

MODELLFLUG SEITE 20

PIONIER MIT BEDEUTUNG FÜR DIE LUFTFAHRT

ALPHONSE PÉNAUD STARTETE VOR 150 JAHREN DAS ERSTE MODELLFLUGZEUG
UND SETZTE AUCH IMPULSE FÜR DIE MANNTRAGENDE FLIEGEREI

SEGELFLUG SEITE 25

DER TRAUM ALLER STRECKENFLIEGER

PAUL WISSMANN VOM LSV DEGERFELD IST ANFANG MAI
EIN FLUG ÜBER MEHR ALS 1.000 KILOMETER GELUNGEN



TITELTHEMA SEITE 3

ÜBERWÄLTIGENDE ZUSTIMMUNG

DIE ABSTIMMUNG IN FORM DES SCHRIFTLICHEN UMLAUFVERFAHRENS HAT
GEZEIGT: DIE MITGLIEDER SIND MIT DER ARBEIT DES BWLV SEHR ZUFRIEDEN





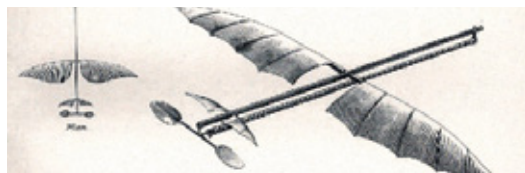
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

Bitte beachten: Alle Termine in dieser Ausgabe wegen der aktuellen 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 Danke für die Zustimmung!

ALLGEMEINES

- 4 Beschlussfassung der BWLV-Mitglieder – Große Zustimmung im schriftlichen Umlaufverfahren
- 5 BWLV plant Präsenz-Mitgliederversammlung im Herbst
- 5 Grundsätze zur Aufzeichnung von Flugzeiten
- 6 Bitte beachten: Anforderungen an die fortlaufende Flugerfahrung für FI(S) und FI(B)
- 7 Bis ins letzte Detail: Flugzeugentwicklung wird digital
- 8 Technik Museum Speyer – Führungen in der Transall

HÄNGEGLEITEN

- 10 Impressionen aus Oberschwaben – Faszination Vogelperspektive

UMWELT

- 11 DLR-Studie DEPA 2050 – Nachhaltige Kraftstoffe für Rückgang der Luftfahrtemissionen unverzichtbar
- 12 Neuer DAeC-Fachausschuss Umwelt etabliert

PR-ARBEIT

- 13 Alter Film in der ARD-Mediathek: Piepel lernt Segelfliegen

LUFTSPORTJUGEND

- 14 Bitte zahlreich teilnehmen: Einladung zur BWLV-Landesjugendversammlung 2021
- 14 Erfreulicher Zulauf bei den diesjährigen Jugendveranstaltungen
- 15 Jetzt anmelden: Noch freie Plätze beim Leibertinger Jugendvergleichsfliegen!

FREIBALLON

- 16 Ballonfahren mit der Kraft der Sonne

MODELLFLUG

- 20 Alphonse Pénaud und 150 Jahre Modellflug – Modellflug-Pionier mit entscheidender Bedeutung für die Luftfahrt
- 22 Lobbyarbeit – EU-Anpassungen des Luftverkehrsgesetzes endlich geschafft
- 22 Erfolgreiche Aktion: Betreiberregistrierung beim LBA
- 23 Modellflug auf der Wasserkuppe

MOTORFLUG/UL

- 24 Luftsportgeräte-Büro im DAeC – Mehrere Musterzulassungen erteilt

SEGELFLUG

- 25 1.000-Kilometer-Segelflug: Paul Wissmann erfüllt sich seinen Traum
- 26 Unterwegs mit dem BW4 – Schneeschauer am Rhein statt Schneegipfel in Lienz
- 28 Jetzt bewerben – Sportkarriere als Sportsoldat/in
- 29 Pandemiefolgen: Luftsportring Aalen verschiebt die Ausrichtung der Qualifikation

- 29 Wegen der Corona-Lage: Terminänderung beim Oldtimer-Segelflugtreffen
- 30 Flugplatz Hayingen – Befähigungsnachweis für Segelfluglehrer

LUFTSPORTLERINNEN

- 31 Abenteuer in einer Cessna – Mit Lady Bush Pilot um die Welt
- 31 Amelia Mary Earhart – Pioniergeist in der Luft und am Boden
- 34 Außenlandungen kulinarisch betrachtet

DAEC-NEWS

- 38 Bundesausschuss Historie und Technik im DAeC – Forum für Liebhaber alter Schätze

BÜCHER

- 39 Bücher von Maja Christ
- 40 Norbert Andrup: Airlines der Welt – Das Erkennungsbuch

BWLV-MITTEILUNGEN

- 40 Fluglehrer-Auffrischungsschulungen 2021 im Online-Format
- 41 BWLV-Terminservice 2021




FLUGSICHERHEIT

- 42 Nestbau am Flugplatz – Augen auf bei der Vorflugkontrolle!
- 43 DFS-Awareness-Kampagne Luftraum C Berlin Mitte
- 44 Aeronautical Decision Making (ADM) (Teil 2) – Entscheidungen im Cockpit erfolgreich treffen!
- 46 Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) – Luftraumtag 2021 erfolgreich digital abgehalten

ABSCHIED

- 47 Michael Eikenberg
- 47 Ralph Zuber

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Im Juli des vergangenen Jahres entstand dieses Bild. Dabei war der Fotograf Sebastian Gogesch für einen Fotoflug unterwegs. Gestartet wurde vom Flugplatz Tannheim nach einem ausführlichen Briefing für alle Beteiligten. Gogesch wurde mit dem vereinseigenen UL CT der SFG Tannheim in Position gebracht, letztlich gelang das Bild der DG 1000S beim F-Schlepp über Kirchdorf an der Iller.

Foto: Sebastian Gogesch

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

DANKE FÜR DIE ZUSTIMMUNG!



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

Sie alle wissen es ebenso gut wie ich selbst: Die Corona-Pandemie hat unser Leben ziemlich durcheinandergebracht. Dies betraf und betrifft natürlich auch den Luftsport. Vieles war in den vergangenen Monaten nicht möglich: Veranstaltungen wurden abgesagt, der Flugbetrieb war eingeschränkt, und wir mussten auf die sonst üblichen Treffen mit den Fliegerkameraden weitgehend verzichten. Dies alles haben die meisten von Ihnen mit großer

Geduld ertragen, und dafür danke ich Ihnen herzlich! Denn es ist nicht leicht, auf lieb gewonnene Dinge zu verzichten – was natürlich auch unser aller Hobby, den Luftsport, einschließt.

Nicht nur die Vereine, auch der BWLV hat seit Monaten mit den Auswirkungen der Pandemie zu kämpfen. Eine der Folgen war, dass wir 2020 unsere Mitgliederversammlung nicht wie üblich in Präsenz abhalten konnten. Zwar hat der Verband mehrmals Versuche unternommen, die Mitgliederversammlung zu verschieben und sie vielleicht an einem Termin abzuhalten, an dem die Zusammenkunft wieder möglich gewesen wäre. Allein Corona hat uns hierbei immer wieder einen Strich durch die Rechnung gemacht. Folglich musste sich der BWLV eine andere Lösung einfallen lassen, um die wichtigsten Entscheidungen, die ein Verband zum erfolgreichen Arbeiten treffen muss, von Ihnen, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, als seinen Mitgliedern abstimmen und somit legitimieren zu lassen.

Wir haben uns letztlich für das schriftliche Umlaufverfahren auf Grundlage der Corona-Sondergesetzgebung entschieden. Es ermöglicht Vereinen und Verbänden, Abstimmungen schriftlich unter genau definierten Bedingungen durchzuführen, wenn eine Anwesenheit der Mitglieder wegen der aktuellen Pandemiefolgen nicht möglich ist. Abgestimmt wurde in fünf Punkten, dazu haben alle Vereinsvorstände und Einzelmitglieder rechtzeitig vorab die Abstimmungsunterlagen erhalten. Es kam dann – zwar mit einigen Mühen, aber letztlich doch ausreichend – genügend Rücklauf, sodass das nötige Quorum erreicht wurde, um eine gültige Abstimmung zu garantieren.

Das Ergebnis war eindeutig: Den zur Abstimmung gestellten Anträgen wurde mit überwältigender Mehrheit zugestimmt. Es freut mich dabei ganz besonders, dass die Mitglieder des BWLV der Satzungsänderung mit über 90 Prozent zugestimmt haben,

mit welcher unser Verband die Anbindung des Luftsportes an die Sportbundorganisation in Baden-Württemberg beschlossen hat.

Doch auch die Entlastung von Vorstand, Präsidium und Geschäftsführung, die Genehmigung des Rechnungsabschlusses für das Geschäftsjahr 2019, die Genehmigung des Haushaltsplans für das Geschäftsjahr 2021 sowie die Wahl unserer beiden bewährten Rechnungsprüfer Michael Neudel und Horst Ehni – denen ich an dieser Stelle ebenfalls sehr herzlich für ihr ehrenamtliches Engagement danke – wurden mit jeweils weit über 90 Prozent der Stimmen angenommen (die genauen Ergebnisse der Abstimmung finden Sie auf Seite 4 dieser Ausgabe). Dies ist ein besonderer Vertrauensbeweis, über den der BWLV froh und stolz sein kann. Das zeigt uns: Wir sind auf einem guten Weg, den wir gemeinsam und geschlossen weitergehen.

Mit diesem Umlaufverfahren ist es uns aus meiner Sicht gut gelungen, die Widrigkeiten der Pandemie vorläufig zu überwinden und wichtige Beschlüsse durch die Mitgliederversammlung zu fassen. Hierfür danke ich Ihnen sehr herzlich! Gleichzeitig ist es ein Ansporn für uns alle, die wir an dieser Stelle engagiert sind, uns weiter mit voller Kraft für den Luftsport und seine Belange einzusetzen.

Dass ein solches Verfahren wie das beschriebene auf Dauer keine Lösung sein kann, ist zwar auch klar. Doch ich bin zuversichtlich: Die Bewältigung der Pandemie kommt gut voran, und das Vereinsleben und der Luftsport werden sich hoffentlich zusehends normalisieren. Darum hat sich der BWLV nach intensiven Überlegungen entschieden, seine nächste Mitgliederversammlung wieder als Präsenzveranstaltung zu planen – und zwar am Sonntag, 17. Oktober 2021 (siehe dazu auch die Ankündigung auf Seite 5, nähere Details folgen noch). Bitte merken Sie sich diesen Termin jetzt schon vor.

Im Vordergrund stehen sollen dann wieder die „echten“ Begegnungen: Der persönliche Kontakt zueinander, der freundschaftliche Austausch, aber auch die konstruktiven Diskussionen von Angesicht zu Angesicht, die es braucht, um unseren Luftsport vorwärts zu bringen. Ich bin optimistisch, dass die Zeit dafür wieder kommen wird und dass wir unsere Mitgliederversammlung dann im Herbst wie geplant, sozusagen „in Echtzeit“, abhalten können.

Bis dahin wünsche ich Ihnen allen einen weiteren guten Verlauf der Flugsaison mit vielen schönen Flug-, Sprung- und Fahrerlebnissen!

