uhr
- Ende des Seminars: voraussichtlich am 27. Mai 2022, 14 Uhr (bei Anflügen außerhalb der Zeit bitte vorherige Kontaktaufnahme).

Wichtig: Die Ausrüstung Ihres Luftfahrzeugs muss entweder einen künstlichen Horizont oder einen Wendezeiger sowie einen Transponder beinhalten.

- Die Seminargebühr beträgt pro Teilnehmer 130 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DaEC 180 Euro. Darin sind Referenten-, Organisations- und Verwaltungskosten enthalten.
- Gebühr für teilnehmende Fluglehrer (mit Nachweis Teilnahme an amtlicher Fortbildung) 75 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DaEC 100 Euro
- Tankmöglichkeit AVGAS 100LL, Jet A1 vorhanden
- **Unterkunftsmöglichkeiten, AIP und alle weiteren Infos** finden Sie unter www.flugplatz-niederstetten.de oder unter Telefon 0171-7709845 (Michael Schäfer). Für den Transfer Platz/Hotel/Platz wird gesorgt.
- **Anmeldung: Die Anmeldung erfolgt über das Online-Verwaltungssystem Vereinsflieger.de.** Das Seminar finden Sie unter dem Kürzel **AUS-0087**. **Nur, wer keinen Zugang zu Vereinsflieger.de hat**, kann sich auch über ein Anmeldeformular auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Sparten → Motorflug) anmelden.
- Der FA-Motorflug/UL behält sich die Durchführung oder Beschränkung nach Corona-Lage, Wetterverhältnissen und Teilnehmerzahl (Radarkapazität) vor.

Text: Axel Boorberg,
Referent Motorflug/UL im BWLV
Foto: BWLV-Archiv

STARTUNFÄLLE IM MOTORFLUG UND ANSÄTZE ZU IHRER VERMEIDUNG

Fast jeder dürfte diese Bilder aus den Medien kennen: Ein Leitwerk, das aus einer Baumgruppe, aus Buschwerk oder – noch schlimmer – zwischen Gebäuden herausragt. Im Hintergrund des Bildes ist oft noch die Piste eines Flugplatzes zu sehen. Colin Abster erklärt, wie Unfälle mit Motorflugzeugen beim Start entstehen und wie man Gefahren minimieren kann.

Ich will hier nicht mit Statistiken langweilen, nur so viel: Das Air Safety Institute der AOPA hat für die USA ermittelt, dass von 111 Startunfällen 23 tödlich enden. Man muss sich das einmal vor Augen führen: Jeder fünfte Startunfall endet tödlich.

Die meisten Startunfälle passieren mit Einmotorigen mit Festfahrwerk – kein Wunder, davon gibt es die meisten. Unfälle mit tödlichem Ausgang sind jedoch umso wahrscheinlicher, je komplexer das Flugzeug zu bedienen ist. Verstellpropeller, Einziehfahrwerk, zwei Triebwerke usw. erhöhen demnach die Gefahr eines tödlichen Ausgangs beim Startunfall. Zwar wurde die Erhebung für die USA gemacht, die Zahlen dürften jedoch für Europa in ähnlichem Verhältnis gelten.

Wie lassen sich diese Unfälle vermeiden?

Ich habe versucht, die häufigsten Ursachen für Startunfälle zu identifizieren, und fragte mich, wie man diese Unfallursachen ausschließen kann. Die Ergebnisse meiner Überlegungen möchte ich hier vorstellen.

Die meisten Startunfälle passieren, weil im Startlauf oder nach dem Abheben der Motor stottert. Das tut er, weil er gar keinen oder nicht genug Sprit bekommt. Eine mögliche Ursache: Der Brandhahn ist geschlossen. Fatalerweise ist in den Kraftstoffleitungen mancher Flugzeugmuster oft noch so viel Kraftstoff, dass es selbst bei geschlossenem Brandhahn noch ausreicht, um von der Abstellfläche bis auf die Piste zu rollen und für den Start Vollgas zu geben. Erst nach dem Abheben ist der bis dahin in den Leitun-

gen verbliebene Kraftstoff endgültig verbraucht und es kommt kein Sprit mehr nach.

Andere Ursache: Man hat beim Anlassen, Rollen, Abbremsen auf einen fast leeren Tank geschaltet. Am Boden hat die Restmenge noch ausgereicht um das Flugzeug bis auf die Piste zu bringen, aber die volle Leistung im Startlauf führt mit ihrem hohen Kraftstoffbedarf dazu, dass ausgerechnet kurz nach dem Abheben der zuvor fast leere Tank nun vollends leer ist.

Weitere Gründe für mangelnde Kraftstoffversorgung des Motors: Kraftstoffpumpe nicht eingeschaltet oder die Mixture ist nicht auf Reich geschoben bzw. gedrückt worden.

Genau das Gegenteil kann passieren, wenn der Primer zum Anlassen benutzt wurde, aber nicht richtig verschlossen bzw. verriegelt wurde. Die offene Einspritzöffnung kann sich mit Benzin füllen, der Motor erhält zu viel Sprit und kann absaufen.

Eine Vermeidung all dieser Fehlerquellen ist durch sorgfältigen Check von Brandhahn, Tankfüllständen und Tankschaltung, Kraftstoffpumpe, Mixture und Primer möglich.

Wie kommt es zu weiteren Motorstörungen?

Motorstörungen durch Kraftstoffmangel sind meistens deutlich erkennbar. Weniger offensichtlich ist der Grund, wenn der Motor nicht die volle Drehzahl erreicht. Deshalb ist im Startlauf ein Blick auf den Drehzahlmesser wichtig. Zwei Ursachen fallen mir als ursächlich für eine nicht ausreichende Drehzahl ein: Der Motor läuft nur auf einem Magneten, weil nach der Magnetprobe beim Run-up vergessen wurde, wieder zurück auf Both zu schalten. Oder die Vergaservorwärmung ist noch eingeschaltet.

Auch hier gilt wieder: Vermeidung durch gründlichen Check: Zündung auf Both und Stellung der Vergaservorwärmung.

Der Motor kann auch schwere mechanische Schäden haben, die sich erst im Start zeigen. Ich will nicht verheimlichen, dass es das geben kann. Dagegen können Sie als Pilotin oder Pilot kaum etwas ausrichten. Eine sichere Kraftstoffversorgung können Sie aber durch sorgfältige Checks weitgehend sicherstellen, ebenso das Erreichen der Startdrehzahl.

Die Sache mit dem Anstellwinkel

Jetzt muss ich auf ein Problem kommen, das ich nicht gern anspreche – um Unfälle zu vermeiden, kann ich aber keine Rücksichten nehmen: Häufig steckt die Unfallursache zwischen den Kopfhörern. Selbst Pilotinnen und Piloten mit akademischer Bildung haben oft ein Verständnisproblem und immer noch nicht begriffen, dass kräftiges Ziehen am Höhenruder ihr Flugzeug nur begrenzt steigen lässt.

Mein Tipp: Beschäftigen Sie sich noch einmal grundlegend mit der Bedeutung des Anstellwinkels oder lassen Sie sich das von einem Fluglehrer Ihres Vertrauens erklären. Wenn Sie Ihr Flugzeug schnell steigen lassen wollen, weil Sie im Start ein Hindernis übersteigen müssen, dann hilft es nicht, das Steuerhorn bis an den Bauchnabel zu ziehen. Damit erhöhen Sie nur den Anstellwinkel.

Kein unnachgiebiges Ziehen am Steuerhorn!

Es stimmt, mit zunehmendem Anstellwinkel erhöht sich bis zu einem gewissen Maß auch der Auftrieb. Aber eben auch der Widerstand. Überschreiten Sie einen bestimmten Anstellwinkel, weil Sie zu stark ziehen, wächst nur noch der Widerstand – und zwar überproportional, während der Auftrieb sein Maximum bereits überschritten hat und schon wieder deutlich abnimmt. Der Auftrieb bricht dabei nicht schlagartig zusammen, aber er nimmt rapide ab. Einzelheiten würden hier zu weit führen. Scheuen Sie sich nicht, sich die Zusammenhänge von einem Fluglehrer erklären zu lassen. Man muss begreifen, dass man mit unnachgiebigem Ziehen am Steuerhorn nicht über ein Hindernis hinwegkommt, sondern nur bis zum Aufschlagsort hinter dem Pistenende.

Halten Sie den Widerstand gering, indem Sie den Anstellwinkel möglichst gering halten. Geben Sie Ihrem Flugzeug erst einmal Gelegenheit, bodennah Fahrt aufzubauen und ziehen Sie dann moderat, aber auf keinen Fall so kräftig und so weit wie Sie können. Man kann nicht genug davor warnen! Machen Sie sich den Auftrieb Ihres Flugzeuges zum Freund und zeigen Sie einem wachsenden Widerstand den... (na, Sie wissen schon).

Zu lange ausgefahrene Klappen

Wie zum Start ausgefahrene Klappen wirken, muss man ebenfalls verstanden haben. Ausgefahrene Klappen erhöhen Auftrieb und Widerstand. Auf diese Weise heben Sie früher ab, aber schon bald erweisen die Klappen Ihnen keinen Dienst mehr. Statt des Auftriebs wächst mit zu lange ausgefahrenen Klappen nur noch der Widerstand. Im Steigflug sind ausgefahrene Klappen hinderlich. Sie wirken wie ein hoher Anstellwinkel, erhöhen neben dem Auftrieb leider auch den Widerstand und Sie steigen mit ausgefahrenen Klappen schlechter, als wenn sie eingefahren wären.

Es gibt genug Beispiele von Piloten, die sich mit voll ausgefahrenen Klappen gewundert haben, warum sie in den Wald am Pistenende geflogen sind.

Langsames Einfahren ist gefragt

Nehmen Sie die Klappen nach dem Abheben daher langsam und schrittweise zurück oder fahren Sie sie, ebenfalls langsam und schrittweise, ganz ein. Dann vermindert sich allerdings auch der Auftrieb etwas und darauf müssen Sie vorbereitet sein. Fahren Sie die Klappen daher nicht schnell und ruckartig ein, sondern betont langsam und stufenweise. Dann kommt auch die Auftriebsverminderung nicht schlagartig, sondern gut kontrollierbar.

Ein weiterer Vorteil des langsamen Einfahrens: Solange Sie beim Einfahren noch nicht im stationären Steigflug mit der vorgegebenen Steigfluggeschwindigkeit V_x oder V_y sind, baut Ihr Flugzeug während des wohldosierten Klappeneinfahrens im Anfangssteigflug weiterhin Geschwindigkeit auf. Meine Empfehlung: Wenn Sie es gewohnt sind, „clean“ zu starten, starten Sie beim nächsten Checkflug mit Ihrem Fluglehrer einmal mit ausgefahrenen Klappen und lassen Sie sich von ihm zeigen, wann und wie man die Klappen am sinnvollsten und sichersten zurücknimmt.

Richtige Vorflugkontrolle

Ich hatte eingangs gründliche Checks empfohlen, um Motorstörungen so weit

auszuschließen, wie es in Ihren Möglichkeiten steht. Das waren Checks im Cockpit. Aber auch mit gründlichen Außenchecks können Sie bereits während der Vorflugkontrolle spätere Unfälle durch Störungen oder Startabbrüche vermeiden. Beste Beispiele: Eine Cowling oder eine Klappe zur Ölstandskontrolle öffnet sich während des Starts. Deswegen stürzt man nicht ab, aber eine offene Klappe irritiert manche Pilotinnen und Piloten so sehr, dass sie nicht mehr in der Lage sind, sich auf die Bedienung des Flugzeuges zu konzentrieren und deshalb im Start verunglücken.

Das Gleiche gilt für eine offene Gepäckraumtür, die im Startlauf auf und zu schlägt. Man hört ein schlagendes Geräusch, kann es aber nicht zuordnen und zu sehen ist die offene Gepäckraumtür vom Pilotensitz aus auch nicht. Da kommt schnell eine fatale Panik auf. Daher beim Außencheck alle Klappen und Öffnungen prüfen, ob sie verschlossen sind.