Ihr



BESCHLUSSFASSUNG DER BWLTV-MITGLIEDER

GROSSE ZUSTIMMUNG IM SCHRIFTLICHEN UMLAUFVERFAHREN

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben auch den BWLTV getroffen: Eine Mitgliederversammlung in Präsenz war 2020 nicht möglich, sie fiel wie viele andere Veranstaltungen den Kontaktbeschränkungen zum Opfer. Darum hatte sich der Verband entschlossen, seine Mitglieder zu den wichtigsten Themen im sogenannten schriftlichen Umlaufverfahren abstimmen zu lassen. Das Ergebnis: In allen abgefragten Punkten erhielt der Verband eine beeindruckende Zustimmung.

Das schriftliche Umlaufverfahren, für das die Vereinsvorstände alle nötigen Abstimmungsunterlagen erhielten, basiert auf Artikel 2 § 5 Absatz 3 des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht. Es ermöglicht Vereinen und Verbänden, Abstimmungen schriftlich unter genau definierten Bedingungen durchzuführen, wenn eine Anwesenheit der Mitglieder wegen der aktuellen Pandemiefolgen nicht möglich ist.

Die BWLTV-Mitglieder waren zur Stimmabgabe in fünf Punkten aufgefordert. Der wohl wichtigste Punkt war die Abstimmung zur Satzungsänderung, mit welcher der BWLTV die Anbindung des Luftsportes an die Sportbundorganisation in Baden-Württemberg beschlossen hat. Diesem haben mehr als 90 Prozent der Mitglieder zugestimmt. Dies zeigt: Hier ist der BWLTV auf dem richtigen Weg. Auch in allen weiteren Punkten wurde eine Zustimmung von weit über 90 Prozent erreicht.

Die Ergebnisse im Einzelnen:

TOP 1**Genehmigung des Rechnungsabschlusses für das Geschäftsjahr 2019:**

Dem Antrag wurde mit 8242 Ja-Stimmen (96,36 Prozent) zugestimmt. Der Rechnungsabschluss für das Geschäftsjahr 2019 wurde mit großer Mehrheit genehmigt.

TOP 2**Genehmigung des Haushaltsplans für das Geschäftsjahr 2021:**

Dem Antrag wurde mit 8317 Ja-Stimmen (97,25 Prozent) zugestimmt. Der Haushaltsplan für das Geschäftsjahr 2021 wurde mit großer Mehrheit genehmigt.

TOP 3**Entlastung von Vorstand, Präsidium und Geschäftsführung für das Geschäftsjahr 2019:**

Dem Antrag wurde mit 8379 Ja-Stimmen (99,8 Prozent) zugestimmt. Vorstand, Präsidium und Geschäftsführung wurde mit überwältigender Mehrheit Entlastung erteilt.

TOP 4:**Antrag auf Änderung der Satzung durch Einfügung von § 2 (3) in die Satzung des BWLTV (SportbundKlausel):**

Dem Antrag wurde mit 7634 Ja-Stimmen (91,11 Prozent) zugestimmt und die Satzungsänderung in § 2(3) der Satzung mit großer, satzungsändernder Dreiviertel-Mehrheit beschlossen.

TOP 5:**Wahl von zwei Rechnungsprüfern für das Geschäftsjahr 2021:**

Dem Antrag wurde mit 8292 Ja-Stimmen (98,22 Prozent) zugestimmt.

Michael Neudel und Horst Ehni wurden mit großer Mehrheit zu Rechnungsprüfern gewählt.

Für die Gültigkeit der Abstimmung im schriftlichen Umlaufverfahren war eine Beteiligung von 50 Prozent erforderlich. Diese wurde mit einigen Mühen und mithilfe einer Telefonaktion im Vorfeld schließlich auch erreicht, sodass alle Abstimmungen innerhalb des geforderten Quorums erfolgen konnten.

Der BWLTV bedankt sich bei allen Abstimmenden für die Beteiligung an diesem Verfahren, das trotz der widrigen Bedingungen am Ende erfolgreich stattfinden konnte. Die hohe Zustimmung zeigt, dass die Arbeit des Verbandes von den Mitgliedern geschätzt wird. Auch dafür dankt der BWLTV seinen Mitgliedern sehr herzlich und sieht dies als Ansporn, sich weiterhin für den Luftsport stark zu machen.

Der BWLTV hofft dennoch, dass sich das Vereins- und Verbandsleben zunehmend normalisiert und die nächsten anstehenden Abstimmungen und Entscheidungen wieder in Präsenz stattfinden können. Deshalb plant der Verband seine Mitgliederversammlung für kommenden Herbst, und zwar am **Sonntag, 17. Oktober 2021** (siehe auch nachfolgende Ankündigung).

Ziel ist es, sich dann wieder auf persönlicher Ebene begegnen zu können, Kontakte zu pflegen und miteinander über die besten Lösungen für den Luftsport diskutieren zu können.

Text: red.

BITTE VORMERKEN:

BWLV PLANT PRÄSENZ-MITGLIEDER-VERSAMMLUNG IM HERBST

Nachdem die derzeitige Entwicklung der Corona-Pandemie und der zuletzt starke Rückgang der Inzidenzzahlen wieder die Hoffnung darauf zulassen, dass auch Veranstaltungen in Präsenz in absehbarer Zeit stattfinden können, plant der BWLV seine Mitgliederversammlung nun für den kommenden Herbst. Die BWLV-Mitgliederversammlung ist vorgesehen für

Sonntag, 17. Oktober 2021.

Ort und genaue Uhrzeit werden noch bekannt gegeben.

Der BWLV bittet darum, sich den Termin schon einmal vorzumerken und ist vorsichtig optimistisch, dass die Versammlung wie geplant an diesem Datum als Präsenzveranstaltung stattfinden kann. Über alle weiteren Details und auch die Tagesordnung wird der Verband rechtzeitig vorab informieren.

Text: red.

FLUGBUCH RICHTIG FÜHREN

GRUNDSÄTZE ZUR AUFZEICHNUNG VON FLUGZEITEN

In den vergangenen Jahren hat sich die Bedeutung des Flugbuches und die Aufzeichnung von Flugzeiten immer weiter verändert. Das Flugbuch ist inzwischen zu einem wichtigen Dokument geworden, das nicht nur zum Nachweis der Flugzeiten, sondern nun auch zum Nachweis von Berechtigungen und Prüfungen genutzt wird.

Die grundsätzliche Anforderung an die Aufzeichnung von Flugzeiten ist schon länger in der VO(EU)1178/2011 (FCL.050) geregelt. In den zugehörigen AMC sind diese Regeln dann genauer beschrieben. Hier werden die nationalen Behörden auch aufgefordert, die Regel zu präzisieren und umzusetzen. In Deutschland ist dies mit der NfL II-330-17 geschehen.

Durch das Herauslösen der Regeln für die Segelflieger und die Ballonfahrer aus der VO(EU)1178/2011 war es notwendig, diese Regelungen anzupassen. Dies ist nun mit der NfL 2021-2-602 geschehen. Zur Erläuterung: Die Nummernstruktur ist seit 1. März 2021 von der DFS geändert worden und somit noch etwas gewöhnungsbedürftig. In der Juni-Ausgabe des adlers wurde auf besagte NfL hingewiesen, dort mit der Nummer NfL 2212-21. Die NfL kursiert offenbar noch unter beiden Nummern, allerdings ist die

gültige Version nun tatsächlich die NfL 2021-2-602.

Eintrag muss handschriftlich und unveränderbar erfolgen

Es gilt weiterhin der Grundsatz, dass jeder Flug noch am gleichen Tag erfasst werden muss. Dabei gilt aber auch, dass jeder Flug nur einmal dokumentiert werden darf. Die Regeln für den Eintrag haben sich nicht verändert. Der Eintrag muss handschriftlich und unveränderbar ausgeführt werden, das heißt, er darf nicht radierbar sein. Bei einem fehlerhaften Eintrag soll der Flug so gestrichen werden, dass er noch lesbar ist. Dann bitte den richtigen Eintrag (ggf. in einer neuen Zeile) eintragen.

Die NfL gibt auch vor, welche Mindestangaben für einen Flug dokumentiert werden müssen.

Bei den Flugzeiten liefern die Definitionen in der NfL einen klaren Anhaltspunkt. Bei motorgetriebenen Luftfahrzeugen gilt die Flugzeit vom Verlassen der Parkposition bis zum Abstellen auf der Parkposition nach dem Flug als Flugzeit. Bei dem Segelflugzeug gilt sie vom



Die richtigen Einträge ins Flugbuch sind unerlässlich

Anrollen bis zum Stillstand nach dem Landen. Bei den Ballonen gilt dies vom Abheben bis zum Aufsetzen des Korbes.

Kommando über den Flug

Zu dem Flug sind noch einige Merkmale aufzuschreiben. Hier geht es darum, wer das Kommando über den Flug hat. Bei einem Lizenzinhaber ist es klar, dass dieser sich die Zeiten als PIC (Pilot in Command) aufschreiben darf. Dies gilt aber auch für Flugschüler, die allein mit Flugauftrag einen Flug durchführen. Auch diese Zeiten werden als PIC-Zeiten notiert.

Wenn nun ein Fluglehrer oder Prüfer mitfliegt, dann werden die Flugzeiten des Flugschülers als „DUAL“ aufgeführt. Der Fluglehrer oder Prüfer schreibt sich die Zeiten als FI/FE in sein Flugbuch. Die Flü-

ge mit dem Kennzeichen „DUAL“ zählen nicht als Flüge als PIC, wohl aber zur Gesamtflugzeit des Piloten.

Diese Kennzeichnung als „DUAL“ gilt nicht nur für Flugschüler in der Ausbildung, sondern auch für Lizenzinhaber, wenn sie Flüge zum Erhalt von Berechtigungen oder Lizenzen mit einem Fluglehrer machen.

Getrennte Flugbücher für die einzelnen Luftfahrzeugkategorien

Die NfL empfiehlt das Führen von getrennten Flugbüchern für die einzelnen Luftfahrzeugkategorien, also jeweils eins für den Bereich Ultraleicht, Segelflug und Motorflug. Damit hat man immer schnell einen Überblick, ob man die erforderlichen Starts und Stunden für den Erhalt einer Lizenz oder Berechtigung erfüllt hat. Auch kann man damit gegenüber

einem Fluglehrer oder Prüfer – ohne viel zu rechnen – die erforderlichen Bedingungen sehr schnell nachweisen.

Sicherlich wäre eine elektronische Flugbuchführung hier viel effizienter und eleganter. Nach der Änderung der VO(EU)1178/2011 im April 2020 wäre dies nun für alle Lizenzen erlaubt. Die elektronische Version muss sich an die Vorgaben dieser NfL halten und die gleichen Rahmenbedingungen erfüllen. In dieser NfL ist aber noch keine Entscheidung über den Einsatz einer elektronischen Version getroffen worden. Hier laufen noch die Gespräche zwischen dem BMVI, den Landesluftfahrtbehörden, den Verbänden und den Herstellern.

Inzwischen gibt es schon eigene elektronische Versionen, auch eine von den Machern des Vereinsfliegers. Diese Version erfüllt alle Bedingungen aus dieser NfL.