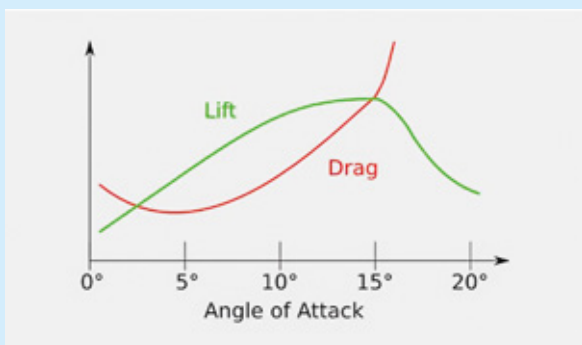
Es gibt natürlich auch Öffnungen, die nicht verschlossen sein dürfen. Das sind das Pitotrohr, die Statiköffnungen und die Tankbelüftung. Während beim Pitotrohr meistens eine „Remove before flight“-Flagge an ein rechtzeitiges Entfernen der Schutzhülle erinnert, ist es bei den Statiköffnungen und der Tankbelüftung schon kritischer. Sie sind in der Regel nicht geschützt und bilden damit ein ideales Einfallstor für Insekten, die es sich in den kleinen Löchern gern gemütlich machen und das System verstopfen. Bei Tiefdeckern reicht bisweilen auch schnelles Rollen auf einem durchnässten Grasplatz, um vom Fahrwerk hochgespritzten Schlamm in die Tankbelüftung zu schleudern.

Notieren Sie diese Punkte auf Ihrer Checkliste für den Außencheck, wenn es nicht ohnehin schon draufsteht.

Weitere Tipps für sorgfältige Checks

Ich möchte das Thema sorgfältiger Check mit drei weiteren Empfehlungen abschließen.

Wenn Sie bereits ausgerichtet auf der Piste stehen und erst dort Ihre Motorprüfung machen, halten Sie Ihr Flugzeug mit den Fußspitzenbremsen fest und nicht mit der Parkbremse. Es sind schon genug Piloten mit versehentlich weiterhin angezogener Parkbremse zum Startlauf ange-



Der auf dieser einfachen Zeichnung dargestellte Sachverhalt sollte zum Grundverständnis gehören: Ab einem Anstellwinkel von ca. 2,5° wachsen mit Erhöhung des Anstellwinkels sowohl Auftrieb (Lift, grüne Linie) als auch Widerstand (Drag, rote Linie). Bis zum rechten Schnittpunkt der beiden Linien bei einem Anstellwinkel von 15° übersteigt der Auftrieb noch erkennbar den Widerstand. Bei einer weiteren Erhöhung des Anstellwinkels ändert sich das jedoch: Der Widerstand wächst jetzt massiv. Der Auftrieb bricht zwar nicht schlagartig auf Null zusammen, nimmt aber rasant ab. Folge von steigendem Widerstand bei gleichzeitig abnehmendem Auftrieb: hohe Sinkgeschwindigkeit.

rollt und haben sich gewundert, dass ihr Flugzeug nicht richtig beschleunigt. Achten Sie dann aber im eigentlichen Startlauf darauf, dass Sie selbst oder ein rechts sitzender Passagier nicht versehentlich auf den Fußspitzenbremsen steht.

Es hat schon tödliche Unfälle gegeben, weil der Pilot mit einem nicht verriegelten Sitz im Start zurückgerutscht ist und dabei das Steuerhorn mit nach hinten gezogen hat. Prüfen Sie immer, ob Ihr Sitz und der eines ggfs. rechts neben Ihnen sitzenden Passagiers richtig verriegelt ist. Auch der Passagier kann sich vor Schreck oder Panik am Steuerhorn festklammern und es mit nach hinten reißen. Prüfen Sie vor dem Start, ob alle Türen richtig verschlossen sind, besonders die Türen, die von Passagieren verschlossen wurden. Manchmal sind Türen noch einen Spalt offen, selbst wenn die Verschlusshebel umgelegt sind. Am besten fahren Sie mit den Fingern einmal die Türspalte entlang und prüfen, ob der Abstand an irgendeiner Stelle außergewöhnlich groß ist.

Blicken Sie bei Tiefdeckern noch einmal auf beide Tragflächen und prüfen Sie, ob die Tankdeckel noch drauf sind. Sollten Sie nicht richtig verschlossen gewesen sein, haben Sie sie wahrscheinlich auf dem Weg von der Halle, von der Tankstelle oder von Ihrer letzten Parkfläche zum Rollhalt schon verloren oder sie baumeln an einer Kette.

Und vor dem Aufrollen geht der Blick noch einmal in den Endanflug und den Queranflug, ob sich noch jemand im An-

flug befindet. Das ist Good Airmanship, die Ihnen Ihr Fluglehrer aber sicher vermittelt hat.

Bedingungen am Platz und beim Wetter

So, nun ist es so weit. Sie haben alles gründlich und gewissenhaft gecheckt, vor Ihnen liegt die freie Piste und Sie setzen Ihre Startleistung. Der Motor läuft rund, Sie haben volle Drehzahl und Fahrtanzeige, aber trotzdem beschleicht Sie ein ungutes Gefühl, denn der Startlauf dauert viel länger, als Sie es erwartet haben. Tatsächlich, Ihr Flugzeug braucht eine ungewöhnlich lange Strecke, bis es zögernd abhebt. Erst jetzt bemerken Sie, dass die Piste eine deutliche Steigung hat.

Oder Ihnen fällt jetzt ein, dass man bei einer regennassen Piste mehr Startrollstrecke benötigt. Dass der Startplatz hoch liegt, haben Sie vernachlässigt. Und bei großer Hitze im Sommer haben Sie sich selbst zwar mehrfach erfrischende Abkühlung verschafft, aber dass Ihr Motor und der Auftriebsbeiwert bei der geringen Luftdichte in schwüler Sommerhitze schwächeln, fällt Ihnen erst ein, als die Halbbahnmarkierung schon sehr nahe kommt.

Eine andere Unfallursache: An der Halle war Ihnen schon ein leichter Rückenwind aufgefallen. Jetzt, am Rollhalt angekommen, bläst er noch kräftiger. Sie fürchten aber, als Angstphase verspottet zu werden und starten trotzdem mit Rückenwind. Und das Pistenende kommt immer näher! Kein Flugleiter der Welt nimmt es Ihnen

übel, wenn Sie vom Rollhalt zurückrollen und eine Piste wählen, die besser zum Wind liegt.

Alles in allem: Auch äußere Faktoren wie Pistenneigung, Pistenzustand, Oberfläche, Platzhöhe, Außentemperatur, Windrichtung und -stärke können bei mangelnder Beachtung einen Start fatal enden lassen. Nehmen Sie ernst, was Sie in der Ausbildung gelernt haben, und führen Sie eine Startstreckenberechnung durch, in der alle diese Einflussgrößen berücksichtigt werden.

Fazit

Viele Startunfälle hätten sich durch sorgfältige Außen- und Cockpitchecks, durch ein wirkliches Verständnis der Zusammenhänge von Anstellwinkel, Auftrieb und Widerstand und durch eine schulbuchmäßige Startstreckenberechnung verhindern lassen. Gönnen Sie sich die Zeit dafür!

Widerstehen Sie der Versuchung, eilig in die Luft kommen zu wollen. Kommen Sie stattdessen lieber sicher in die Luft. Lassen Sie sich von niemandem drängen, vor allen Dingen drängen Sie sich nicht selbst. Mein Tipp: Lesen Sie von Zeit zu Zeit die nachfolgende Tabelle.

Ich wünsche Ihnen sichere Starts und gute Flüge.

Text und Tabelle: Colin Abster
Grafik: nicepng.com

Mit freundlicher Genehmigung aus
LuftSport, Februar/März 2022

– Anzeige –



NEU

DIE REVOLUTIONÄRE ÄNDERUNG
LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE · ORATEX 6000® · UNVERNÄHT

ZULASSUNG ERTEILT
für **ROBIN, JODEL, PIPER**

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

- **OPTIMALE STRÖMUNGSVERHÄLTNISSE**
Weil durch das DESIGN CHANGE auch die beim Vernähen entstehenden Oberflächenverwerfungen des Nähfadens, der Verstärkungsbänder und Abdeckbänder entfallen, werden optimale Strömungsverhältnisse an Flügel und Leitwerken erreicht.
- **WICKELBÄNDER ENTFALLEN**
Es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen installiert, die die Rippen optimal versteifen und den gesamten Auftrieb der Spannung homogen über die vollständige Rippenoberfläche in die Struktur einleiten.
- **KEIN VERNÄHEN**
Das klassische Vernähen entfällt durch das LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE.
- **MODERNES GEWEBE**
Bespannt wird mit ORATEX 6000® UNVERNÄHT, was erheblich an Einrüstzeit spart.
- **OPTIMIERTE FLUGEIGENSCHAFTEN**
Besser geht es aerodynamisch nicht.

Wollen auch Sie Ihre Maschine umrüsten? Dann kontaktieren Sie uns!

LANITZ AVIATION
a division of
LANITZ-PRENA
FOLIEN FACTORY GmbH
AM RITTERSCHLOSSCHEN 20
04179 LEIPZIG
FON: +49 341 4423050
www.LANITZ-AVIATION.com

STARTUNFÄLLE UND ANSÄTZE ZU IHRER VERMEIDUNG

A Motor stottert oder bleibt stehen, weil er keinen oder nicht genug Kraftstoff bekommt.

Mögliche Ursache:	Brandhahn ist geschlossen	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Auf falschen (leeren) Tank geschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Mixture steht nicht auf reich	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Kraftstoffpumpe ist nicht eingeschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Primer ist nicht geschlossen und verriegelt	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Tankbelüftung verstopft	Vermeidung durch gründlichen Außencheck, auch wenn man sich bei Tiefdeckern nicht gern bückt.

B Motor erreicht nicht volle Drehzahl

Mögliche Ursache:	Nach der Magnetprobe wurde nicht auf BOTH geschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check
Mögliche Ursache:	Vergaservorwärmung ist eingeschaltet	Vermeidung durch gründlichen Check

C Flugzeug wird überzogen und stürzt auf das Flugplatzgelände oder kurz dahinter

Ursache:	Steuerhorn zu stark und zu lange gezogen	Vermeidung durch Wissen über die aerodynamischen Vorgänge und Umsetzung in die Praxis. Empfehlung: Stall-Übungen mit Fluglehrer
Mögliche Ursache:	Es wurde nicht bemerkt, dass Trimmung zu weit hecklastig stand. Flugzeug bäumt sich nach dem Abheben für den Piloten überraschend auf	Vermeidung durch gründlichen Check

D Den Piloten ablenkende Einflüsse

Mögliche Ursache:	Bemerkt, dass Tankdeckel nicht drauf ist	Vermeidung durch gründlichen Außencheck
Mögliche Ursache:	Cowling oder Klappe zur Ölkontrolle öffnet sich	Vermeidung durch gründlichen Außencheck
Mögliche Ursache:	Gepäckraumklappe öffnet sich	Vermeidung durch gründlichen Außencheck

E Flugzeug rollt bei voller Drehzahl lange, hebt spät ab

Mögliche Ursache:	Mehr als bisher üblich beladen oder überladen	Vermeidung durch Flugvorbereitung mit Mass-and-Balance-Berechnung und Beachtung des Handbuchs
Mögliche Ursache:	Sie starten mit Rückenwind	Vermeidung durch Beachtung der augenblicklichen Windverhältnisse. Günstigere Pistenrichtung für den Start wählen
Mögliche Ursache:	Piste hat Steigung	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Piste ist nass	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Graspiste	Vermeidung durch Beachtung der lokalen Gegebenheiten und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Hohe Lage des Platzes über MSL	Vermeidung durch Wissen um den Einfluss hoher Platzhöhen und Startstreckenberechnung
Mögliche Ursache:	Hohe Außentemperatur	Vermeidung durch Wissen um den Einfluss hoher Außentemperaturen und Startstreckenberechnung

F Tückische Gründe

Mögliche Ursache:	Plötzliches Hindernis auf der Piste (Menschen, Tiere, Fahrzeuge, anderes Luftfahrzeug)	Vermeidung durch Check des Pistenumfeldes. Empfehlung: Startabbrüche mit Fluglehrer üben
Mögliche Ursache:	Passagier greift ins Steuer	Einschätzung der Passagiere auf Angst, Sorge, aufkommende Panik. Ggfs. nach hinten setzen oder vom Flug ausschließen
Mögliche Ursache:	Leewirbel	Hindernisse in verlängerter Pistenachse können bei starkem Gegenwind zunächst zu Leewirbeln und kurz nach dem Überfliegen zu einer Anströmung von unten führen (erhöht Anstellwinkel) Vermeidung: Beachtung und vorbereitet sein. Auch auf Leewirbel bei Seitenwind gefasst sein, wenn Hindernisse in Luv.
Mögliche Ursache:	Sitz nicht richtig verriegelt	Vermeidung durch gründlichen Check („Ruckelprobe“)

Sie meinen, ich hätte mir die Sache leicht gemacht, weil ich in ständiger Wiederholung auf die Vermeidung durch gewissenhafte Checks hingewiesen habe? Nein, ich wollte es mir nicht leicht machen. Ich bin tatsächlich der Überzeugung, dass sich durch gründliche Checks ein Großteil der Startunfälle von vornherein vermeiden lässt. Aus Gründen der Vereinfachung sind Unfallursachen aus einer Fehlbedienung von Constant Speed Propellern nicht angeführt. Mögliche Fehlerquellen sollten bei der Umschulung auf Verstellpropeller mit dem Fluglehrer besprochen werden.

EINFACHES ONLINE-VERFAHREN

NEUE AUS- UND WEITERBILDUNG FÜR SPORTZEUGEN

Wer Rekorde anerkannt haben oder ein internationales Segelflug-Leistungsabzeichen erwerben möchte, braucht für den Nachweis der Flugleistung einen Sportzeugen. Die Vorgaben für die Dokumentation hat die International Gliding Commission (IGC) im Sporting Code festgelegt. Sportzeuge kann sein, wer sich dafür qualifiziert und einen Sportzeugenausweis erworben hat. Die Bundeskommission Segelflug im DAeC bietet nun ein einfaches, modernes Verfahren dafür an.

Der Erwerb des Sportzeugenausweises ist ab sofort online möglich. Dafür werden die Kandidaten per Video geschult und weisen in einem Quiz ihr Wissen nach. Statt wie früher eine mindestens vierstündige Präsenzschiung zu absolvieren, dauert nun die Schiung per Video nur noch 25 Minuten, das anschließende Quiz als Prüfung ist in zehn Minuten zu schaffen.

Diese Schiung mit Quiz eignet sich sowohl für den Ersterwerb als auch für die Verlängerung der Lizenz. Beim Quiz muss der Kandidat mindestens 20 der 22 möglichen Punkte erreichen. Wer beim ersten Anlauf diese Punktzahl nicht schafft, kann das Quiz nochmals durchlaufen.

Die Auswertungen des Quiz' erfolgen in monatlichen Abständen. Bis zur Ausstellung des Sportzeugenausweises kann es vier Wochen dauern, deshalb bitte rechtzeitig diese Schiung inklusive Quiz absolvieren.

Bitte beachten: Fluglehrer sind nicht automatisch Sportzeugen. Schiung und Quiz sind Voraussetzung für die Beantragung bzw. die Verlängerung des Ausweises.

Der Sporting Code Annex C empfiehlt, dass neue Sportzeugen entweder mindestens das Leistungsabzeichen in Silber oder sich „für eine gewisse Mindestzeit“ mit dem Sport beschäftigt haben. Die Fluglehrerlizenz ist keine Voraussetzung (war es auch nie).



Sportzeugen-Ausbildung im Segelflug

Sportzeuge werden ist jetzt ganz einfach – das geht neuerdings auch online über ein Quiz

Alle Sportzeugen müssen bis zum 31. März 2023 diese Fortbildung durchlaufen. Die alten Nummern verlieren bei Neuvergabe ihre Gültigkeit, spätestens aber zu diesem Termin. Die Vergabe der neuen Sportzeugenlizenzen erfolgt zentral durch die Geschäftsstelle

der Bundeskommission Segelflug im DAeC und wird auf deren Homepage <https://segelflug.aero> und im Onlineportal Copilot veröffentlicht.

Text und Foto: DAeC



Das Video der Bundeskommission Segelflug:
<https://youtu.be/mTuG2WPljns>
 – oder direkt per QR-Code



Quiz: <https://forms.gle/p6DTce7KrQnSbzfr6> –
 oder direkt per QR-Code



Kontakt: Bundeskommission Segelflug im DAeC,
segelflug@daec.de

– Anzeige –

irlshop LUFTFAHRTZUBEHÖR
 by Dieter Schwenk

WISSEN WO DER WIND HERKOMMT!

Beratung gewünscht?
 Service-Hotline: 07381-938760
Scannen für WhatsApp mit Dieter

ixnav
 Authorized Dealer
www.irl-shop.de

NOCH LETZTE PLÄTZE VERFÜGBAR

SÜDDEUTSCHE SEGELFLUG-MEISTERSCHAFT DER 18M-KLASSE IN WINZELN

Von **Samstag, 11. Juni, bis Samstag, 18. Juni**, findet in Winzeln die Süddeutsche Segelflug-Meisterschaft der 18m-Klasse statt. Diese dient als Qualifikation zur Deutschen Meisterschaft 2023. Gleichzeitig werden die „Winzeln Open“ ausgetragen – ein Wettbewerb, der allen Interessierten offensteht. Es gibt noch wenige freie Plätze. Wer also Lust hat, schöne und herausfordernde Flüge über Schwarzwald, Schwäbische Alb, Kraichgau und die angrenzenden Gebiete zu starten, sollte sich beeilen – die Uhr tickt. Ob offizielle Qualifikation für die Deutschen Meisterschaften 2023 oder Teilnahme an den Winzeln Open – der Spaß am Fliegen und in der Fliegergemeinschaft sind sicher. Der LSV Schwarzwald freut sich auf viele Teilnehmer!

Informationen und Anmeldung unter www.airchallenge-winzeln.de

Text: Volker Herbst/red. | Foto: LSV Schwarzwald

Im Juni finden neben der Süddeutschen Meisterschaft auch die „Winzeln Open“ statt



Die Bundeskommission Segelflug im DAeC bittet interessierte Bewerber-Vereine, sich möglichst bald zu melden



DEUTSCHE SEGELFLUG-MEISTERSCHAFTEN

AUSRICHTER FÜR 2023 GESUCHT!

Die Bundeskommission Segelflug im DAeC sucht erneut Bewerber zur Ausrichtung einer Deutschen Segelflug-Meisterschaft 2023 in den großen Klassen und bei den Junioren.

Gesucht werden für 2023 konkret:

- ein Ausrichter für die **Junioren-DM**, idealerweise Ende Mai/Anfang Juni (Pfingsten/Fronleichnam), möglichst nicht im Zeitraum der Junioren-EM, die vom 23. Juli bis 14. August 2023 stattfindet.
- ein oder zwei Ausrichter für die **DM der großen Klassen**, möglichst nicht im Zeitraum der EM, die vom 22. Juli bis 15. August 2023 stattfindet; entweder für einen Ausrichter in drei Klassen (18m-, Doppelsitzer-, Offene Klasse), idealerweise mit 100 Flugzeugen **oder** zweigeteilt: ein Ausrichter

für die 18m-Klasse mit 40 und ein Ausrichter für DoSi- und Offene Klasse mit insgesamt 60 Teilnehmern.

Bewerbungsschluss ist am **Donnerstag, 30. Juni 2022**. Allerdings bittet die BuKo Segelflug dringend darum, dass Bewerber sich früh- und rechtzeitig melden. Denn für 2022 gab es große Probleme, geeignete Bewerber zu finden. Dies soll für die kommenden Meisterschaften unbedingt vermieden werden.

Das Bewerbungs-Formblatt gibt es online unter <https://segelflug.aero/web/index.php/bewerbung-dm-ausrichtung> – oder direkt über den QR-Code.

Text: Bundeskommission Segelflug im DAeC/red.
Foto: DAeC

DIREKT DABEI SEIN

LIVE-TRACKING BEIM HAHNWEIDE-SEGELFLUGWETTBEWERB

Vom **21. bis 28. Mai** findet der 53. Internationale Hahnweide-Segelflugwettbewerb statt. Geflogen wird in der 15m-, 18m-, Doppelsitzer-, Standard- und Offenen Klasse. Wer nicht vor Ort ist, kann den Wettbewerb auch live im Tracking verfolgen. Dieses ist im Internet abrufbar unter <http://wettbewerb.wolf-hirth.de/livetracking.php> – oder direkt über den QR-Code.



Text: red.

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DER VEREINIGUNG DEUTSCHER PILOTINNEN (VDP) BIELEFELD GIBT ES DOCH!



Ankunft in Oerlinghausen

Die 53. Jahreshauptversammlung (JHV) der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) fand vom 10. bis 12. September 2021 statt und wurde von Helga Strack in Bielefeld organisiert. Usch Diermann berichtet von der Zusammenkunft der Pilotinnen.

Beginn und Ende der Versammlung waren in Oerlinghausen. Coronaauflagen – darunter Abstandswahrung und Formalitäten – erschwerten die Organisation in Bezug auf Raumbeschaffung für die Allgemeintreffen, die JHV-Veranstaltung an sich, Übernachtung und Verköstigung. Und die Transporte zwischen Bielefeld und Oerlinghausen sowie Besichtigungen etc. wurden durch viele Baustellen zusätzlich belastet. Aber als Erste Vorsitzende der Flugplatzgemeinschaft Oerlinghausen (FGOe) und mit ihrer langjährigen Erfahrung im Ausrichten von Veranstaltungen aller Art hat Helga Strack diese Herausforderung wunderbar gemeistert – und nach eigenen Worten auch noch Freude daran gehabt.

Insgesamt nahmen 52 Personen teil, davon 43 Pilotinnen und neun Fördermitglieder. Es war erfreulicherweise ein bunter Mix aus älteren und jüngeren Pilotinnen (bezogen auf die Mitgliedschaft). Von den ursprünglich in 14 Flugzeugen angemeldeten Besatzungen konnten

wetterbedingt nur fünf in Oerlinghausen und eine in Bielefeld landen.

Nasser Empfang

Nach der offiziellen Eröffnung der Zusammenkunft in der Flugplatzgaststätte in Oerlinghausen durch die Präsidentin Heike Käferle hieß der Bürgermeister von Oerlinghausen die Teilnehmerinnen willkommen. Er hob die Bedeutung von Bielefeld hervor und kündigte eine

100-Jahr-Feier für den Flugplatz Oerlinghausen in sieben Jahren an. Rolf Tiemeyer, Geschäftsführer der FGOe, erläuterte die Bedeutung des Platzes mit seinen 13 eigenständigen Vereinen. Und Helga Strack betonte in ihrer Begrüßungsrede ihre innige Verbundenheit mit dem Flugplatz EDLO.

Nach einem Imbiss ging es mit Bus bzw. Privatwagen zum Hotel Golden Tulip. Welch ein rauschender Empfang in

Eine Stadtführung durch Bielefeld stand ebenfalls auf dem Programm





Die eigentliche Hauptversammlung sowie der Galaabend fanden im „Lenkwerk“ statt

Bielefeld! Der Himmel öffnete seine Schleusen und bescherte den Teilnehmerinnen einen anhaltenden Wolkenbruch, sodass sogar Gullideckel hochgedrückt wurden und sich kleine Fontänen bildeten. Dies verzögerte noch mehr das Check-in-Prozedere mit seinen coronabedingten Auflagen. Im Eiltempo ging es dann zu Fuß oder im Bus zur Sparrenburg, dem Wahrzeichen von Bielefeld. Sämtliche Impfausweise mussten gecheckt werden, um späteren Einlass im Restaurant sicherzustellen.

Der Einführung in die wechselvolle Geschichte dieser 1256 erbauten Burg und späteren Festung folgte ein Gang durch dunkle, feuchte Kasematten mit kanonensicheren Wänden – bei Taschenlampenbeleuchtung wegen eines Stromausfalls durch einen Blitzeinschlag. Wie erquickend danach die gemütliche, rustikale Labsal im Rittersaal, mit lebhaften Gesprächen nach der langen, coronabedingten Reise-Abstinenz. Ein erfrischender Abendspaziergang zurück zum Hotel rundete den ersten Tag ab.

Gelungene JHV im „Lenkwerk“

Am nächsten Morgen fand die eigentliche JHV im „Lenkwerk“ statt. Im Vorraum hochpolierte Oldtimer, im Veranstaltungsraum große, runde Tische mit

gebührendem Abstand, bereits liebevoll mit Holzfigürchen für die abendliche Galaveranstaltung dekoriert. Tribüne, Overhead-Projektor, gedruckte Jahresberichte der Referentinnen und Getränke auf den Tischen – alles war perfekt.

Es folgten eine Kurzbegrüßung von Helga Strack und die offizielle Eröffnung durch Präsidentin Heike Käferle – inklusive Erwähnung, dass die JHV und auch die abendliche Veranstaltung von Helga gesponsert worden waren. Nochmals an sie ein Dankeschön und einen Applaus.