Auf das richtige Flugbuch achten

Doch nochmals zu der papiergebundenen Version des Flugbuches zurück: Da die NfL eine gebundene Version verlangt, also keine Loseblattsammlung, gibt es im Fachhandel Flugbücher mit dem Zusatz „FCL gerecht“. Hier müssen aber besonders die Segelflieger aufpassen, dass sie das richtige Flugbuch erwerben. Auf Grundlage der NfL II-330-17 werden hier noch Flugbücher angeboten, bei denen es keine Spalte gibt, in der die Startart (Winde, Luftfahrzeugschlepp, ...) eingetragen werden kann. Dies war nach der 330-17 kein Mindesteintrag.

Text: Harald Ölschläger, BWLV-Verbandsausbildungsleiter
Foto: Mit freundlicher Genehmigung von Ülis Segelflugbedarf GmbH

BITTE BEACHTEN:

ANFORDERUNGEN AN DIE FORTLAUFENDE FLUGERFAHRUNG FÜR FI(S) UND FI(B)

Für die Fluglehrer FI(S) und FI(B) haben sich durch die Regelungen aus VO(EU)2020/357 bzw. 358 erhebliche Änderungen in Bezug auf die Gültigkeit der Lehrberechtigungen ergeben. Ähnlich den Lizenzen für Segelflug und Ballon entfällt erstmals die Befristung. Die Lehrberechtigungen müssen nicht mehr nach Ablauf einer festen Zeitspanne verlängert werden. Dennoch muss vor jedem Schulungsflug/jeder Schulungsfahrt geprüft werden, ob die Bedingungen erfüllt sind, um die Rechte aus dieser Berechtigung ausüben zu können.

Zum einen muss der Fluglehrer innerhalb der letzten drei Jahre eine Auffrischungsschulung (früher: Fluglehrerfortbildung) nachweisen. Zusätzlich müssen innerhalb von drei Jahren vor diesem Flug die Zeit von 30 Stunden Flugunterricht oder 60 Schulstarts durchgeführt werden.

Zum anderen muss der Fluglehrer dann auch noch innerhalb der letzten neun Jahre einen Befähigungsnachweis über seine Lehrkompetenz gegenüber einem von der ATO benannten Qualifizierten FI(S)/FI(B) nachweisen. Hier zählen auch

alle Kompetenzüberprüfungen der letzten neun Jahre als Nachweis. Dadurch entfällt die fällige Kompetenzbeurteilung die bei der dritten Verlängerung durch einen FIE(S)/FIE(B).

Was ist aber nun zu tun, wenn die angesprochenen Bedingungen zum Ausüben der Rechte nicht mehr vorhanden sind?

Für die fehlende Auffrischungsschulung und den fehlenden Befähigungsnachweis ist in der SFCL.360 geregelt, dass diese einfach nachzuholen sind. Mit dem Erfüllen dieser Bedingungen hat der Fluglehrer sofort wieder eine gültige Lehrberechtigung.

Etwas anders sieht es aus, wenn die notwendigen Schulstarts oder Schulstunden nicht nachgewiesen werden können. Da die Bedingungen nicht nachgefliegen werden können, weil der Fluglehrer keine gültige Berechtigung hat, muss nun eine vollständige Kompetenzbeurteilung nach SFCL.345 mit einem FIE(S)/FIE(B) durchgeführt werden. Mit dem erfolgreichen Bestehen dieser Kompetenzbeurteilung hat dann der Fluglehrer die Forderungen der Starts/Stunden

XII Berechtigungen, Zeugnisse und Rechte Zu verlängernde Berechtigungen (Ratings, certificates and privileges Ratings to be revalidated)	
Klasse/Muster/IR (Class/Type/IR)	Bemerkungen und Einschränkungen (Remarks and Restrictions)
Seilpläne	
PIC	unbefristet/no expiry date
TMG	PIC unbefristet/no expiry date
sonstige Berechtigungen / others	
Aerobatic (S)	unbefristet/no expiry date
ST (TMG)	unbefristet/no expiry date
Winch	unbefristet/no expiry date
Aero Tow	unbefristet/no expiry date
Self	unbefristet/no expiry date
**** keine weiteren Eintragungen / no further entries ****	
Lehrberechtigter (Instructors)	
sonstige Berechtigungen / others	
FI (S)	SPL, TMG, aerobatic (S), towing (ST/TMG), instructor bis/until 22.01.2018
**** keine weiteren Eintragungen / no further entries ****	

Lehrberechtigungen für Segelflug- und Ballonlehrer müssen nicht mehr nach Ablauf einer festen Zeitspanne verlängert werden. Daraus ergeben sich einige Dinge, die zu beachten sind

für die nächsten drei Jahre erfüllt. Die gilt dann auch für den Befähigungsnachweis für die nächsten neun Jahre.

Die Kompetenzbeurteilung ersetzt aber nicht die Forderung nach einer Auffrischungsschulung. Diese muss auf jeden Fall immer nachgewiesen werden!

In der Übergangsphase ist die Lehrberechtigung erstmals so lange gültig, wie das Datum in der Lizenz noch nicht erreicht ist! An nächsten Tag nach diesem Datum müssen dann auf jeden Fall die Bedingungen aus der SFCL.360 erfüllt sein, um zu schulen. Es empfiehlt sich daher, schon vor dem Ablauf des Datums in den Lizenzen dafür zu sorgen, dass diese Bedingungen erfüllt sind.

Auch wenn das System ohne festes Ablaufdatum schon von der Segelflug- bzw. Ballonlizenz bekannt ist, bedeutet es für die Fluglehrer doch eine Umstellung, die bei der Überwachung nicht ganz einfach ist. Hier empfiehlt sich auf jeden Fall, die Möglichkeit der Verwaltungssoftware Vereinsflieger.de für die Überwachung der Fluglehrerberechtigung zu nutzen!

In diesem Zusammenhang sei auch an die Persönliche Checkliste für FI(S) erinnert. Diese ist zu finden unter Vereinsflieger.de → Dokumente → Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. → ATO-BWL → Fluglehrer → BWLV.Checkliste. Persönliche.FI(S).Rev.1.3.

Text und Foto: Harald Ölschläger, BWLV-Verbandsausbildungsleiter

BIS INS LETZTE DETAIL

FLUGZEUGENTWICKLUNG WIRD DIGITAL



Digitale Konfiguration eines Forschungsflugzeugs – das DLR kann Flugzeuge, die es noch gar nicht gibt, virtuell entwerfen, testen und fliegen

Die Tragflächen biegen sich, der Tankinhalt schwappt, die Beladung mit Passagieren und Fracht ist von Flug zu Flug verschieden – Flugzeuge sind hochkomplexe Systeme, die von unzähligen Variablen beeinflusst werden. Welche Auswirkungen hat es, wenn sich einige von ihnen ändern? Die Antworten sind künftig nur ein paar Mausklicks entfernt: Wissenschaftler des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) haben im Projekt VicToria die Grundlagen für eine vollständige digitale Entwicklung und Beschreibung von Fluggeräten entwickelt.

13 DLR-Institute mit mehr als 160 Forschenden waren am Projekt VicToria (Virtual Aircraft Technology Integration Platform) beteiligt. „Wir sind jetzt in der Lage, virtuelle Flugversuche durchzuführen, die sich im Detail mit echten Flugversuchen abgleichen lassen“, erklärt Prof. Stefan Görtz, Projektleiter vom DLR-Institut für Aerodynamik und Strömungstechnik in Braunschweig. „Das bedeutet, wir können ein virtuelles Modell eines

Flugzeugs oder Hubschraubers mit all seinen Eigenschaften aufbauen.“

Das kann zum Beispiel genutzt werden, um den Passagierkomfort bei Böen oder Flugmanövern zu verbessern. Aber es geht weit darüber hinaus: Das DLR kann Flugzeuge, die es noch gar nicht gibt, virtuell entwerfen, testen und fliegen. Das schließt die Möglichkeit ein, neue Technologien zu bewerten, die das Fliegen

umweltfreundlicher und wirtschaftlicher machen sollen.

Aerodynamik, Aeroelastik, Lastanalyse, Flugdynamik und Struktur in einem

„Wir schreiten konsequent voran in Richtung Digitalisierung der Luftfahrt“, sagt Prof. Stefan Görtz. Das DLR hat im Projekt VicToria, das über vier Jahre mit einem Volumen von 36 Millionen Euro gelaufen ist, alle relevanten Disziplinen zusammengeführt: Aerodynamik, Aeroelastik, Lastanalyse, Flugdynamik und Struktur. Die virtuellen Versuche mit einem „digitalen Zwilling“ des DLR-Forschungsflugzeugs ATRA wurden mit Daten aus Windkanalversuchen und aus realen Flügen überprüft. So konnten die Simulationsmodelle stetig angepasst werden. Ein Stereokamera-System hat zum Beispiel die Verformung der Tragflächen bei verschiedenen Flugmanövern gemessen.

Die Idee, ein Flugzeug rein digital zu entwickeln und zu zertifizieren, entstand schon vor fast 50 Jahren. Damals glaubte man, auf reale Versuche schon bald



Messgeräte im realen Forschungsflugzeug liefern die Daten für die Simulation

verzichten zu können – ein Irrtum: Einerseits waren die Rechnerleistungen begrenzt, andererseits konnten etwa komplizierte Strömungen noch nicht richtig dargestellt werden.

Das ist inzwischen mithilfe der Numerischen Simulation möglich. Mittlerweile gehen die Wissenschaftler davon aus,

dass der Entwicklungsprozess sich zunehmend auf die Simulation verlassen wird und der Erstflug zukünftig virtuell im Rechner stattfinden wird – auch, weil sich finanzielle und wirtschaftliche Risiken so im Rahmen halten lassen. Anschließend werden die realen Experimente zur Überprüfung und Bestätigung durchgeführt. Eine künftige Zertifizie-

rung von Flugzeugen und Hubschraubern anhand von computerbasierten Simulationen rückt nun ebenfalls näher. An entsprechenden Simulationenwerkzeugen arbeitet das DLR auch im Projekt SimBaCon (Simulation Based Certification).

Text und Fotos: DLR

TECHNIK MUSEUM SPEYER

FÜHRUNGEN IN DER TRANSALL



Als die Transall 2011 in Speyer landete, hätte niemand dran gedacht, dass die Maschine jemals wieder startet: Einige Jahre stand das imposante Flugzeug nur als statisches Ausstellungsstück im Museumsareal. Doch dann hatten zwei Flugzeugfans eine Idee: Peter Horsch (Classic Aviators) und Markus Willimek (ehemaliger Bordtechniker der Transall) erweckten das mächtige Flugzeug wieder zum Leben. Erstmals war dies 2019 im Technik Museum Speyer zu erleben, als beim sogenannten Brazzeltag der Motor gestartet wurde.

Zum Jubiläumsjahr des Technik Museums Speyer sind die beiden

Die legendäre Bundeswehr-Transport-Maschine Transall ist im Technik Museum Speyer zu bewundern

nun wieder im Einsatz. „Die Leute interessieren sich sehr für diese Maschine. Daher haben wir uns überlegt, unser Wissen zu teilen und exklusive Rundgänge für Museumsbesucher im Flugzeug anzubieten“ berichtet Horsch. **Die nächsten Führungen finden jeweils samstags am 3. Juli und 28. August, zwischen 10 und 17 Uhr statt. Wer die Maschine zusätzlich in Aktion erleben will, sollte sich den 31. Juli und den 18. September vormerken. Neben den Rundgängen startet dann zweimal täglich (um 11 Uhr und um 16 Uhr) auch der Flugzeugmotor.**

Teilnahmebedingung für die Führungen ist ein gültiges Tagesticket des Technik Museums Speyer. Passend zu den Transall-Führungen finden auf dem benachbarten Flugplatz Rundflüge in einer Broussard des Vereins Classic Aviators statt. Informationen sowie Tickets für die Flüge gibt es direkt bei der Transall am Stand des Classic Aviators Vereins oder unter info@classicaviators.de. Der Souvenirshop des Museums bietet anlässlich der Transall-Führungen Aktionswochen mit 15 Prozent Rabatt auf ausgewählte Bundeswehrartikel an, und für das richtige Kulinarik-Feeling verköstigt das Museum die Besucher mit Eintopf aus der historischen Gulaschkanone.