Viele neue Mitglieder und Ehrungen

Der folgende Ablauf glänzte durch Professionalität. Alle Referentinnen trugen ihre Berichte vor. 18 neue Mitglieder waren im Berichtsjahr zu verzeichnen, von denen die Anwesenden kurz persönlich vorgestellt wurden. Usch Diermann erhielt eine Ehrennadel für ihre 50-jährige Mitgliedschaft sowie eine Kopie ihres Aufnahmeantrags vom 21. Juli 1971. Außerdem erhielten weitere Mitglieder Ehrennadeln für die 25-jährige Mitgliedschaft.

Die JHV 2022 wird in Leipzig stattfinden. Vorschläge für 2023 wurden erbeten.

Insgesamt ein reibungsloser, gestraffter Ablauf. Glückwunsch!

Unterwegs in Bielefeld

Im Anschluss gab es leckere Häppchen und Desserts, auch ein individueller Besuch der Trauautos oder die Begutachtung der Tombolapreise des Abends waren möglich. Rückfahrt zum Hotel.

Nach einer Stunde trafen sich die Teilnehmerinnen zum klassischen Altstadt-rundgang bzw. zu einer Stadtrundfahrt im Bus. Hierbei konnten sie ihre Kenntnisse über Bielefelds Wirken, Ruhm und Reichtum früher und heute vertiefen. Danach Ruhepause oder Stadtbummel in Eigenregie. Letzteres wurde unerwartet belohnt mit einer interessanten Straßen-Modenschau, der „Tour de la Mode“.

Galaveranstaltung mit Tombola

Abends fand dann die Galaveranstaltung statt, wieder im Lenkwerk. Nach dem Buffet lief Ruth Haliti zu Hochform auf. Mit marktschreierischem Geschick und überwältigendem Charme gelang es ihr, alle Lose der Tombola zu verkaufen. Die Erlöse kommen erneut der Förderung junger Pilotinnen in der VDP zugute. Der Hauptgewinn, ein Flug mit einem Helikopter, gesponsert von Heliflight, ging an Ruth Haliti. Sie wiederum versteigerte diesen zugunsten der Flutopfer an der Ahr.

Nach dem Essen verstärkte die Musik den Bewegungsdrang. Von da an war kein Halten mehr und fast alle zog es auf die Tanzfläche. Wie sagt man so schön im Norden? „Je oller, je doller“. Für die einen oder anderen wurde es ein langer, beschwingter Abend.

Am nächsten Morgen trafen sich noch einige Pilotinnen auf dem Flugplatz in EDLO in Eigenregie, wo sie die Flugvorbereitung vornahmen oder schon Pläne für neue Zusammenkünfte schmiedeten.

Text: Usch Diermann/red.
Fotos: VDP

Mit freundlicher Genehmigung aus den VDP-Nachrichten 2021/2022

MARGA VON ETZDORF

EIN MÄDCHEN AUS GUTEM HAUSE UND IHR SPORTWAGEN DER LÜFTE

Es gibt einige berühmte Pilotinnen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und manches ist über sie berichtet worden. Fliegen war für die wenigen, meist jungen Damen aus der gehobenen Gesellschaft ein oft gegen die Konventionen hart erkämpftes Privileg – so auch bei Marga von Etzdorf. Hedwig Sensen berichtet über deren außergewöhnliche Fliegerkarriere.

Geboren am 1. August 1907 als Margarete Wolff in Spandau, Tochter des preußischen Hauptmanns Fritz Wolff und seiner Ehefrau Margarete, wuchsen Marga – noch nicht einmal vier Jahre alt – und ihre Schwester nach einem tödlichen Unfall ihrer Eltern bei dem Großvater mütterlicherseits auf, und zwar im Hause des preußischen Infanteriegenerals Ulrich von Etzdorf in Berlin, dessen Namen die junge Marga dann auch bekam.

Den Sommer verbrachten die Mädchen auf seinem Gut in der Nähe von Gehren in der Niederlausitz. Dort betreut und unterrichtet wurden die beiden Schwes-

Als 20-Jährige, nachdem Marga von Etzdorf auf dem Flugplatz Staaken in der Fliegerschule Bornemann als erste Berlinerin ihr Pilotenexamen abgelegt hatte (Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-505)

tern von Privatlehrerinnen, den Fräuleins, die es nicht leicht mit den beiden unternehmungslustigen Geschwistern hatten. Margas schulische Leistungen waren wohl ganz in Ordnung, bis auf Erdkunde – sehr erstaunlich, denn Marga entwickelte später ein großes Faible für Langstreckenflüge.

An die Schulzeit schloss sich ein Jahr Frauenfachschule an, um alle praktischen Dinge der Haushaltsführung zu lernen. Für die sportliche Marga aber waren Fechten, Reiten und Hockey wichtiger, und die geheime Sehnsucht zu fliegen begleitete sie seit ihrer Kindheit.



Von Staaken zur Copilotin bei der „Deutschen Luft Hansa“

Die Erfüllung brachte 1927 ein Zufalls-geschenk eines Bekannten: ein Rundflug in Staaken. Dieser bestimmte ab dann ihren Lebensweg nach ihrem Leitsatz „Der Flug ist das Leben wert“. Der Großvater unterstützte ihren Lebensraum und schon wenige Monate später machte die damals 20-Jährige an der dortigen Flugschule ihren A-Schein und im Anschluss ihren Kunstflugschein in Würzburg. Sie war zu jener Zeit erst die dritte Pilotin in Deutschland, neben Melli Beese und Thea Rasche. Außerdem erhielt sie 1929 als erste Frau weltweit den Segelflugschein und erreichte beim 10. Rhön-Wettbewerb einen Ehrenpreis.

Allen Unkenrufen zum Trotz und mit dem schlagenden Argument, dass man als zweiter Flugzeugführer kein Unheil verursachen könne, kam sie 1927 als erste

Marga von Etzdorf im Jahr 1930 (Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-503)





Herzlicher Empfang in Tokio, nachdem Marga von Etdorf als 24-Jährige den Flug Berlin – Tokio ohne jede Begleitung absolviert hatte (Bundesarchiv Bild 183-W0801-521)

Bonn-Hangelar belegte sie den vierten Platz.

Margas Sehnsucht aber waren Langstreckenflüge und so flog sie 1930 nach Konstantinopel (heute Istanbul). Ihr kleiner Armstrong-Siddeley-Gene-5-Zylinder-Sternmotor machte immer wieder Probleme und führte auf dem Hinflug zu mehreren Notlandungen, allerdings ohne größere Schäden am Flugzeug. Zurück in Deutschland gab es keine Zwischenfälle. Zu gerne wäre Marga beim Hindenburg-Flugwettbewerb dabei gewesen, aber wegen des ausländischen Motors in ihrem Junior wurde ihr die Teilnahme verweigert.

Flug nach Gran Canaria

Für ihre zweite Langstrecke nach Las Palmas auf Gran Canaria baute sie Zusatztanks in ihren Junior ein. Ein unangemeldeter Zwischenstopp in Marokko ging nur deshalb glimpflich ab, weil er von einer Pilotin durchgeführt wurde, die man dort weder verhaften, noch deren Flugzeug man beschlagnahmen wollte. Glück gehabt – nicht aber beim Rückflug von Las Palmas, wo sie frenetisch bejubelt worden war. Schwere Unwetter zwangen sie, in Sizilien notzulanden. Der Start auf dem durchnässen Gelände führte zur Kollision mit Mauerresten und der schwer beschädigte Junior musste schließlich per Eisenbahn zur Reparatur nach Deutschland transportiert werden.

Wohl auch finanziell unterstützt von Hugo Junkers, plante sie kurze Zeit später ihren Flug nach Tokio. Zahlreiche Überflug- und Landegenehmigungen für die 11.000 Kilometer lange Strecke mussten beantragt werden.

Am 18. August 1931 startete Marga von Berlin aus und musste bereits ungeplant wegen schwieriger Wetterbedingungen in Königsberg zwischenlanden. Von dort ging es weiter über Moskau, entlang der Wolga nach Kasan, über den Ural entlang der Transsibirischen Eisenbahn bis Novosibirsk, Hailar, über die Taiga, den Baikalsee nach Mukden und einen weiteren Ort zum Auftanken für den Flug über das Japanische Meer nach Osaka mit Ziel Tokio.

Ankunft in Japan

Nach elf Tagen waghalsigen Flugs wurde sie euphorisch in Japan und Deutschland gefeiert – als erste Frau, die im Alleinflug

Copilotin bei der „Deutschen Luft Hansa“ auf der Junkers F13 auf den Strecken Berlin-Breslau, Berlin-Stuttgart-Basel und Dresden-Leipzig für insgesamt 10.000 Kilometer zum Einsatz, was wohl etwa 80 Flugstunden entsprach.

Danach wechselte sie zur Hamburger Luftverkehrsgesellschaft und erflug weitere 5.000 Kilometer, die sie als Voraus-

setzung für den Erwerb des B2-Flugscheins benötigte.

Unterstützung durch Melitta Schiller

Die DVS, Deutsche Verkehrsfliegerschule, nahm keine Frauen auf, sodass Marga sich die dazugehörige Theorie selbst beibrachte mit Unterstützung von Dipl.-Ing. Melitta Schiller, die später nach Heirat als Melitta von Stauffenberg durch ihre Erprobung von Sturzflugvisieren in der Junkers Ju 87 und 88 zu großen Ehren kam.

Margas Großeltern waren sehr stolz auf sie als erste Pilotin mit einem kommerziellen B2-Flugschein, der zum Führen von Flugzeugen bis 5.000 Kilogramm Gewicht und bis zu acht Sitzen berechnete. Diesen erwarb ihre „Lehrerin“ Melitta Schiller übrigens erst später.

Kauf der Junkers A 50 Junior

Die Großeltern waren es auch, die Marga den Kauf eines „Sportwagens der Lüfte“, einer Junkers A 50 Junior, ermöglichten. Marga ließ die Maschine gelb lackieren und auf den Namen „Kiek in die Welt“ in Anspielung auf ihre schon in Planung befindlichen Fernflüge taufen. Erst einmal aber unternahm sie mit dem Junior gegen Bezahlung Rund-, Werbe- und Kunstflüge. Bei den ersten Deutschen Damenkunstflugmeisterschaften 1930 in



Porträt von 1932 – ein Jahr vor Marga von Etdorfs Tod (Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-500)

Europa und Asien mit Ziel Tokio überquert hatte. Marga von Etdorf vertiefte auf diese Weise die freundschaftlichen Bande zwischen Deutschland und Japan. Auch die Luft Hansa gratulierte zu ihrem „Eintreten der deutschen Luftgeltung in der Welt“.

Doch der Triumph sollte nicht allzu lange währen: Der Rückflug endete in einer Katastrophe. Nach einem Zwischenstopp in Bangkok setzte kurz nach dem Start der Motor aus und Marga stürzte mit ihrem Junior ab. Nur noch Trümmer blieben von ihm übrig, Marga wurde schwer verletzt und es dauerte mehrere Monate, bis sie so weit genesen war, um mit einer „Verkehrslinie“ zurück nach Deutschland zu fliegen. Die „letzte Etappe“ flog sie dann in einem von Freunden bereitgestellten Flugzeug nach Tempelhof, wo sie strahlend, in Erinnerung nur an das Schöne ihres Japanflugs, aus dem Flugzeug stieg. Sympathien erwarb sie sich mit diesem gespielten Auftritt nicht mehr unbedingt.

Dennoch wurde sie mit höchsten Ehren bedacht: Für ihre fliegerischen Leistungen erhielt sie in Japan die „Goldene Verdienstmedaille“ des Kaiserlich Japanischen Aero-Clubs und der Deutsche Aero-Club verlieh ihr seine höchste Auszeichnung, die „Goldene Ehrenplakette“.

Unterstützung durch Klemm in Böblingen

In Gedanken war sie indessen schon bei den Vorbereitungen ihres nächsten Langstreckenflugs. Ganz real musste sie aber erst einmal mit Vorträgen Geld verdienen. Eigentlich wollte sie nach Kapstadt fliegen, hörte dann aber, dass Elly Beinhorn, die sie kannte und auch des Öfteren getroffen hatte, ebenfalls nach Kapstadt fliegen wollte.

Also änderte sie ihren Plan und wollte nun im Alleinflug nach Australien fliegen. Aber Marga hatte kein eigenes Flugzeug mehr und durch ihre Abstürze bedingt war es sehr schwierig, Unterstützer für dieses Vorhaben zu finden, was ihr aber letztlich doch gelang: Die Firma Leichtflugzeugbau Klemm in Böblingen stellte ihr eine Klemm Kl 32 mit der „Ermahnung“ zur Verfügung, diese bitte unverseht wieder zurückzubringen.