Alle Infos zum Museum, den Eintrittspreisen und -voraussetzungen sowie zu aktuell noch geltenden Corona-Beschränkungen (u.U. Anmeldepflicht) gibt es unter <https://speyer.technik-museum.de>.

Infos zur Transall:

2011 wurden erstmals Transportflugzeuge der Deutschen Luftwaffe vom Typ Transall C 160 ausgemustert. Tausende Soldaten lernten das robuste Flugzeug als zuverlässiges Transportmittel kennen. Die erste Maschine, die ausgemustert wurde, landete am 12. April 2011 um 8.45 Uhr auf dem Flugplatz Speyer und wurde Teil der großen Luftfahrtausstellung der Technik Museen Sinsheim und Speyer.



Die Flugzeugfans Markus Willimek (links) und Peter Horsch (rechts) sind für die Führungen zuständig und erklären alles zur Transall

Ende der 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre wurde von der Bundesluftwaffe und der französischen Luftwaffe ein taktisches Transportflugzeug benötigt. Die Entwicklung des robusten Flugzeugs lag in den Händen der Vereinigten Flugtechnischen Werke Bremen, dem Hamburger Flugzeugbau und der französischen Firma Nord Aviation. Der erste von drei Prototypen flog im Februar 1963.

Die deutsche Luftwaffe erhielt ihre erste Maschine am 30. April 1968. 110 weitere Transall-Flugzeuge folgten und lösten die davor genutzte „Noratlas“ Nord 2501 ab.

93 Sitzplätze stehen beim Personentransport zur Verfügung. Beim Kranken- bzw. Verwundetentransport haben 62 Krankenträger und vier Betreuer Platz. Dazu kommen jeweils fünf Mann Besatzung. Es können 16.000 Kilogramm zugeladen werden. Fahrzeuge haben die Möglichkeit, über die hintere Laderampe direkt in das Flugzeug zu fahren. Die Transall ist ein freitragender Schulterdecker mit 40 Metern Länge, einer Spannweite von 40 Metern und einer Höhe von 12,3 Metern. Der Antrieb der beiden Vierblattschrauben mit einem Durchmesser von 5,4 Metern erfolgt durch zwei Rolls-Royce-Triebwerke mit einer Nennleistung von je 5.747 PS. Die mittlere Reisegeschwindigkeit beträgt

490 Stundenkilometer, die Höchstgeschwindigkeit 520 Kilometer. Die Steigleistung liegt bei 8 m/s. Die Maschine erreicht eine Dienstgipfelhöhe von etwa 30.000 Fuß.

Text: Technik Museum Speyer/red.
Fotos: Technik Museum Speyer

– Anzeige –



FRIEBE

1951-2021

70 Jahre

Verbunden mit der Luftfahrt



BOSE A20
AVIATION HEADSET

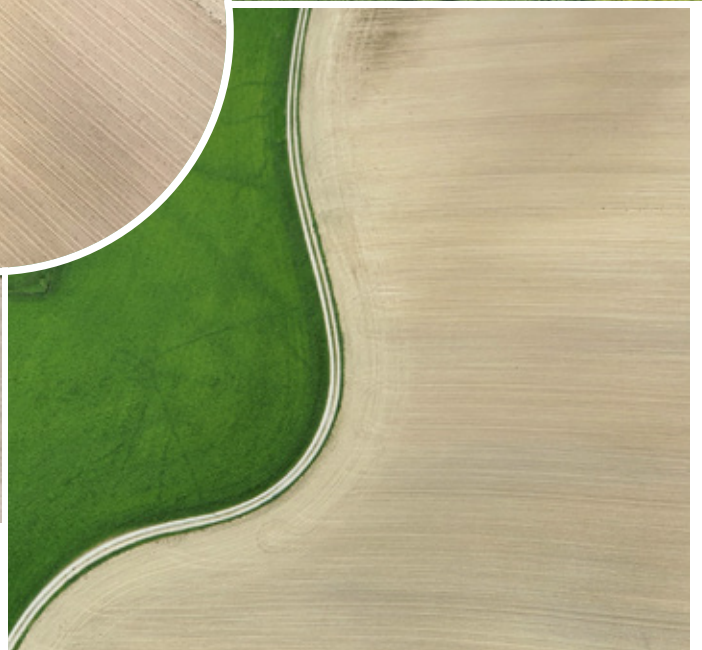
Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH
City Airport · 68163 Mannheim
+49 621 - 700 189-0
www.friebe.aero · info@friebe.aero

IMPRESSIONEN AUS OBERSCHWABEN FASZINATION VOGELPERSPEKTIVE

Es heißt so schön „Piloten wissen, warum Vögel pfeifen“ – die Faszination der Vogelperspektive ist das, was viele Fliegerinnen und Flieger begeistert. Die Landschaftsarchitektur und die wahre Kunst der natürlichen Formen lassen sich natürlich gerade mit etwas langsameren und offenen Fluggeräten wunderbar einfangen.

Diese Luftaufnahmen wurden von Rainer Krumm in der Nähe des Flugplatzes Bad Waldsee-Reute aus dem Motorschirm-Trike gemacht. Sie offenbaren ein gutes Zusammenspiel aus Fluggerät, Natur, Kamera und Auge des Fotografen.

Text: red.
Fotos: Rainer Krumm





DLR-STUDIE DEPA 2050

NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE FÜR RÜCKGANG DER LUFTFAHRTEMISSIONEN UNVERZICHTBAR

Der Luftverkehr wird laut DLR-Studie auch künftig ein Garant für Arbeitsplätze, Wohlstand und Wirtschaftswachstum sein

Industrie, Politik und Forschung visieren die Klimaneutralität des Luftverkehrs bis 2050 an. Eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) kommt nun zu dem Schluss: Lediglich die Nutzung nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) mit einer flottenweiten Beimischungsrate von 80 Prozent bis 2050 ermöglicht eine Trendumkehr bei den CO₂-Emissionen der Luftfahrt ab 2035.

„Dieses progressive Szenario rechnet bereits kontinuierlich verbesserte Flugzeugtechnologien und zusätzliche Effizienzsteigerungen im Flugverkehrsmanagement der Strecken mit ein“, erläutert Dr. Markus Fischer, Bereichsvorstand Luftfahrtforschung im DLR. „Die emissionsbezogenen Analysen der Studie zeigen, dass die Klimaziele für den Luftverkehr bis 2050 nach gegenwärtigem Forschungsstand nicht zu erreichen sind. Eine beschleunigte Entwicklung alternativer Antriebskonzepte in Verbindung mit Beimischungsraten nachhaltiger Kraftstoffe von 80 Prozent sind für eine deutliche Trendumkehr bis 2050 nötig.“

„In der Studie DEPA 2050 (Development Pathways for Aviation up to 2050) haben wir in einem interdisziplinären Team zwei besonders wahrscheinliche Szenarien für den Luftverkehr bis 2050 analysiert“, erläutert Projektleiterin Alexandra Leipold vom DLR-Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr in Köln. „Unser konservatives Szenario nimmt eine anhaltende

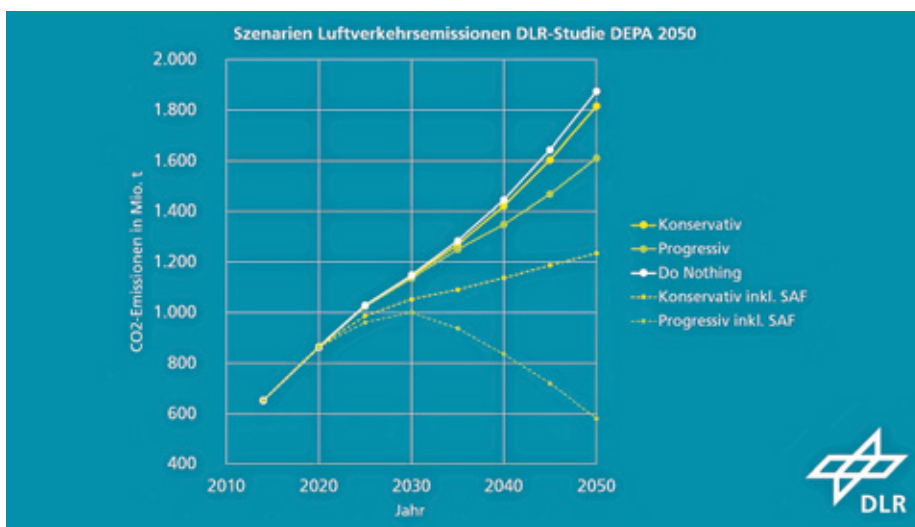
moderate technologische Entwicklung bei Flugzeugen und Flugführung an. Dabei steigen im Ergebnis die klimarelevanten Emissionen bedingt durch das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs trotz Effizienzsteigerungen weiter an. Daneben weist ein progressives Szenario mit neuen Technologien, Verfahren und umfassendem Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe zumindest einen Weg zur Trendumkehr bei den weltweiten Luftfahrtemissionen trotz Wachstums aus.“

Aufgrund der langen Entwicklungszyklen in der Luftfahrt ist es bisher wenig wahrscheinlich, dass es bis 2050 zu einer umfassenden Marktdurchdringung emissionsfreier alternativer Antriebskonzepte

auf Basis von Wasserstoff kommt. Deshalb sind diese nicht in der Studie berücksichtigt. Wenn Entwicklungsprogramme und Markteinführung klimafreundlicher Antriebe insbesondere mit dem Energieträger Wasserstoff deutlich beschleunigt werden, könnten diese Technologien jedoch bereits vor 2050 eine deutlich größere Entlastung bei den CO₂-Emissionen des weltweiten Luftverkehrs ermöglichen.

Herausforderung: Emissionsreduktion trotz Luftverkehrswachstum

Die Trendumkehr bei den klimarelevanten Emissionen des Luftverkehrs bleibt jedoch eine besondere Herausforderung



Szenarien zukünftiger CO₂-Emissionen der weltweiten Luftfahrt zeigen: Nur der Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) trägt langfristig zur Trendwende bei

angesichts des langfristig weiter zu erwartenden Wachstums der Luftfahrtbranche, wobei die bleibenden Auswirkungen der Corona-Pandemie noch schwer abzuschätzen sind. Vor der Pandemie erwarteten die Forschenden in etwa eine Verdopplung der weltweiten Passagierflüge von 31 Millionen Flügen in 2014 auf 61 Millionen Flüge in 2050.

Zusätzliche Änderungen im Bereich der Konnektivität und der Netzwerkgestaltung werden sich voraussichtlich durch den Markteintritt von Überschallflug-

zeugen und unbemannten Fluggeräten im Air-Taxi-Bereich ab etwa 2030 ergeben. Das mögliche Wachstum dieser neuen Marktteilnehmer wurde ebenfalls im Rahmen der Studie auf Basis von Prognosen zu künftigen Flugbewegungen und zur Flottenentwicklung untersucht.

Luftverkehr bleibt wichtiger Faktor für Wirtschaftswachstum und Wohlstand

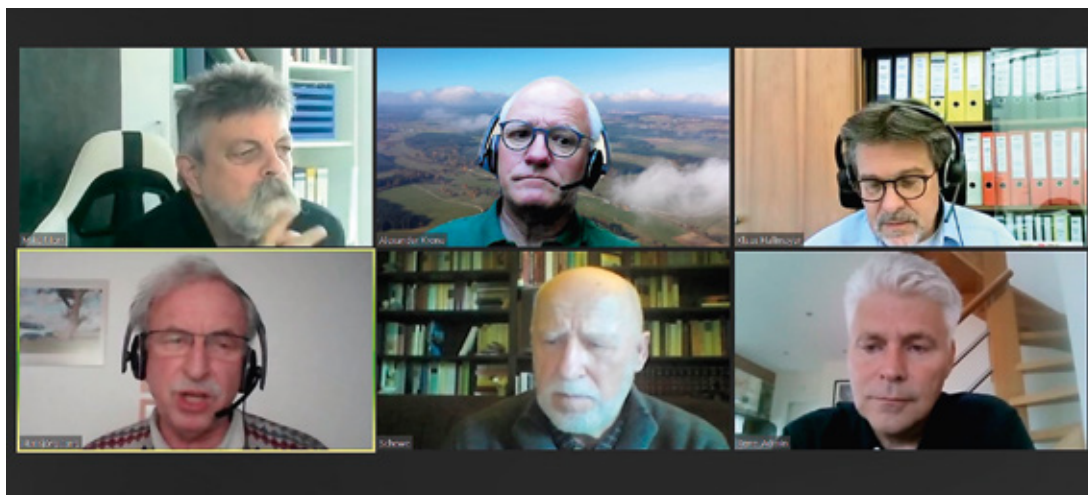
Zudem kamen die Forschenden in der DLR-Studie DEPA 2050 zu dem Schluss, dass der Luftverkehr auch künftig einen

wichtigen Beitrag zum gesellschaftlichen Wohlstand und zum allgemeinen Wirtschaftswachstum leisten wird. Mit Blick auf die Situation vor der Pandemie ist bis zum Jahr 2050 mit einem Wachstum der weltweiten, durch den Luftverkehr generierten Arbeitsplätze von rund 19 auf 39 Millionen zu rechnen. EU-weit würde demnach die Zahl der zugehörigen Arbeitsplätze von etwa 2,4 Millionen auf mehr als 3,7 Millionen steigen.

Text: DLR/red.
Fotos: Fraport AG/DLR

GREMIEN

NEUER DAEC-FACHAUSSCHUSS UMWELT ETABLIERT



Bei der Auftakt-Onlinekonferenz des Fachausschusses Umwelt im DAeC waren für den BWLV Hansjörg Jung, Referent für Natur/ Umwelt und Windenergie (unten links) sowie Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer (oben rechts) dabei

Am 19. Mai trafen sich auf Einladung des DAeC-Vizepräsidenten René Heise einzelne Umweltreferenten der Länder und Mitglieder der AG Windkraft in einer Onlinekonferenz, um einen neuen DAeC-Fachausschuss Umwelt aufzubauen. Für den BWLV waren bei diesem Auftaktgespräch Hansjörg Jung, Referent für Natur/Umwelt und Windenergie sowie Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer beteiligt. Hansjörg Jung soll dem Gremium auch in Zukunft angehören.

Die Motivation entstand, um aktuellen Entwicklungen zu Luftrechtsfragen in Naturschutzgebieten im Zuge der Umsetzung der EU-Drohnenverordnung in nationales Recht, einer verstärkten Mitarbeit in DOSB-Kampagnen „Nachhaltig Sport treiben in Stadt, Natur und Landschaft“ sowie bei der Erarbeitung von Anpassungsstrategien der Vereine im Zuge des Klimawandels (Klimasport) gerecht zu werden.

Mit der Zustimmung der Mitgliederversammlung soll im Herbst der Fachausschuss in einen DAeC-Bundesausschuss aufgehen. Vertreter der AOPA, der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze (IDRF) und des DHV signalisierten ihre Bereitschaft, auch in Zukunft in dem Gremium gegebenenfalls mit Gaststatus aktiv mitzuarbeiten.

Gestartet wurde im Videomeeting mit einem Update zum Thema „Ausbau von Windkraftanlagen und die Auswirkungen auf den Luftsport“. Im neuen DAeC-Leitfaden für „Windkraftanlagen in der Umgebung von Flugplätzen“ wird hier eine Zusammenfassung für Luftsportvereine erscheinen. Die aktuellen Regelungen zur bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung von Windkraftanlagen werden in Zukunft kein Schwerpunkt des Fachausschusses mehr sein.

Zusätzlich wurden die Antworten der letzten Wahlprüfsteine der Bundesfrakti-

onen erörtert. Eine Neuauflage wird in den nächsten Wochen zu einem neuen politischen Lagebild vor der Bundestagswahl beitragen.

Großen Raum im Meeting nahm die Neubewertung der Aircraft Relevant Bird Areas (ABA) ein. Hier ist in Zukunft eine engere Zusammenarbeit der Vereine mit der Bundesgeschäftsstelle dringend erforderlich. Der Luftraum für den Luftsport steht vor großen Herausforderungen, die nur gemeinsam gemeistert werden können. Die Mitarbeit von engagierten Luftsportlern und Fachexperten ist im neuen Fachausschuss erhofft und ausdrücklich gewünscht.

Text und Screenshot: DAeC, Fachausschuss Umwelt

ALTER FILM IN DER ARD-MEDIATHEK:

PIEPEL LERNT SEGELFLIEGEN



Ein Schatz aus dem Archiv von Radio Bremen: Der 20-minütige Film zeigt den imaginären Flugschüler Piepel bei der Ausbildung

Radio Bremen hat einige Schätzchen aus seinem Filmarchiv in die ARD-Mediathek gestellt. Darunter ist auch ein rund 20-minütiger Film aus dem Jahr 1961 mit dem Titel „Piepel lernt Segelfliegen“.

Vor 60 Jahren drehte Radio Bremen Szenen von Gummiseilstarts mit dem SG 38 auf der Wasserkuppe, warf einen Blick in die Fertigung von Ka 2 und Ka 6 bei Schleicher in Poppenhausen und begleitete den imaginären 15-jährigen Schüler „Piepel“ bei dessen Ausbildung. Die Theorie wird ihm dabei von einem Fluglehrer mit Anzug und Krawatte beigebracht, auf seinen ersten Schulflug muss Piepel lange warten, und nach seinem Alleinflug baut er prompt die erste Außenlandung. Die Szenen der Doppelsitzer-Ausbildung sind in Tarmstedt gedreht worden. Damals gab es den Platz erst seit zwei Jahren.

Zum Abschluss folgen Sequenzen von der Segelflugausbildung auf Juist und von einem F-Schlepp hinter einer Tiger Moth. Höhepunkt des investigativen Journalismus jener Jahre war die Feststellung des Reporters „Sogar Mädchen können Winde fahren!“ Wer das bis heute nicht glaubt, kann sich in dem Schwarz-Weiß-Film davon überzeugen. Der Zugang erfolgt am besten über die bevorzugten Suchmaschinen mit den Suchbegriffen Radio Bremen, Retro und Piepel lernt Segelfliegen.

Text und Foto: Ralf-Michael Hubert
Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport,
Ausgabe April/Mai 2021

– Anzeige –

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



Kundenmaschine, der Flugwert Steirle in LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerüstet

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



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

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

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

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



BITTE ZAHLREICH TEILNEHMEN:

EINLADUNG ZUR BWLV-LANDES- JUGENDVERSAMMLUNG 2021

Die ordentliche BWLV-Landesjugendversammlung 2021 findet am Samstag, 11. September 2021, auf dem Flugplatz Wächtersberg im Rahmen des diesjährigen BWLV-Jugend-Fly-In statt. Sie beginnt um 18 Uhr im Clubheim der FSV Wächtersberg auf dem Flugplatz Wächtersberg.

Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Bericht der Landesjugendleitung
3. Bericht der Bezirksjugendleiter und Sachbearbeiter
4. Aussprache zu TOP 2 und 3
5. Entlastung der Landesjugendleitung
6. Abstimmung über Neufassung der Landesjugendordnung
7. Neuwahlen der Landesjugendleitung/
des BWLV-Fachausschusses Jugend
8. Anträge und Verschiedenes

Anträge sind **bis spätestens 25. August 2021** über die BWLV-Geschäftsstelle an den Landesjugendleiter zu richten.

Da dieses Mal wieder Neuwahlen anstehen, bitten wir um besonders zahlreiche Teilnahme. Stimmberechtigt ist von jedem Verein jeweils der Vereinsjugendleiter oder ein von ihm Beauftragter. Hierfür ist eine schriftliche Stimmübertragung vorzulegen.

Die BWLV-Landesjugendversammlung wird dieses Jahr aufgrund der aktuellen Corona-Lage in Verbindung mit dem BWLV-Fly-In stattfinden und nicht wie üblich mit dem Landesjugendtreffen.

Während des Tages lädt die Jugendgruppe der FSV Wächtersberg alle jungen und junggebliebenen Flieger zum Fly-In inklusive Abendprogramm recht herzlich ein. Check-In für die Anreisenden ist ab 14 Uhr geplant. Bitte informiert euch rechtzeitig über die Anflugregelungen und Anmeldeverfahren des Flugplatzes Wächtersberg (PPR-Freigabe erforderlich!).

Nähere Informationen zum Fly-In und der damit verbundenen Anmeldung findet ihr auf der Homepage des Vereins: <https://wp.fsvwaechtersberg.de/>

Rückfragen jeglicher Art werden jederzeit beantwortet, gerne auch per E-Mail unter Jugend@bwlv.de.

Wir laden alle Jugendlichen zu beiden Veranstaltungen herzlich ein und wünschen eine gute Anreise!

Text: Oliver Goller, BWLV-Landesjugendleiter,
Referent für Jugendfragen

TAGUNG DES BWLV-FACHAUSSCHUSSES JUGEND

ERFREULICHER ZULAUF BEI DEN DIESJÄHRIGEN JUGENDVERANSTALTUNGEN

Zu Beginn des Sommers und vor den anstehenden Jugendveranstaltungen des BWLV tagte der Fachausschuss Jugend des Verbandes erneut digital. Dabei wurden etliche wichtige Themen konzentriert abgehandelt. Als besonders erfreulich stellte sich dabei heraus: Viele Jugendliche möchten dieses Jahr bei den Veranstaltungen der Luftsportjugend dabei sein, es gibt eine rege Nachfrage.