Suizid nach Bruchlandung

Am 27. Mai 1933 startete sie vom Flugplatz Berlin-Staaken Richtung Australien,

aber leider fand das Vorhaben bereits am Folgetag mit einer Rückenwindlandung mit anschließendem Bruch am Flugplatz von Aleppo in Syrien ein jähes Ende, wobei die Klemm wohl durchaus noch in einem reparablen Zustand war. Marga erbat sich unmittelbar danach einen Raum am Flugplatz, um sich ein bisschen auszuruhen – aber sie setzte dort ihrem Leben mit einer Pistole ein abruptes Ende. Pistole und Munition hatte sie entgegen den Bestimmungen internationaler Abkommen mitgeführt.

Ihr selbst gewähltes Ende mag resultieren aus der Verzweiflung über ihre erneute Bruchlandung und in dessen Folge mit dem zu erwartenden Ende jeglicher Unterstützung ihrer Fliegerei. Doch Marga von Etdorf könnte es auch in Erwartung der möglichen Konsequenzen aus dem illegalen Mitführen von Pistole und Munition herbeigeführt haben, die sicher im Zusammenhang mit einem „gewissen Sponsoring“ zu werten sind. Auf die weiteren politischen Reaktionen soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Rivalität mit Elly Beinhorn

Zurück zu Margas Fliegerei, die nach nur knapp sechs Jahren mit ihrem Tod im Alter von nicht einmal 26 Jahren endete: Wahrscheinlich deutlich weniger als 500 Flugstunden hatte sie in dieser Zeit absolviert. Es wird vermutet, dass sie ihre Solo-Langstreckenflüge aus einer gewissen Rivalität zu Elly Beinhorn heraus unternahm. Sie waren allesamt spektakulär – und dies nicht nur ihrer Bruchlandungen wegen. Übergroßer Wagemut und ein insgeheim verbissenes Messen mit Elly Beinhorns erfolgreichen Rekordflügen könnten Margas Antriebsfeder für ihre waghalsigen Langstreckenflüge mit zahlreichen Unfällen gewesen sein.

Verglichen mit heutigen einmotorigen Flugzeugen waren Margas Flugzeuge für ihre Flüge mehr als spartanisch ausgestattet: Kompass und Karte für die terrestrische Navigation und, falls überhaupt vorhanden, eine rudimentäre Ausrüstung für die Fluglagekontrolle neben ein paar Triebwerks- und Kraftstoffanzeigen – das war es im Wesentlichen.

Nur damit ausgerüstet derartige Langstreckenflüge durchzuführen, ist für uns heute unvorstellbar. Da brauchte es die Einstellung von Marga von Etdorf „Der Flug ist das Leben wert“ – verewigt auf ihrem Grabstein auf dem Invalidenfriedhof in Berlin.



Grabmal auf dem Berliner Invalidenfriedhof

Quellen:

- Buch „Kiek in die Welt“, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1931
- Buch „Schneidige deutsche Mädels“, 2007, Dr. Evelyn Crellin, Wallstein Verlag
- Buch „Elly Beinhorn, Premieren am Himmel“, 1991 Langen Müller

Text: Hedwig Sensen
Fotos: Wikimedia Commons/
Bundesarchiv/Hedwig Sensen

Mit freundlicher Genehmigung aus den
VDP-Nachrichten 2021/2022





◀ „Deutschlands jüngste Gold-C-Pilotin Ingrid Blecher“ – aus dem VDP-Fotoalbum

ZUM JUBILÄUM: 60 JAHRE ERSTER ALLEINFLUG VON INGRID BLECHER

ENGAGIERTE STREITERIN FÜR DEN FRAUEN-SEGELFLUG

Erster Alleinflug vor 60 Jahren: So steht es in Ingrid Blechers sportlichem Lebenslauf. Das war 1961 auf dem Flugplatz Eisernhardt bei Siegen und Ingrid war im jugendlichen Alter von 16 Jahren. Gisela Weinreich berichtet über den fliegerischen Werdegang und die großen Verdienste ihrer langjährigen Fliegerkameradin.

Damals habe ich leider noch überhaupt nicht ans Segelfliegen gedacht. Ich sah Ingrid zum ersten Mal auf dem Flugplatz Fayence im Frühjahr 1973. Ingrid war mit einem Kestrel am Start und war schon bekannt als erfahrene, engagierte Segelflugpilotin, souverän und selbstbewusst.

Sie erzählte mir, dass 1975 in Kassel-Calden bei der Deutschen Segelflug-Meisterschaft

der Clubklasse erstmalig ein Frauen-Segelflugwettbewerb integriert werden sollte und fragte mich, ob ich nicht Lust hätte, daran teilzunehmen. Das war der Auslöser für meine andauernde Begeisterung für das Segelfliegen unter Wettbewerbsbedingungen. Danke Ingrid!

Gute Kontakte in der ganzen Bundesrepublik

Ingrid war schon frühzeitig eine emsige Netzwerkerin. Sie hatte gute Kontakte zu Fred Weinholtz. Zusammen setzten sie Ziele, wie die Segelfliegerinnen in der damaligen Bundesrepublik Deutschland für die Wettbewerbsfliegerei motiviert, besser gefördert, wettbewerbsfähiger werden könnten. Internationale Frauenwettbewerbe wurden etabliert als Vorläufer von FAI-Frauen-Europa- und -Weltmeisterschaften.

Ingrid war von Anfang an dabei und konnte sich ein Urteil bilden, was zu tun ist, um den Anschluss an das Niveau der osteuropäischen Segelfliegerinnen im Wettbewerb zu erreichen oder mit mehr Selbstvertrauen bei Deutschen Segelflugmeisterschaften anzutreten.

Gründerin des „Hexentreffens“

So lud sie 1975 auf dem Flugplatz Siegerland zum ersten „Hexentreffen“ ein. Segelfliegerinnen aus Nord und Süd der Bundesrepublik, sogar Pilotinnen aus Belgien reisten an, einige trugen die Gold-C mit drei Diamanten! Es war ein beeindruckendes Treffen mit reger Diskussion

über Maßnahmen und Einflussnahme im DAeC für den Werdegang „Frauen im Luftsport“.

Nach über 40 Jahren haben die Treffen der Luftsportlerinnen sogar an Bedeutung und Interesse zugenommen und sind fester Bestandteil im Terminkalender. Informationsaustausch unter den Segelfliegerinnen, Kommunikation, Tipps und Anregungen, interessante Vorträge aus allen Bereichen des Luftsports und der Luftfahrt sind das Markenzeichen der Veranstaltung.

Förderung von Frauen im Leistungssegelflug

Ingrid hat maßgeblich dazu beigetragen, dass in den 1970er-Jahren eine erfolgversprechende Strategie entwickelt wurde, Segelfliegerinnen zu ermuntern, sich Wettbewerben zu stellen, auch selbstbewusst gegen die starke männliche Konkurrenz anzutreten. Dazu gehörte die Schaffung eines Frauenkaders und Einbeziehung der Spitzenpilotinnen in das Förderkonzept des Deutschen Sportbundes. Ingrid war Vorbild und Macherin, treibende Kraft, Gehörverschaffende bei den sportpolitischen Entscheidungsträgern des DAeC. So kennen wir Ingrid seit Jahrzehnten, die sich immer wieder für Chancengleichheit im Segelflugsport der Frauen einsetzte und immer noch darüber wacht. Und das mit großem Erfolg!

Segelfliegerinnen kamen in den 1970er- und 80er-Jahren nicht in den Genuss finanzieller Förderungen oder gar in die

Ingrid Blecher
auf der Wasserkuppe ▼





▲ Ingrid Blecher in der ASK 21



▲ „Hexentreffen“ 2015 in Berlin – die Hexe wird immer an die nächste Veranstalterin weitergegeben

Auswahl, ein Förderflugzeug des DAeC für ein Jahr kostenfrei fliegen zu dürfen. Das hat Ingrid durch großzügige Spenden aus eigener Tasche geändert. Die Siegerin der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) in der Frauenwertung erhielt den gleichen Geldpreis wie die männlichen Mitstreiter, welche die allgemeine DMSt-Wertung anführten.

Mitarbeit im Dr. Angelika Machinek Förderverein

Mit der Gründung des Dr. Angelika Machinek Fördervereins für Frauensegelflug (AMF), in dem Ingrid sogleich ins Präsidium einzog und das Finanzressort übernahm, wurde die Möglichkeit geschaffen, Förderflugzeuge zu kaufen. Die Siegerin der DMSt in der Frauenwertung hatte nun die gleiche Chance, ohne großen Kostenaufwand zu trainieren und Wettbewerbe zu fliegen.

All die verschiedenen Maßnahmen trugen zur Leistungssteigerung bei. Das Ziel, auf hohem sportlichem Niveau Paroli bieten zu können, sei es bei allgemeinen Qualifikationswettbewerben oder bei Segelflug-Weltmeisterschaften der Frauen, wurde weitestgehend erreicht. Ingrids Engagement war eine Blaupause für andere Segelfliegerinnen, die in ihren Fußstapfen folgten und sich bemühten, in vielen Bereichen des Segelflugsports für Chancengleichheit einzutreten, an Selbstständigkeit, Selbstvertrauen, auch Kampfgeist und Durchsetzungskraft appellierten und das alles vorlebten.

Hohe Integrationskraft

Wer nun glaubt, Ingrid kämpfte mit schierer Verbissenheit, der täuscht sich. Ihre Art zu helfen und Frauen im Sport zu unterstützen, waren gute Argumente, die auch bei manchen Spitzenpiloten Anklang fanden. Die effiziente Netzwer-

kerin hatte viele mit ins Boot geholt, man kann sie gar nicht alle nennen.

In frühen Jahren waren es unter anderem Heinz Huth, Hans Zacher und der Europameister der Clubklasse, Werner Müller. Unterstützung fanden wir bei vielen Nationalmannschaftspiloten. Sie haben sich als Trainer und Coaches zur Verfügung gestellt. Einfach großartig!

Allerdings gab es auch Verteilungskämpfe, wenn es ums liebe Geld ging. Deshalb wollte man die Frauen-Segelflugmeisterschaften abschaffen und die Fördermittel allein der Nationalmannschaft für Weltmeisterschaften zugutekommen lassen. Die Segelfliegerinnen seien über viele Jahre gefördert worden, jetzt sei es an der Zeit, sich in gemischten Meisterschaften zu beweisen, so der Tenor. Ingrid hielt in den Gremien dagegen. Die Women World Gliding Championships waren in der IGC/FAI etabliert und die besten Pilotinnen der Welt fliegen um den Titel Frauen-Segelflug-Weltmeisterin. Auch dafür brauchen sie ein Budget, was Ingrid eisern verteidigt hat.

Immer für einen Spaß zu haben

Mit einer kleinen Anekdote am Rande möchte ich in Erinnerung bringen, was Ingrid so alles „draufhat“. 1977 wurde der 3. Internationale Frauen-Segelflugwettbewerb in Oerlinghausen ausgetragen, parallel dazu der Deutsche Frauen-Segelflugwettbewerb. Ingrid flog erfolgreich in eine gute Platzierung.

Der Veranstalter hatte sich ein lustiges Schlechtwetterprogramm ausgedacht. Er stellte reichlich bunte Stoffe für eine Modenschau zur Verfügung. Alle waren emsig. Abends begann die Show. Die Frauen waren die tollsten Verkleidungskünstlerinnen. Aber eine fiel besonders aus dem Rahmen: Ingrid Blecher trippelte

über den Laufsteg als Femme fatale im Charleston-Look der goldenen 20er-Jahre, tolles Kleid mit Fransen, lange Handschuhe im Audrey-Hepburn-Stil, dazu der langstielige Zigarettenhalter, den sie graziös in der Hand hielt. Blonde kurze (echte!) Haare mit Stirnband und Perlenschmuck, was für ein Auftritt! Brausender Beifall!

Ein Gewinn für alle fliegenden Frauen

Was uns natürlich noch mehr in Erinnerung bleibt, sind ihre erfolgreichen Flüge im Segelflug, ob Höhenrekorde oder ein deutscher Klassenrekord, Teilnahme an deutschen und internationalen Wettbewerben. Wir sind dankbar für ihre Unterstützung und Stimme, wenn es in der Bundeskommission Segelflug des DAeC um sportpolitische Entscheidungen geht, welche die Frauen betreffen. Und selbstverständlich bleiben die Hexentreffen für immer das Erbe Ingrid Blechers.