Eröffnet und moderiert wurde die Tagung nicht wie in den vergangenen Jahren durch den Landesjugendleiter Oliver Goller, sondern durch Tim Steiner, der sich bei der bevorstehenden Landesjugendversammlung als neuer Landesjugendleiter zur Verfügung stellen wird. Themen dieser Tagung waren Rückblicke über bisherige Jugendveranstaltungen in diesem Jahr, der Bericht der Präsidiumssitzung, die Neustrukturierung des Fachausschusses Jugend und die Jahresplanung des restlichen Jahres 2021. Außerdem wurde darüber informiert, dass seit Kurzem monatliche, digitale Meetings der DAeC-Luftsportjugend stattfinden, zusätzlich zu den bisherigen Präsenztagungen in größerem Abstand.

Die geplante Neustrukturierung des Fachausschusses Jugend sieht vor allem eine Entlastung des Landesjugendleiters durch mehrere Stellvertreter vor. Dies soll unter anderem auch dazu beitragen, einen glatten Übergang vom derzeitigen zum zukünftigen Landesjugendleiter durch erweiterte Aufgabenverteilung zu ermöglichen.

Zu den bevorstehenden BWLV-Jugendveranstaltungen diesen Sommer gehören unter anderem die bereits ausgebuchten Jugendlager in Sinsheim und Berneck, das Streckenfluglager auf der Hahnweide und das Leibertinger Vergleichsfliegen. Positiv aufgefallen ist die starke Rückmeldung zu allen ausgeschriebenen Jugendveranstaltungen.

Nach einem ruhigeren Jahr 2020 freut sich der Fachausschuss Jugend zusammen mit den Jugendlichen der baden-württembergischen Luftsportjugend, den Spaß am Fliegen gemeinsam zu erleben und sich nach langer Zeit endlich mal wieder in Präsenz zu sehen.

Text: Claudia Marianowski



Das Jugendvergleichsfliegen in Leibertingen bietet erfahrenen Piloten wie auch frisch gebackenen Scheininhabern eine gute Übungsmöglichkeit

JETZT ANMELDEN:

NOCH FREIE PLÄTZE BEIM LEIBERTINGER JUGENDVERGLEICHSFLEGEN!

Für das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli) vom Samstag, 7. August, bis Freitag, 13. August 2021, gibt es noch freie Plätze. Teilnehmen kann jede/r Jugendliche, der/die Spaß am Fliegen hat, einen gültigen Luftfahrerschein besitzt und Mitglied eines Luftfahrtverbandes ist. Außerdem müssen ein eigenes Flugzeug und Rückholer mitgebracht werden.

Anreise ist am Freitag, 6. August. Die Teilnahmegebühr inklusive Frühstück, Abendessen, Camping (ohne Strom) und Sanitär beträgt 135 Euro. Startkosten sind vom Teilnehmer selbst zu tragen. Weitere Infos zu den Gebühren und zur Anmeldung sind unter www.jufli-leibertingen.de zu finden.

Das Leibertinger Jugendvergleichsfliegen (JuFli) ist ein Streckenflugwettbewerb, der den Einstieg in die Strecken- bzw. Wettbewerbsfliegerei in entspannter Atmosphäre ermöglicht. Sowohl frischen als auch erfahreneren Scheininhabern bis einschließlich 25 Jahren wird es hierbei ermöglicht, Strecken zu fliegen, die zwar anspruchsvoll, aber auch für Anfänger gut machbar sind. Natürlich kommen auch Kameradschaft und Geselligkeit nicht zu kurz, denn beim JuFli entstehen oft Freundschaften, die über die Jahre hinweg noch anhalten.

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

Text und Foto: Claudia Marianowski

BALLONFAHREN MIT DER KRAFT DER SONNE EIN TRAUM IN BLAU

Wenn Kreativität, Ingenieurs- und Handwerkskunst aufeinandertreffen, ist die Geburt von etwas Besonderem meist nicht fern. Matthias Schlegel skizziert die Geschichte des jüngsten Neuzugangs in seiner Ballonflotte – vom ersten Entwurf im CAD bis zum vierten Platz im DuDi-Cup, gefahren mit seinem dunkelblauen Kubicek BB20E.



Es muss irgendwann im Frühsommer 2017 gewesen sein, als mein guter Freund Thomas Köck – seines Zeichens deutscher Vertriebspartner des bekannten tschechischen Ballonherstellers Kubicek – meinte, ob ich denn Ideen hätte, wie sein neuer Demonstrator aussehen könnte. Seit Sommer 2014 fuhr ich mit Begeisterung meinen nur 1530 Kubikmeter großen Raven Aerostar Aurora entweder allein oder zu zweit, aber man war doch gerade im Hochsommer in Bezug auf Tragkraft und Temperatur ziemlich auf Kante genäht mit der kleinen Hülle. Etwas Größeres sollte her – aus Leichtstoff, idealerweise.

Kleiner Ballon mit großer Leistung gefragt

Seit vielen Jahren beschäftige ich mich im Modellbau mit Solarballonen und kannte mich daher bestens aus mit der Kraft der Sonne – ungefähr 100 Gramm pro Kubikmeter Tragkraft sind erreichbar mit einem schwarzen Ballon an sonnigen Wintertagen, verglichen mit 250 bis 300 Gramm bei der Nutzung eines Brenners. Aber ein schwarzer Werbeballon? Nein, das wäre dann vielleicht doch etwas zu krass. Also fiel die Wahl auf die Hauptfarbe Dunkelblau, die restlichen, zum damaligen Zeitpunkt in Leicht-Polyester verfügbaren Töne sollten etwas Farbe ins Spiel bringen. Mit der CAD-Software SolidWorks, als selbstständiger Konstrukteur alltägliches Werkzeug meiner Wahl, ging es ans Werk. Nur wenige Stunden später stand der erste Entwurf, analog zu meinem Raven-Ballon damals noch mit der typischen Rundschrürze.

Wie bei jeder neuen Idee ruhte auch diese zunächst eine Weile. Bei unserem nächsten Besuch in Brünn im November 2017 diskutierten wir die Idee mit Petr Kubicek, dem das Design auf Anhieb gefiel. Doch es sollte noch bis zum Frühsommer 2018 dauern, bis die Hülle dann tatsächlich bestellt wurde, und einige dringende Kundenballone sorgten für weitere Verschiebungen der Produktion.

Aber im Januar 2019 war es dann endlich so weit: Ein herrlicher Wintertag lud zur ersten Fahrt der 2.000 Kubikmeter großen und dank Leichtstoff nur 60 Kilogramm leichten Ballonhülle ein. Zu zweit legten Thomas und ich mit nur zwei Flaschen Gas an diesem Tag in drei Stunden rund 130 Kilometer zurück – ihre außergewöhnliche Performance hatte die neue Hülle damit also schon mal unter Beweis gestellt.

Viele weitere Fahrten im In- und Ausland folgten. Der Clou des kleinen Systems: Mit unseren kleinen Körben, dem Raven ELS oder dem Kubicek K13S, passt das ganze System inklusive Ventilator in einen VW-Bus oder Mercedes V. Perfekt, wenn man mit dem Wohnwagen zur Kieler Woche will, oder ohne Anhänger in den Süden zum Italian International Balloon Grand Prix nach Todi. Beides hat der kleine Ballon schon mit Bravour gemeistert, und selbst im italienischen Hochsommer gibt es auch zu zweit im Korb keine besorgten Blicke auf das Hüllenthermometer mehr. Die Einfachheit und Leichtigkeit des Systems beeindruckt gerade beim Einpacken der Hülle immer wieder.

Dauerfahrt mit Erfolg getestet

Der ursprüngliche Gedanke hinter dem Design der Ballonhülle – dunkler Stoff zur Nutzung der Sonneneinstrahlung – war aber natürlich geblieben, und angefach durch den DuDi-Cup wuchs im Winter 2020/21 die Idee, wirklich einmal an die Grenzen des Systems zu gehen und auszuloten, wie lange man damit in der Luft bleiben kann.



Liftoff zur Streckenfahrt



Vor der beeindruckenden Kulisse der Allgäuer Alpen



Versteckspiel im Kornfeld bei der Kieler Woche

Der kalte, aber sonnige 21. November – unter Ballonfahrern bestens bekannt als der „Montgolfiers Day“, der Tag der ersten bemannten Ballonfahrt im Jahr 1783 – bot beste Bedingungen für eine erste Dauertestfahrt. Pünktlich zu Beginn der bürgerlichen Dämmerung starteten wir mit zwei Ballonen im Allgäu, Thomas alleine im gelben 2600er, ich alleine im blauen 2000er.

Die Wirkung des dunklen Stoffs war verblüffend. Während ich vor Sonnenaufgang rund 0,8 Liter pro Minute verbrauchte, fiel der Wert mit Aufgehen der Sonne um mehr als die Hälfte auf unter 0,4 Liter pro Minute. Der Tag konnte kommen – aber es sollte noch viel Durchhaltevermögen gefragt sein. Eine Streckenfahrt bringt ja durchaus Herausforderungen und Stresssituationen mit sich,

aber an diesem Tag bestand unsere einzige Aufgabe darin, uns durch ein paar Kurskorrekturen von der CTR Memmingen fernzuhalten, um den Gasvorrat später maximal ausfahren zu können.

Während Thomas nach über sieben Stunden mit noch reichlich Restgas zur glücklichen Landung ansetzte, zog ich durch bis nach Sonnenuntergang und landete nach 9 Stunden 48 Minuten mit immer noch über einer halben Stunde Gas in der letzten Flasche – sogar der deutsche Rekord in der Klasse AX-7 wäre damit in greifbarer Nähe gewesen! Am Ende lag der Verbrauch noch bei ca. 0,2 Litern pro Minute, und gefühlt war jeder Brennerstoß schon zu viel.

Eine Distanzfahrt für den DuDi-Cup

Auch wenn so eine Dauerfahrt einiges an Planung erfordert, ist das nichts verglichen mit einer Streckenfahrt – speziell, wenn die Grenzen dicht sind. Mehrfach hatten wir eine Fahrt entlang der Alpen von West nach Ost gedanklich durchgespielt, mehrfach wegen widriger Bedingungen gecancelt, einmal nach zwei Stunden vor dem Münchener Luftraum abgebrochen.

Doch am Nachmittag des 19. Februar waren die Bedingungen perfekt, um



Aufbruch zur Dauerfahrt im November 2020

wenigstens die 200-Kilometer-Marke mit vertretbarem logistischem Aufwand zu knacken – im Lockdown wird der Streckenpilot genügsam! Durch die letzten Regentropfen einer nach Osten abziehenden Front fuhr Thomas mich ins schöne Oberstauen, wo wir in den ersten Sonnenstrahlen den kleinen Ballon aufrüsteten. Zum Zwölf-Uhr-Läuten der Kirchenglocken hob ich ab.

Zwanzig Minuten später, in 3600 Metern, hatte ich 75 Stundenkilometer auf dem Tacho – was hätte ich an diesem Tag fahren können, wären nur die verdammten österreichischen Grenzen offen gewesen! So musste ich lediglich hin und wieder die Richtung etwas anpassen, um mein Zielgebiet nördlich von Salzburg zu erreichen.

Thomas hatte währenddessen mein Auto nach Seeg gebracht, wo es wenig später von meinem guten Freund Benedict Munz übernommen wurde, der nun seinerseits die Verfolgung aufnahm. Nach exakt fünf Stunden in der Luft landete ich glücklich und zufrieden bei Teisendorf, nordwestlich von Salzburg – mit immer noch einem Viertel meines Gasvorrats und 213 Kilometer entfernt vom Startort. Was wohl noch alles möglich sein wird mit der dunkelblauen Hülle, wenn wir eines Tages unsere ganze



Auf der Kieler Woche 2020

Freiheit wiederhaben und die Grenzen wieder offen sind?

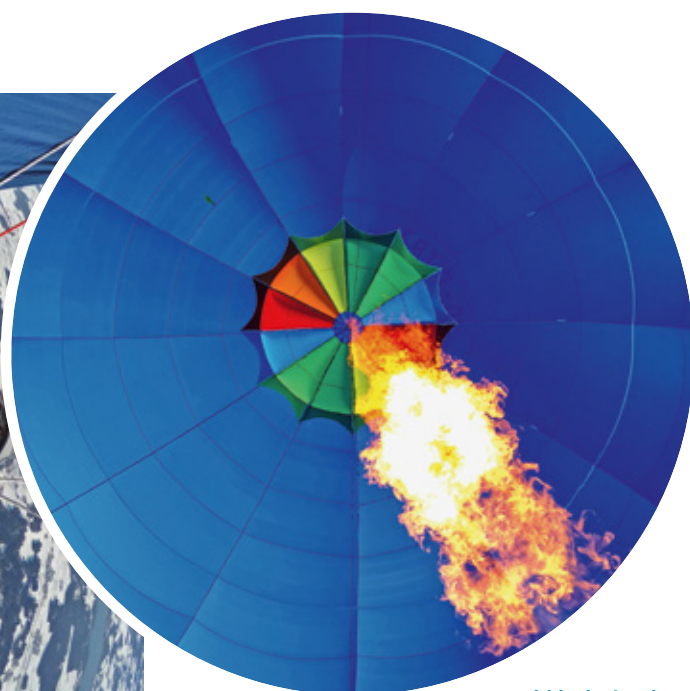
Platz vier im DuDi-Cup war mir sicher mit den beiden Leistungen – mit einem der kleinsten Ballone im Wettbewerb auf jeden Fall eine interessante Marke. Weit wichtiger als die Ergebnisse sind ohnehin die Erlebnisse... Die Bilder der Fahrten machen das mehr als deutlich.

Abschließend kann ich einen solchen Spaßballon jedem, der wirklich des Ballonfahrens wegen Ballon fährt, nur wärmstens ans Herz legen. Es ist die Erfüllung eines Traums, und zwar in seiner reinsten Form. Kommt vorbei und probiert es aus!

Text und Fotos: Matthias Schlegel/
Natalia Rezza/Thomas Köck



Freude über die Erstfahrt im Januar 2019



Farbklecks in Blau:
der bunte Parachute

ALPHONSE PÉNAUD UND 150 JAHRE MODELLFLUG

MODELLFLUG-PIONIER MIT ENTSCHEIDENDER BEDEUTUNG FÜR DIE LUFTFAHRT



Der französische Techniker und Entwickler Alphonse Pénaud (1850-1880) im Porträt

Alphonse Pénaud war ein Erfinder und Entwickler der besonderen Art: Er startete am 18. August 1871, also vor 150 Jahren, das erste Modellflugzeug. Vor den Augen der Mitglieder der französischen Luftfahrtgesellschaft flog das Modell im Jardin des Tuileries in Paris in elf Sekunden 40 Meter weit.

Pénaud nannte sein Modell „Planophore“, es hatte 46 Zentimeter Spannweite, war 51 Zentimeter lang und wog 16 Gramm. Die Druckluftschraube mit 21 Zentimetern Durchmesser wurde von einem verdrehten Gummistrang mit fünf Gramm angetrieben. Damit waren die Modellflieger schneller als die „Großen“ – Otto Lilienthal flog erst 1891, also 20 Jahre später. Die Arbeit von Alphonse Pénaud war von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Fliegerei.

Alphonse Pénaud wurde 1850 als Sohn eines Admirals geboren. Wegen einer Erkrankung der Hüften musste er an Gehstützen gehen und konnte die Marineschule nicht besuchen. Mit 20 begann er, sich mit der Fliegerei zu beschäftigen und wurde Mitglied der neu gegründeten „Société Aéronautique de France“. Seine Entwicklungen begründeten den Ruf als eines der einflussreichsten Flugpioniere des 19. Jahrhunderts.

Die Flugstabilität

Seine Modelle und die späteren Entwürfe für personentragende Fluggeräte zeigten viele für die Flugstabilität wichtige Eigenschaften: Die Flügel hatten schon eine V-Form für die Querstabilität (auf manchen Abbildungen kann man die leicht hochgezogenen Flügelenden erkennen), für die Längsstabilität sorgte das Höhenleitwerk. Die entscheidende Einstellwinkel-differenz zwischen Tragfläche und Höhenleitwerk war vorhanden, und die Bedeutung der Lage des Schwerpunkts hatte er auch erkannt. Mit Seitenleitwerken war nur ein Teil seiner Modelle ausgerüstet. Seine Fluggeräte gelten als die ersten, die dynamisch stabil fliegen konnten – dieser Satz beschreibt in Kürze seine Leistung. Er hatte sich nur kurz an Schlagflüglern probiert, in den viele der Flugpioniere erheblichen Aufwand investierten.

Eine wichtige Erkenntnis von Alphonse Pénaud war auch, dass das Leistungsgewicht eines Gummimotors wesentlich günstiger ist als das einer Stahlfeder oder gar einer Dampfmaschine. Frühere Flugpioniere hatten mit gedehntem Gummi

gearbeitet, das erfordert aber eine aufwendige Mechanik, um damit einen Propeller anzutreiben. Der verdrehte Gummi bei Alphonse Pénaud löste das Problem auf einfache, elegante Art: Fünf Gramm Gummi 240 Mal verdreht, das war sein Energiespeicher.

Neben seinen „geflügelten“ Fluggeräten entwickelte er auch „Hubschrauber“ mit gegenläufigen Rotoren oben und unten, dazwischen der aufgedrehte Gummi als Antrieb – so wie es sie heute noch als Spielzeug gibt.

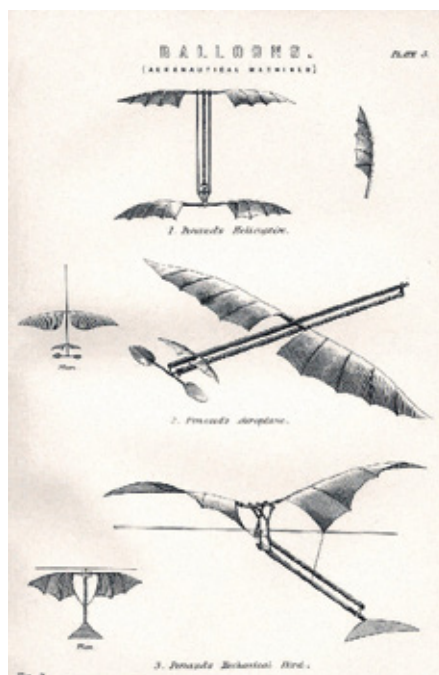
Personentragende Projekte

Alphonse Pénaud begnügte sich indessen nicht mit Flugmodellen, er entwarf und patentierte auch personentragende Flugzeuge. Er veröffentlichte zahlreiche Arbeiten in der Zeitschrift „L'Aéronaute“ (deren Mitherausgeber er war), unter anderem seine Erklärung des „Thermischen Aufwinds“. 1876 ließ er sich ein erfolgreiches Schwingenflugzeug mit einziehbarem Fahrwerk, gewölbten Tragflächen, gegenläufigen Propellern zum Drehmomentausgleich und Einrichtungen zur Kompensation der Ruderkräfte patentieren. Auch auf andere technische Entwicklungen erhielt er Patente, wie ein Differential-Barometer zum Erkennen von Steigen und Fallen.

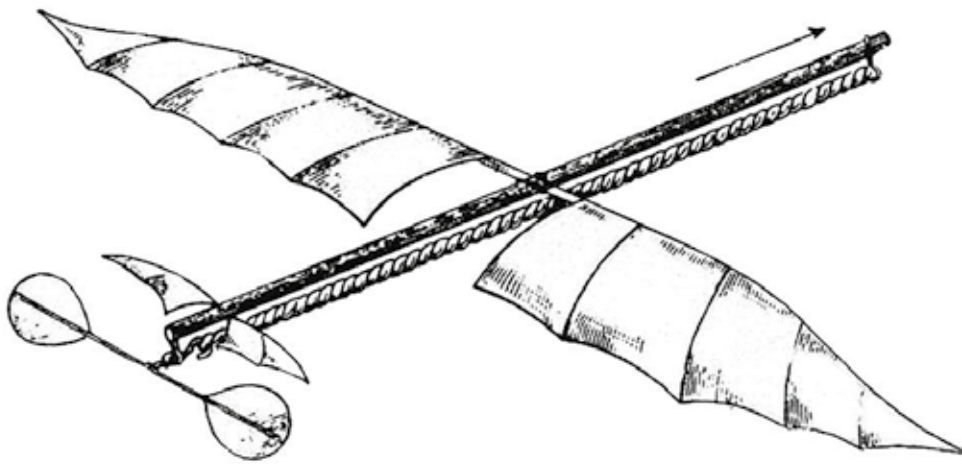
Alphonse Pénaud gilt nicht nur als Vater des Flugmodellbaus. Er wies mit dem Planophore und späteren Arbeiten auch nach, dass mit flugfähigen Modellen preiswert und gefahrlos Erkenntnisse für personentragende Flugzeuge gewonnen werden können. Damit ist er auch ein wichtiger Wegbereiter für die Flugzeug-Konstruktion, -Entwicklung und -Erprobung. Planophore-Modelle und Helikopter wurden Ende des 19. Jahrhunderts in nennenswerter Stückzahl als Spielzeug vertrieben.

Die Tragödie

1875 wurde er von der französischen Akademie der Wissenschaften mit einem Preis für seine brillanten Ideen ausgezeichnet. Diese wollte er auch umsetzen. Aber er war kein Geschäftsmann, son-



Übersicht einiger Flugprojekte von Alphonse Pénaud



Das Flugmodell „Planophore“

dern mehr der Ingenieur-Typ. Als er trotz vergeblicher Versuche keine Geldgeber für sein fortschrittliches Flugzeugprojekt finden konnte und auch seine Leistung in der Öffentlichkeit nicht anerkannt wurde, nahm er sich im Alter von nur 30 Jahren verbittert das Leben.

Wie bei vielen Erfindungen gehen auch bei der Luftfahrt die Meinungen der Historiker auseinander – war es Otto Lilienthal mit dem ersten Gleiter oder vielleicht doch schon Albrecht Ludwig Berblinger, der Schneider von Ulm? Waren es die Gebrüder Wright mit dem ersten Motorflug oder doch Gustav Weißkopf aus Leutershausen? Vor Alphonse Pénaud hatte sich Sir George Cayley schon 1809 mit Gleitern beschäftigt, aber mit welchem Erfolg? Oft hängt es davon ab, wie streng die Kriterien für den „Beweis“ sind oder wie gut vernetzt der Erfinder war, manchmal spielt auch die nationale Brille eine Rolle.

Neben seinen Entwicklungen gab Alphonse Pénaud auch Impulse für die Zukunft. Es ist belegt, dass Vater Milton Wright 1874 seinen Söhnen Wilbur und Orville eines der Pénaud-Flugspielzeuge schenkte und damit ihre Begeisterung für die Fliegerei auslöste – was dann im Jahr 1903 im ersten Motorflug gipfelte.