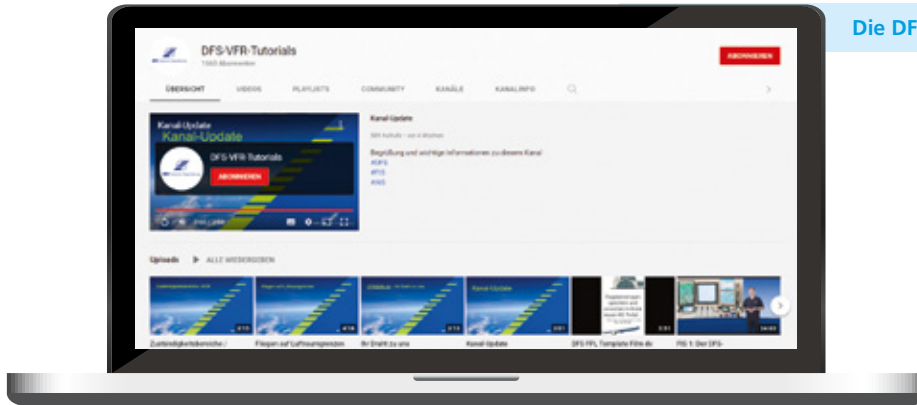
Ingrid war aber auch erfolgreich im Berufsleben. Man schätzte sie als Vorstandsmitglied einer angesehenen Firma. Ebenso setzte sie ihr Wissen und Können als Kassenwartin ein und tut es immer noch, genannt seien heute AMF und die Traditionsgemeinschaft Alte Adler.

Ingrid ist noch im Gründungsjahr in die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) eingetreten und hat die Mitgliedsnummer 26. Sie hat immer wieder für die VDP geworben. Es war und ist ihr ein aufrichtiges Anliegen, Frauen im Luftsport, in der Luftfahrt zu unterstützen, genauso wie es die Vereinigung Deutscher Pilotinnen in ihren Statuten festgeschrieben hat. Liebe Ingrid, wir haben dir viel zu verdanken!

Text und Fotos: Gisela Weinreich
Mit freundlicher Genehmigung aus den VDP-Nachrichten, Ausgabe 2021/2022

DFS-VIDEOKANAL

NEUE „HOW-TO“-VIDEOS AUF YOUTUBE



Die DFS bietet kurze Übungsvideos für VFR-Piloten

Die Inhalte umfassen hauptsächlich den Flight Information Service FIS und den Aeronautical Information Service AIS, können aber auch durch weitere hilfreiche Themen ergänzt werden.

Der DFS-Kanal findet sich unter https://www.youtube.com/channel/UChoMMhGKCVKtFE_8Zul_YTQ – oder direkt über den QR-Code.



Text/Screenshot: red.

Ab sofort gibt es auf dem YouTube-Kanal der Deutschen Flugsicherung (DFS) neue „How-To“-Videos mit Tutorials für die Allgemeine Luftfahrt. Im Unterschied zu den bereits eingestellten längeren Videos werden künftig einzelne

Themen in verschiedenen Kurzvideos behandelt. Mittelfristig werden die langen Videos offline genommen. So sollen eine hohe Aktualität und eine bessere thematische Betrachtung erreicht werden.

ZUM LERNEN UND ÜBEN:

VIDEO UND PDF ÜBER DIE LUFTRAUMLSTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Tino Janke ist Flugkapitän, beschäftigt sich auch sonst viel mit Flugsicherheit und entwickelt Anwendungen in diesem Bereich – unter anderem die App „Easy Memory Item“ (der adler berichtete). Zur Einstimmung in die neue Flugsaison hat Janke eine Übersicht zu allem gemacht,

was es im deutschen Luftraum zu beachten gilt. Diese Übersicht gibt es sowohl in einem ca. 50-minütigen Video auf YouTube als auch in einem PDF, das zum Beispiel zum Lernen und Üben, aber auch für den Unterricht verwendet werden kann. Beides steht kostenlos zur Verfügung.

Das PDF findet sich unter: https://easymemoryitem.com/uploads/Luftraum_Trainings_PDF-Easy_Memory_Item.pdf – oder direkt per QR-Code.



Das Video gibt es unter <https://youtu.be/aqWu5p64IPE> – oder direkt per QR-Code.



Demnächst sollen weitere, kürzere Videos hinzukommen, die einzelne Lufträume behandeln – somit sollen die Zuschauer nicht die kompletten 50 Minuten anschauen müssen, sondern können sich die Infos auch Stück für Stück holen.

Text und Screenshot: red.



Wie ist der deutsche Luftraum aufgebaut und was müssen Luftsportler dabei beachten? Diese Fragen beantwortet Tino Janke zum Saisonbeginn

UPDATE DER DFS FÜR 2022

VFR-PILOT-INFO LUFTRAUM E

Zur Information der VFR-Luftfahrt in Deutschland hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) eine für 2022 überarbeitete Version von wichtigen Fakten für das Fliegen im Luftraum E zusammengestellt, die zu beachten sind.

Die wesentlichen Anpassungen beziehen sich auf die Kartengrafik und die Legenden auf der letzten Seite des Dokuments.

Die Zusammenfassung ist als PDF-Datei zu finden unter www.dfs.de (→ Services → Customer Relations → Newsletter → Archiv VFR-Newsletter → Ausgabe 01/2022) – oder direkt über den QR-Code.



Text: DFS/red.

TECHNIK

149. ZELLENWART-LEHRGANG

„GIBT'S DAZU NOCH KÄSE?“

Ende Februar fand auf dem Klippeneck der 149. Zellenwart-Lehrgang statt. Hans-Jörg EBBach hat teilgenommen und berichtet von seinen Erfahrungen.

Flugplatz Klippeneck, 28. Februar 2022: Ein eiskalter Ostwind fegt über den Platz. Ein kleines Grüppchen drängt sich frierend vor der Werkstatt zusammen und harret erwartungsvoll des Beginns des Zellenwart-Lehrgangs.

Auftritt unserer Ausbilder Hans Hörber, Willi Nuofer und Martin Hauns. Wir werden ins Allerheiligste eingelassen. Der Duft von Holz und Harz begrüßt uns. Neidisch schweifen unsere Blicke über Werkbänke, Schränke und Werkzeuge, Werkzeuge und noch mehr Werkzeuge – ein Paradies! Jetzt geht es los: Inspektion, Wartung, vorbeugende Instandhaltung und kleinere Reparaturen. Wir tauchen ab in die Eingeweide der Flugzeuge. Schon werden erste Rufe laut: Wie soll ich die Schraube aufkriegen? Verd..., wo ist die Beilagscheibe hin?

Aller Anfang ist schwer

Aktionismus trifft auf Zen: Welchen Wert hat ein Splint? Materialwert: Cent-Betrag. Bedeutung: stark ansteigend, wenn man erst einmal versucht, um das Steuergerüst herum den Kopf des Splints mit der Spitzzange zu fassen zu bekommen,



Die Teilnehmer des 149. Zellenwart-Lehrgangs auf dem Klippeneck

nachdem das Teil irgendwie in die Kronenmutter hineingerutscht ist. Ich wünsche mir 20 Zentimeter lange Finger mit je fünf Gelenken – allseits drehbar. Endlich: Er ist draußen. Ich war kurz davor, die Flex anzusetzen.

Der Zusammenbau beginnt: Die Filzdichtung dreimal in den Rumpf fallen lassen und unter lauten Kommentaren wieder rausfischen. Bolzen durchstecken, Kronenmutter draufdrehen und den Splint durch die Mutter und die Bohrung in der Schraube fädeln. War ein Witz: Wo ist die Bohrung? Endlich! Der Splint ist drin, umgebördelt und in die Kronenmutter

eingedrückt. Voller Stolz präsentieren wir unser getanes Werk. Ein scharfer Blick von Hans: „Ihr habt die Stange verkehrt herum eingebaut!“

Bevor ich es schaffe, mich vor Verzweiflung in die Bandsäge zu stürzen, ertönt der rettende Ruf: „Mittagessen!“

Ausgezeichnete Versorgung

Wir traben zu den Autos und kutschieren gemeinsam zur Ausflugsgaststätte. Die hat extra für uns geöffnet. Gute Gerichte, fantastische Portionen. Heute gibt es Spaghetti bolognese. Zweieinhalb Kilo –



Eifriges Arbeiten in der Werkstatt

für jeden von uns! Wir bereiten uns mental auf die Herausforderung vor, dann der Ruf aus dem Off: „Gibt es dazu noch Käse? Wieder zurück auf dem Parkplatz kugeln wir direkt bis vor die Werkstatt. Zuhause steht mir ein straffer Diätplan bevor, sonst komme ich nach dieser Woche nicht mehr ins Cockpit.

Nachmittag: Wir stehen versammelt um eine Tragfläche. Hans hat einen Hammer in der Hand: „Ihr dürft als Zellenwart kleinere Reparaturen durchführen.“ Die Reparatur startet: Oberschale aufsägen, Stützschaum herauskratzen, versäubern, Martin kommt vorbei und inspiziert unsere Arbeiten: „Kann man so machen, aber...“ Wie ein Dolch im Seidentuch! Man spürt die Konzentration im ganzen Raum: Unter Blut, Schweiß und Tränen wird geschliffen, geschabt und gekratzt, nur um anschließend festzustellen, dass man zusätzlich auch noch ein Loch in der Unterschale produziert hat.

Die Tücken des Harzens

Dann kommt der große Moment im GFK-Leben: Es wird geharzt. Gewebe auswählen und zurechtschneiden. Es ist erstaunlich, wie schnell man ein handtuchgroßes Glasgewebe auf Taschentuchformat reduzieren kann, ohne dass es danach passt!

Weiter geht's: Stelle mit Harz einstreichen, Gewebe auflegen. Dann durchtupfen, wichtig dabei: Immer zuerst einen vorsichtigen Blick in die Runde werfen, ob ein Ausbilder in der Nähe ist, der mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit feststellt, dass man a) in der falschen Reihenfolge auflegt oder b) beim Durchtupfen das Gewebe bis zur Unbrauchbarkeit verschoben hat.

Nachdem ich erfolgreich das Hemd meines Kollegen laminiert habe, lege ich noch

Abdeckgewebe auf, beschwere die Stelle mit einem Sandsack und verspreche, noch ordentlich zu üben, bevor ich eine Reparatur durchführen werde.

Holz und Schäften

Auf zur nächsten Runde: Holz. Es tut fast noch mehr weh, hier in die Fläche einer Ka 6 ein Loch zu schlagen. Es ist, als würde man seine Erinnerungen zertrümmern. Es hilft nichts, das Loch ist drin und will versorgt werden. Ein Viereck aussägen, mit angepassten Holzteilen unterfüttern und mit Aerodux verkleben. Ach, der Duft von Aerodux – so riecht ein Fliegerleben!

Dann schäften. Unsere Schleifarbeiten sind alle unterschiedlich und gehen glatt als fortgeschrittene Werke von Mondrian oder Paul Klee durch. Aber Rettung naht: Willi! – das Auge des Sturms und die Ruhe selbst: „Schaut doch gar net so schlecht aus“ und „Mach amol a so“. Wir fassen neuen Mut und geben alles: weiterschleifen, Aerodux auftragen, mit Folie abdecken und festtackern, hoffen und beten.

Die theoretischen Grundlagen

Endlich Feierabend – nicht ganz: Jetzt kommt die Theorie – uff! Eine Stunde später: Frisch geduscht versammeln wir uns im Vortragsraum und lauschen den Ausführungen. Bei den Theorieteilen zu unseren Praxisarbeiten wird mehr als nur einmal in den Gesichtern ein erschrockenes Verstehen deutlich: „So geht das“ oder als Krönung: „Das lass ich besser jemand anders machen!“

Unsere Ausbilder geben alles und wir tauchen tief in Instandhaltung, Werkstoff- und Gerätekunde ein. Außerdem lernen wir, warum die Batterien in unseren Gerätschaften immer leer sind.

Endlich. Draußen ist bereits tiefe Nacht und nichts regt sich mehr, alles schläft. Nein! Eine kleine Gruppe hält durch. Man trifft sich und hat nun Zeit, sich auszutauschen und kennenzulernen. Ich stelle erneut fest, dass jeder Mensch ein eigenes Abenteuer ist. Jeder steuert Geschichten aus seinem Fliegerleben bei, Ideen werden geboren und ausgetauscht.

Prüfung bestanden

Das Ende der Woche ist da, bevor sie begonnen hat. Die Werkstatt ist leer und unsere Gruppe verlässt schweren Herzens die heiligen Hallen. Aber: Die Krönung steht noch bevor: die Prüfung! Jetzt erinnere ich mich wieder, was ich an der Schule am wenigsten vermisste. Fragen über Fragen. Doch wie lauten die Antworten? Wo wird eine TM veröffentlicht? Klar: im Sportteil der Bild-Zeitung!

Danach genießen wir die Sonnenstrahlen, während wir auf die Ergebnisse der Prüfung warten. Man bittet uns herein. Ein strenger Blick unseres Prüfers Matthias Birkhold: „Ein paar Punkte müssen noch angesprochen werden!“ Oh, doch nicht der Sportteil...

Aber: Alle haben bestanden. Wir versammeln uns zum gemeinsamen Abschiedsfoto und dann ist es auch schon vorbei. Wieder fegt der eiskalte Ostwind über den Platz und eine kleine Gruppe zerstreut sich. Leider!

Alles Gute an meine Mitstreiter und Mitstreiterin und von uns allen ein herzliches Dankeschön an Hans Höber, Willi Nuoffer, Martin Hauns und Matthias Birkhold.

Text: Hans-Jörg Eßbach
Fotos: Martin Hauns, Matthias Birkhold



Idyllisch: Abendstimmung am Klippeneck

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

BEIM EIN- UND AUSBAU DES RETTUNGSGERÄTS GIBT'S SCHON MAL BLAUE FLECKEN



Im Flugzeugschlepp ist die kostengünstige Dynamic WT 9 bei der FG Freudenstadt nicht mehr wegzudenken

Seit zehn Jahren ist Thomas Haug bei der Fliegergruppe Freudenstadt als Motorwart tätig. Neben dem Antrieb der DR 400 betreut er als Ultraleichtwart auch die Dynamic WT 9 des Vereins. Diesen Winter gab es für ihn wieder reichlich zu tun.

So musste das Rettungsgerät des eleganten Ultraleichtflugzeugs ausgebaut und zur Wartung geschickt werden. Alle Ultraleichtflugzeuge sind mit einem solchen Rettungsgerät ausgestattet, mit dem man sich im Fall der Fälle vor einem ungebremsten Absturz retten kann. Das System funktioniert so, dass ein Mechanismus im Cockpit per Seilzug ausgelöst, die Rakete gezündet und der Fallschirm dann aus einer Klappe herausgeschossen wird. Das Flugzeug hängt dann an definierten Punkten am Fallschirm, um sicher zu Boden zu sinken.

Beengte Verhältnisse im Rumpf

Im Rhythmus von sechs Jahren müssen Rakete und Fallschirm von einem zertifizierten Betrieb, der für die Wartung zuständig ist, überprüft werden. Dabei sei beim Aus- und Einbau viel Fingerpitzengefühl gefragt, erläutert Haug. Im engen Rumpfteil erfolgte der Einbau des

Systems – Kopf voran zwischen den Seitenruderpedalen. Unterstützt wurde Thomas Haug von seinem Vereinskollegen Wolfgang Haug, um die Rakete mit ihrem Auslösemechanismus wieder am angestammten Platz zu montieren. „Blaue Flecken sind da inklusive“, sagt der Ultraleichtwart zu seiner beengten Arbeit im Rumpf.

Nach vier Stunden war der Einbau des grundüberholten Systems beendet. Auch sonst geht Thomas Haug die Arbeit an der Dynamic nicht aus. So steht bei der 100-Stunden-Kontrolle der klassische Ölwechsel an. Weitere Arbeiten bis hin zum Getriebewechsel und Zündkerzentausch stehen zudem auf dem Plan. Neben Schönheits- und Fahrwerksreparaturen muss demnächst auch ein Zylinder überholt werden, berichtet Thomas Haug.

Unentbehrlich für den F-Schlepp

Damit steht dem Verein zum Saisonbeginn wieder ein zuverlässiges und kostengünstiges Flugzeug zum Schlepp der Segelflugzeuge bereit. Mit ihrem 100-PS-Rotax 912-Motor steigt die Dynamic mit bis zu sechs Metern in der Sekunde. Bei ruhigen Luftverhältnissen schafft das Ultraleichtflugzeug Geschwindigkeiten

zwischen 210 und 245 Stundenkilometern. Bei einer maximalen Flugzeit von sechs Stunden können bis zu 1.400 Kilometer zurückgelegt werden.

Text und Fotos:
Lothar Schwark/FG Freudenstadt



UL-Wart Thomas Haug (rechts) freute sich mit Vereinskamerad Wolfgang Haug, als das Rettungsgerät samt Rettungsrakete von der Wartung zurück war. Nach vier Stunden Arbeit war das System wieder am angestammten Platz

FSC PFORZHEIM UND STRAUBENHARDT FEIERT 100-JÄHRIGES BESTEHEN

Stolze 100 Jahre alt wird der Flugsportclub Pforzheim und Straubenhardt in diesem Jahr. Deshalb richtet der Verein auf seinem Flugplatz, dem Segelfluggelände Schwann-Connweiler, ein Jubiläumsfest aus.

Dieses findet statt am **Samstag und Sonntag, 9. und 10. Juli 2022**. Die Veranstaltung ist jeweils ganztägig geplant. Am Samstag, 9. Juli, ist um 15 Uhr ein kleiner Festakt vorgesehen. Besucher sind herzlich willkommen. Bitte beachten: Das Fluggelände ist für motorbetriebene Luftfahrzeuge jeglicher Art nicht zugelassen!

Weitere Infos gibt es unter www.fsc-pforzheim.de.

Text: red.

Region 3 – Ostalb-Donau

JAZZ AM FLUGPLATZ IN ELLWANGEN-ERPFENTAL (EDPY)



Die Musiker der Nördlinger Stadtjazzerey sind an Christi Himmelfahrt bei der Fliegergruppe Ellwangen zu Gast. Bei dem Flugplatzfest werden zudem jede Menge Oldtimer erwartet

Flug über eventuelle Änderungen der Regelung über die Homepage des Vereins zu informieren.

Natürlich ist auch eine Anreise am Boden möglich. Sitzplätze in ausreichender Zahl mit entsprechenden Sicherheitsabständen sind vorhanden. Das Fest ist bewirtet, es stehen ausreichend Speisen und Getränke zur Verfügung. Einem gemütlichen Vatertag in geselliger Runde bei Musik steht also nichts im Wege. Die Fliegergruppe Ellwangen heißt schon jetzt alle Gäste am 26. Mai auf dem Fluggelände in Erpfental herzlich willkommen.



Alle Infos, auch zu den dann geltenden Regelungen, gibt es unter www.fliegergruppe-ellwangen.de. Wer mehr über die auftretenden Musiker erfahren möchte, findet Infos unter www.noerdlingerstadtjazzerey.de.

Text: Dr. Michael Schlipf/red.
Foto: Fliegergruppe Ellwangen

Die Nördlinger Stadtjazzerey wird am Donnerstag, 26. Mai 2022 (Christi Himmelfahrt), auf dem Flugplatz der Fliegergruppe Ellwangen in Erpfental aufspielen. Geboten wird Dixieland in Reinkultur aus dem Ries, inszeniert von acht Musikern in klassischer Dixielandbesetzung.

Gemeinsam ist ihnen die Freude und Begeisterung an der traditionellen Jazzmusik des beginnenden 20. Jahrhunderts. Ein unbeschwertes Jazzerlebnis mit Spaßfaktor ist garantiert.

Umrahmt wird das Musikerlebnis von den Freunden der Oldtimerszene, die mit

ihren Exemplaren das Vorfeld des Flugplatzes verschönern. Auch Flugzeug-Oldtimer mit ihrem speziellen Flair werden nicht fehlen und man darf gespannt sein, welche Prachtstücke in diesem Jahr zum Beispiel aus dem Fliegenden Museum Aalen-Elchingen unter der Leitung von Gerhard Konle ihren Weg nach Ellwangen-Erpfental finden werden.

Der Flugplatz ist geöffnet und alle Gäste mit dem Flugzeug sind herzlich willkommen. Wenn die Corona-Sicherheitsmaßnahmen so bleiben wie bisher, kann unter 3G-Regeln ohne Voranmeldung eingeflogen werden. Dennoch empfiehlt die Fliegergruppe Ellwangen, sich vor dem

FLUGSICHERHEITSABEND BEI DER FLIEGERGRUPPE PLIEZHAUSEN

Zur Vorbereitung auf die langersehnte Flugsaison wurde am 25. März bei der Fliegergruppe Pliezhausen ein Flugsicherheitsabend durchgeführt. Die Veranstaltung fand wegen der hohen Corona-Inzidenz als Hybrid-Lösung statt: Man konnte entweder online von zu Hause oder im Vereinsheim mit genügend Abstand und Maske teilnehmen.

Im Motorflug-Teil hob Axel Boorberg, Motorflug-Referent des BWLV, besonders die Wichtigkeit von Checklisten hervor. Es gab eigene Erfahrungsberichte, zudem wurden auch Flugunfälle mit demselben Typ Motorsegler, der bei der Fliegergruppe Pliezhausen im Einsatz ist, betrachtet. Dies soll verhindern, dass ähnliche Fehler noch einmal auftreten.

Den Segelflug-Teil trug Ausbildungsleiter Konrad Schleinzler vor. Er verdeutlichte

den anwesenden Piloten die Bedeutung des Start-Checks, insbesondere mit der Vorbereitung auf eine Startunterbrechung. Im weiteren Verlauf wurden praktische Vorgehensweisen bei einer Startunterbrechung auf dem Flugplatz der Fliegergruppe Pliezhausen, also dem Übersberg, besprochen.

Den Sicherheitsabend nahmen alle Teilnehmer als sehr positiv wahr, die Piloten fühlen sich auf die kommende Saison gut vorbereitet. Die Fliegergruppe Pliezhausen wünscht allen Pilotinnen und Piloten eine erfolgreiche und vor allem unfallfreie Flugsaison!

Text: Fabian Geiger/red.
Foto: Fliegergruppe Pliezhausen



Gut vorbereitet in die neue Saison: Die Fliegergruppe Pliezhausen hat ihre Piloten mit einem Vortragsabend zur Flugsicherheit eingestimmt

PISTENPFLEGE BEIM MARKGRÄFLER LUFTSPORTVEREIN MÜLLHEIM



Nicht nur Flugzeuge und Fahrzeuge sollten in Schuss gehalten werden – auch die Piste am Flugplatz hat regelmäßige Pflege nötig.

Dies nahm sich der Markgräfler Luftsportverein zu Herzen: Über eines seiner aktiven Mitglieder kam der Verein an eine Rüttelwalze. Und so wurde Anfang März bei bestem Wetter die Piste mehrfach gewalzt und gerüttelt. Dies war nötig und nun fühlt es sich – pardon, rollt es sich – ganz anders und viel besser für die Piloten.

Text: Arno Breitenfeld/red.
Foto: Arno Breitenfeld

Nach dem Einsatz der Rüttelwalze ist die Piste am Flugplatz des Markgräfler Luftsportvereins in Müllheim nun wieder eben und bereit für die Flugsaison

BWL-V-TERMINSERVICE 2022
(Alle Angaben ohne Gewähr)

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!

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.05.22	04.05.22	MF	(B) BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang – Info: www.bwlv.de	SLP Walldorf (EDGX)
06.05.22	08.05.22	A	Motorworld Classics Bodensee Messe – Info: www.motorworld-classics-bodensee.de	Messe Friedrichshafen
06.05.22	15.05.22	MF	(B) BWLV-FIA-Lehrgang (Praxisteil) – Info: www.bwlv.de	N.N.
07.05.22		FB	Frühlingsfestwettfahrt der BSG Stuttgart – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Sattelplatz Cannstatter Wasen
07.05.22	20.05.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Praxisteil) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.05.22	15.05.22	MF	Trainingswochenende Präzisionsflug – Info: www.pfa.ch	Regio Airport Mengen (EDTM)
20.05.22	22.05.22	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: www.daec.de	Flensburg-Schäferhaus
20.05.22	23.05.22	LS	VDP Spring Refresher als Alpenflugeinweisung – Info: www.pilotinnen.de	Flugplatz Mühlendorf (EDMY)
21.05.22	28.05.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Landau
21.05.22	28.05.22	SF	DM Frauen (18m-, Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Landau
21.05.22	28.05.22	SF	54. Hahnweide-Wettbewerb – Info: www.wettbewerb.wolf-hirth.de	SLP Hahnweide
26.05.22		A	Jazz am Flugplatz – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Ellwangen (EDPY)
26.05.22	27.05.22	MF	Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ – Info: nerdinger@bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
26.05.22	29.05.22	MF	DM Ultraleichtflug – Info: www.daec.de	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
26.05.22	29.05.22	MD	Deutsche Jug.- u. Jun.meisterschaft Freiflug – Info: michael.jaeckel@daec-modellflugsport.de	Freienhufen/BB
27.05.22	28.05.22	MF	56. Allgäuflug Leutkirch – Info: www.fliegergruppe.de	Flugplatz Leutkirch-Unterzell
29.05.22		A	Außerordentl. BWLV-Mitgliederversammlung – Info: www.bwlv.de	Segelfluggelände Klippeneck
30.05.22	03.06.22	SF	(B) Segelkunstflug-Bildungsmaßnahme – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldürn (EDEW)
02.06.22	06.06.22	A	Hubschrauber-Pfingsttrainingslager – Info: www.deutscher-hubschrauberclub.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
04.06.22	07.06.22	FB	BWL-V-Pfingstjugendlager Ballon – Info: www.bwlv.de	Seeg/Allgäu
04.06.22	11.06.22	SF	28. Farrenberg-Segelflugwettbewerb – Info: http://wettbewerb.fsv-moessingen.de	Flugplatz Farrenberg
04.06.22	11.06.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Clubklasse) – Info: www.daec.de	Grefrath
04.06.22	11.06.22	SF	57. Internat. Hotzenwaldwettbewerb – Info: www.hotzenwaldwettbewerb.de	SLP Hütten-Hotzenwald
05.06.22	12.06.22	MF	3. FAI-Motorkunstflug WM (Intermediate) – Info: www.fai.org	Torun/Polen
06.06.22	17.06.22	SF	Segelflug-DM Zwickau (Club-, Standard-, 15m-Klasse) – Info: www.daec.de	Zwickau
10.06.22	11.06.22	MD	1. u. 2. Teilwettbewerb DMM u. Rangliste F1D – Info: jluxenburger@ibp-gmbh.de	Dillingen/SL
11.06.22	18.06.22	SF	Süddeutsche und Quali-Meisterschaft (18m-Klasse) – Info: www.daec.de	Winzeln-Schramberg
13.06.22	24.06.22	SF	Breitensportkurs Einführung Gebirgssegelflug – Info: http://segelflug.ch	Flugplatz Samedan/Schweiz
15.06.22	19.06.22	MF	Deutschlandflug – Info: www.daec.de	Nordwestdeutschland
16.06.22	19.06.22	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 1 – Info: www.sfgcrailsheim.de	Fluggelände Weipertshofen
24.06.22	26.06.22	LS	Fly-In Donauwörth der VDP – Info: www.pilotinnen.de	Flugplatz Donauwörth (EDMQ)
25.06.22	26.06.22	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen, Teil 2 – Info: www.sfgcrailsheim.de	Fluggelände Weipertshofen
02.07.22		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
02.07.22	09.07.22	SF	BWL-V-Ü-25-Streckenfluglager – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Aalen/Elchingen (EDPA)
02.07.22	16.07.22	SF	Europameisterschaft (15m-, Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Pociunai/Litauen
07.07.22	16.07.22	SF	Quali-Meisterschaft (Doppelsitzerklasse) – Info: www.daec.de	Brandenburg
07.07.22	16.07.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Brandenburg
07.07.22	17.07.22	A	World Games – Info: www.theworldgames.org	Birmingham, Alabama (USA)
08.07.22	09.07.22	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
09.07.22	10.07.22	A	Jubiläumsfeier 100 Jahre FSC Pforzheim u. Straubenhardt, 15 Uhr – Info: www.fsc-pforzheim.de	Segelfluggelände Schwann-Conweiler
15.07.22	29.07.22	LJ	International Air Cadet Exchange – Info: www.iacegermany.com	N.N.
21.07.22	24.07.22	A	Offene Deutsche Hubschrauber-Meisterschaft – Info: www.deutscher-hubschrauberclub.de	Regio Airport Mengen (EDTM)
22.07.22	24.07.22	MD	DM Saalflug F1M – Info: hans.kordubel@t-online.de	Frankenheim/Rhön
23.07.22	30.07.22	UL	17. FAI-WM Ultraleichtflug – Info: www.wmc2022.net	Hosin/Tschechien
23.07.22	30.07.22	SF	Quali-Meisterschaft (18m-, Offene und Doppelsitzerklasse) – Info: www.daec.de	Jena
24.07.22	31.07.22	MD	Sommerjugendlager Modellfluggruppe Uetze – Info: www.mfg-uetze.de/jugendlager	Uetze/Niedersachsen
25.07.22	29.07.22	MD	Junioren-WM F1ABP – Info: www.bnac.bg	Valchitran/Bulgarien
25.07.22	08.08.22	SF	Segelflug-Weltmeisterschaft (18m-, Offene und Doppelsitzerklasse) – Info: www.daec.de	Matkópuszta, Ungarn
27.07.22	05.08.22	SF	DM Segelkunstflug – Info: www.daec.de	Oschatz
29.07.22	06.08.22	SF	53. Klippeneck-Segelflugwettbewerb – Info: www.klippeneck-wb.de	Segelfluggelände Klippeneck
30.07.22	06.08.22	SF	Quali-Meisterschaft Junioren (Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Hirzenhain
30.07.22	11.08.22	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs, täglich 9–16.30 Uhr – Info: www.motorflugschule.info	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
31.07.22	14.08.22	SF	Segelflug-WM Junioren (Club- und Standardklasse) – Info: www.daec.de	Tabor/Tschechien
01.08.22	09.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (Doppelsitzerklasse) – Info: www.daec.de	Oerlinghausen
03.08.22	12.08.22	MF	16. FAI-WM Motorkunstflug – Info: www.fai.org	Lezno/Polen
06.08.22	12.08.22	LJ	Leibertinger Jugendvergleichsfliegen – Info: www.jufl-leibertingen.de	Leibertingen
08.08.22	11.08.22	MD	EM F1E – Info: www.frmd.ro	Turda/Rumänien
10.08.22	19.08.22	SF	Quali-Meisterschaft (18m- und Offene Klasse) – Info: www.daec.de	Lachen
11.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Segelflugjugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
12.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Segelflugjugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
13.08.22	21.08.22	LJ	BWL-V-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	Klippeneck
13.08.22	27.08.22	SF	Segelflug-WM Frauen (18m-, Club- u. Standardklasse) – Info: www.daec.de	Husbands Bosworth/England
14.08.22	27.08.22	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.daec.de	St. Auban/Frankreich
16.08.22	22.08.22	MD	EM F1ABC – Info: www.euchamp2022.priplecup.info	Prilep/Nord-Mazedonien
20.08.22	27.08.22	MF	25. FAI-WM Navigationsflug – Info: www.fai.org	Albi/Frankreich

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



**Standardwerk in überarbeiteter Fassung:
Alexander Willberg macht Segelfliegen
auch für Neulinge gut verständlich**

Bei dem Band „Segelfliegen für Anfänger“ handelt es sich um eine umfassend aktualisierte und überarbeitete Neuauflage des Lehrwerksklassikers von 1996 für Segelfliegerinnen und -flieger. Das Buch richtet sich an alle, die sich für den Segelflug interessieren und natürlich vorrangig an angehende Piloten – doch auch zum Nachschlagen für erfahrene Segelflieger ist das Buch gut geeignet.

LEHRBUCHKLASSIKER

GRUNDWISSEN ANSCHAULICH VERMITTELT

Alexander Willberg begleitet den Flugschüler dabei von den allerersten Schritten auf dem Fluggelände über den Alleinflug bis hin zur Segelfluglizenz. Der erfahrene Fluglehrer verknüpft Theorie und Praxis geschickt miteinander: Jeweils eine Seite erläutert die praktischen Tätigkeiten im und ums Flugzeug, die andere Seite stellt die theoretischen Hintergründe dar. Zahlreiche Grafiken veranschaulichen die gut verständlichen Texte.

Alexander Willberg war jahrzehntelang hauptberuflich Pädagoge und ist seit vielen Jahren Fluglehrer im Verein. Er kann auf mehr als 20.000 Ausbildungsstarts mit Flugschülern zurückblicken und setzt sich für eine offene und transparente Ausbildung ein. Auch im

Deutschen Aero Club ist Willberg engagiert: Er ist seit einigen Jahren Vorsitzender der Bundeskommission Historie und Technik im DAeC und kümmert sich um die Erhaltung historischer Segel- und Motorflugzeuge.

Alexander Willberg
Segelfliegen für Anfänger
252 Seiten, 250 Abbildungen
Format: 170 x 240 mm
Motorbuch Verlag Stuttgart
Preis: 29,90 Euro
ISBN: 978-3-613-04459-3

Text: red. | Buchcover: z

ABSCHIED

LUFTSPORTVERBAND SCHWÄBISCH HALL NIMMT ABSCHIED VON HELMUT HÜFNER

Die Haller Flieger trauern um ihren Fliegerkameraden Helmut Hüfner, der am 16. März im Alter von 90 Jahren nach einem erfüllten Leben von uns gegangen ist.

Im Leben von Helmut Hüfner (Spitzname „Fisch“) gab es stets zwei rote Fäden: Der eine war die Begeisterung für Flugzeuge und das Fliegen, der andere die Begeisterung für Technik. Schon 1951 wurde er Mitglied bei der Flug- und Arbeitsgruppe Schwäbisch Hall (FAG) und begann dort mit dem Segelflug. Den Motorflugschein erwarb er dann schon 1956 und sein technisches Verständnis führte dazu, dass er Flugzeugwart des Clubs wurde.

Neben seinem Beruf als Ingenieur für Weitverkehrsnachrichtentechnik ergab sich im Laufe der Jahre ein zweites Standbein in der Flugzeugwartung. Bereits 1957 hatte Helmut Hüfner die Prüferlizenz für Flugzeuge beim Luftfahrtbundesamt erworben und in den 1960er-Jahren gründete er die Haller Flugzeugwerft. 1972 wurde er vom Luftfahrtbundesamt zum Prüfungsrat und Luftfahrtsachverständigen berufen. Es ist auch sein Verdienst, die spanische C.A.S.A.-Version der Bücker 131 in Deutschland zugelassen zu haben.

Von 1964 bis 1977 übernahm er den Vorsitz der Motorflugabteilung der FAG. 1977 folgten die IFR-Berechtigung und die Berufspilotenlizenz. Mit seinem Unternehmerfreund Rudolf Kunz gründete er dann den Hohenloher Flugdienst, der gewerbliche Flüge und Rettungsflüge von Schwäbisch Hall aus durchführte. Trotz der vielen Tätigkeiten blieb er Fluglehrer für den Verein. Seine spektakulären Kunstflugvorführungen mit der Piaggio FWP 149 und der Bücker 131 an den Haller Flugtagen mit supertiefen Loopings in der „Piggi“ über der Piste in Weckrieden sind unvergessen.

Unter seiner Führung wurde der Landeplatz Weckrieden ausgebaut. Der Unternehmer Reinhold Würth beauftragte Helmut Hüfner 1984, auf dessen Empfehlung hin, mit dem Einbau eines Instrumentenlandesystems (ILS) am Flugplatz SHA-Hessental, das dank des guten Verhältnisses mit der US-Army Aviation 1988 in Betrieb ging. Als 1993 die Amerikaner den Standort schlossen, übernahm Helmut Hüfner die technische Projektleitung für die Konversion nach deutschen Vorschriften. Dies führte letztlich zum Ausbau des heute mustergültigen Geschäftsreiseflugplatzes,



**Helmut Hüfner hat sich um die
Fliegerei in Schwäbisch Hall sehr
verdient gemacht**

der auch der Clubfliegerei optimale Möglichkeiten bietet.

Der Luftsportverband Schwäbisch Hall hat Helmut Hüfner viel zu verdanken. Unsere Gedanken sind bei seiner Frau Ute sowie seiner gesamten Familie. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Text und Foto: Luftsportverband
Schwäbisch Hall/Motorfliegerclub
Schwäbisch Hall



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM MAI 2022

ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

Frühlingsfestwettfahrt BSG Stuttgart

07.05.2022 Sattelplatz, Cannstatter Wasen
Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de

54. Hahnweide-Segelflugwettbewerb

21.–28.05.2022 SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
Info: www.wettbewerb.wolf-hirth.de

Jazz am Flugplatz

26.05.2022 Flugplatz Ellwangen-Erpental (EDPY)
Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de

BWLVL-Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“

26.–27.05.2022 Flugplatz Niederstetten
Info: www.bwlv.de

Außerordentl. BWLV-Mitgliederversammlung

29.05.2022 Klippeneck
Info: www.bwlv.de