Der Gummimotor bis heute

Der Gummimotor ist 150 Jahre später immer noch der Antrieb von Wakefield-Modellen (F1B). Die modernen Konstruktionen mit 180 Zentimetern Spannweite, die nur rund 200 Gramm leicht sind, steigen von 30 Gramm Gummi angetrieben auf rund 80 Meter Höhe und gleiten dann. Alle zwei Jahre finden in dieser Freiflugklasse FAI-Weltmeister-

schaften statt. Der Team-Weltmeister erhält den „Alphonse Pénaud Pokal“.

Seit 1979 vergibt die FAI das „Alphonse Pénaud Aeromodelling Diploma“ für dauerhafte, herausragende Leistungen im Bereich des Modellflugs. Für 2020 wurde diese Auszeichnung dem britischen F3A- und F3P-Kunstflieger Matthew Hoyland zugesprochen.

Schon 1911 hatte der englische Viscount Lord Wakefield of Hythe einen Pokal gestiftet für die beste Leistung eines Gummimotormodells – daher der Name dieser Klasse. Beim ersten Wettbewerb siegte E. W. Twining (GBR), sein Modell hatte 64 Zentimeter Spannweite, eine Länge von 114 Zentimetern und zwei Propeller. Der Pokal verschwand nach ein paar Jahren spurlos, aber der Nachfolgepokal, den Lord Wakefield dann 1928 spendete, geht noch heute (das Original von 1928!) an den F1B-Weltmeister. Er dürfte damit eine der Sporttrophäen mit der längsten Tradition sein.

Wurde in den Anfangsjahren noch mit einer unbegrenzten Gummimenge geflogen, wurde diese ab 1954 von 80 Gramm stufenweise auf heute 30 Gramm herabgesetzt. Der aktuelle Pokalinhaber ist Mickael Rigault (Frankreich), der letzte deutsche F1B-Weltmeister war 1985 Rainer Hofsäß.

Weitere Details und Quellen

Informationen über das Leben und Werk von Alphonse Pénaud sind im deutschen und englischen Wikipedia und auf www.britannica.com zu finden. Auf der Webseite www.gallica.bnf.fr der Französischen Nationalbibliothek kann der Originalbericht in „L'Aéronaute“ von Alphonse Pénaud über seine Entwicklung, seine



Originalbeitrag von Alphonse Pénaud in der Zeitschrift „L'Aéronaute“ (Januar 1872) mit der Abbildung seines Helikopters

Berechnungen und seine Flüge nachgelesen werden, auf www.endlesslift.com gibt es eine englische Übersetzung. Mit der „Suche nach dem ersten Modellflieger“ beschäftigt sich ausführlich der Historiker Dr. Michael Sip im ersten Kapitel von „Das große Handbuch Modellflug“, München, 2008.

Text: Bernhard Schwendemann
Fotos/Abbildungen: Wikipedia/
www.gallica.bnf.fr/



Titelseite der Zeitschrift „L'Aéronaute“ von 1872, in der Pénaud seine Ideen publizierte

EU-ANPASSUNGEN DES LUFTVERKEHRS-GESETZES ENDLICH GESCHAFFT

Sie hat sich gelohnt, die viele Arbeit mit teilweise sehr kurzen Kommentierungsfristen zum Jahresende. Und auch die Lobbyarbeit in der Folge bis Anfang Mai – alle Beteiligten im DAeC sind sehr zufrieden.

Nachdem Anfang Mai der Bundestag den Gesetzesentwurf zur Anpassung des Luftverkehrsgesetzes und verschiedener Luftverkehrsverordnungen in Deutschland an die Europäische Durchführungsverordnung 2019/947 (die sogenannte „EU-Drohnenverordnung“) verabschiedet hatte, folgte nun auch die Zustimmung des Bundesrates. Das Gesetz bedarf jetzt lediglich noch der Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten und der Verkündung im Bundesgesetzblatt. Dann ist es in Kraft.

Speziell für den Modellflug enthalten die Bestimmungen der neuen Luftverkehrsordnung zwei Paragraphen: § 21f und § 21g LuftVO. Danach werden für

den zukünftigen verbandsorganisierten Modellflug sogenannte „verbandsinterne Verfahren“ die Basis sein, die solche Modellflugverbände „etablieren und risikobasiert fortentwickeln“ dürfen, die dafür eine Genehmigung nach Art. 16 Abs. 1 und 2 lit. b der EU-Drohnenverordnung erteilt bekommen. Diese gesetzlichen Regelungen entsprechen in sehr weiten Teilen den Anregungen und Vorschlägen, die die Bundeskommission Modellflug im DAeC in das Gesetzgebungsverfahren einbringen durfte.

Der verbandsorganisierte Modellflug hat in Deutschland somit eine sehr gute gesetzliche Plattform bekommen. Für die beiden großen Modellflugverbände in Deutschland gilt es nun, jeweils die entsprechende Betriebsgenehmigung zu beantragen. In diesem Rahmen werden die „verbandsinternen Verfahren“ für den Betrieb von Flugmodellen mit der Genehmigungsbehörde „verhandelt“ werden.

Die Bundeskommission Modellflug im DAeC hat einen Großteil der diesbezüglich erforderlichen Vorarbeiten bereits geleistet: Die Standardisierten Regeln für Flugmodelle (StRfF) beschreiben die sichere Durchführung des Modellflugs in all seinen Facetten, wie dies seit Jahrzehnten in Deutschland sowohl auf der grünen Wiese als auch auf Modellfluggeländen der Fall ist. Gleichzeitig werden diese „verbandsinternen Verfahren“ an den aktuellen technischen Stand angepasst und entsprechend der aktuellen „best practice“ fortentwickelt.

Nun können sich die Modellflieger erst einmal freuen – haben doch sehr viele Vorschläge des DAeC den Weg in dieses Gesetz gefunden!

Text: Bundeskommission Modellflug im DAeC

ERFOLGREICHE AKTION:

BETREIBERREGISTRIERUNG BEIM LBA



Die im DAeC organisierten Modellflieger wurden mittlerweile alle beim LBA registriert und haben eine sogenannte eID erhalten

Mitte April wurden alle Modellflieger im DAeC, die ihre Daten für die Weitergabe an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bereitgestellt hatten, an das LBA gemeldet und sollten ihren Zugang zum Account zum Erhalt der UAS-Betreiber-ID (eID) unter <https://lba-open-UAV.de> erhalten haben.

Mitglieder, die sich bisher noch nicht registriert haben, können dies in der Geschäftsstelle der Bundeskommission Modellflug veranlassen. Für die Betreiberregistrierung sind erforderlich: vollständiger Name, Adresse, Telefonnummer, E-Mail-Adresse (darf in der Datenbank beim LBA noch nicht hinterlegt sein) sowie das Geburtsdatum.

Die eID ist seit dem 1. Mai 2021 auf jedem unbemannten Fluggerät mit einer Abflugmasse von mehr als 250 Gramm (oder wenn es mit einer Kamera ausgestattet ist) anzubringen. Kontakt: Buko-Modellflug, Sebastian Brandes, s.brandes@daec.de

Text und Foto: DAeC

WICHTIGE INFORMATION:

MODELLFLUG AUF DER WASSERKUPPE

Wer sein Flugmodell auf der Wasserkuppe betreibt, sollte einige Dinge beachten. Wolfgang Onken, Modellflugreferent der Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe (GfS), hat diese nachfolgend zusammengefasst.

Wir möchten wieder einmal die FBO (Flugbetriebsordnung) ins Gedächtnis zurückrufen, die vorschreibt, wie wir uns auf unserem Flugplatz zu verhalten haben. Leider haben sich unter den Wanderfreunden, aber auch den Modellflieger/innen einige Unsitten eingeschlichen, vielleicht auch aus Unwissenheit, die aus Sicherheitsgründen der Korrektur bedürfen.

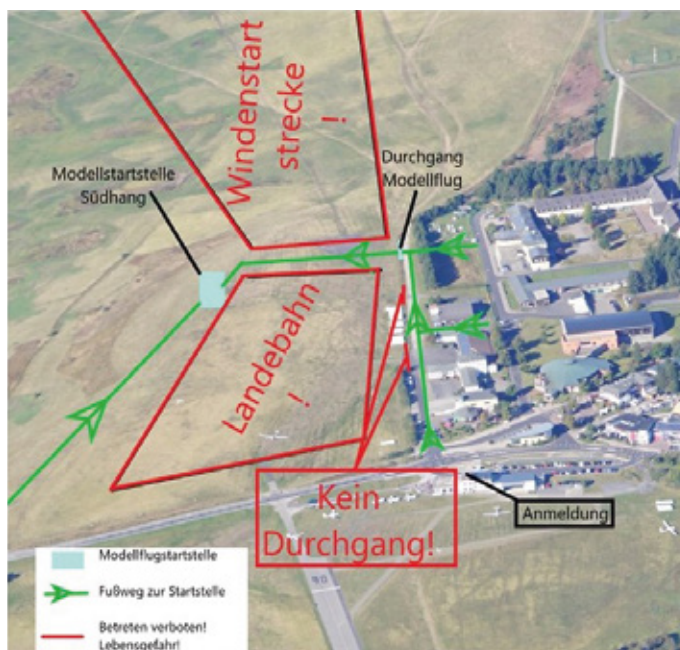
Der Zugang zum Weltenseglerhang (Südhang – siehe Karte) musste daher verlegt werden. Erst außerhalb der Landepiste, also am Ende der Bahn, ist nun die Überquerung erlaubt. Dieser neue Weg muss strikt eingehalten werden – und zwar immer! Sonst besteht die Gefahr, dass der Südhang geschlossen wird.

Die Gesellschaft zur Förderung des Segelflugs auf der Wasserkuppe (GfS) wird eine Verordnung in Kurzform für die Modellfluggelände verfassen. Diese muss künftig jeder gelesen und unterschrieben haben, ansonsten bekommt der Modellpilot keine Fluggenehmigung. Hier bitte ich alle Modellflugpiloten auf der Wasserkuppe um Verständnis und Rücksichtnahme. Wir möchten doch alle unser schönes Hobby ausüben. Das gleiche gilt auch auf der Abtsrodaer Kuppe. Hier wollen wir, wenn geflogen wird, die Wanderer durch eine Sperre fernhalten.

Ich wünsche allen, so die Pandemie es zulässt, eine schöne Flugsaison auf der Wasserkuppe.

Außerdem: Neue Flugleiter auf der Wasserkuppe gesucht

Die GfS sucht ab der Saison 2021 neue Modellflugleiter für die Wasserkuppe. Diese Tätigkeit ist für Rentner geeignet, die mo-



Für den Modellflug auf der Wasserkuppe gelten besondere Regelungen, die alle Modellflieger zwingend einhalten müssen

dellflugerfahren sind, sich körperlich fit fühlen und Freude am Umgang mit Menschen haben. Gut wäre, ist aber keine Bedingung, wenn die Bewerber in der Umgebung der Wasserkuppe wohnen würden, da auch spontane Einsätze „passieren“ können. Es wird Freundlichkeit und Teamgeist erwartet, es gibt eine Spesenvergütung, ansonsten ist das eine ehrenamtliche Tätigkeit. Bei Interesse bitte in der Flugschule melden oder per E-Mail unter info@fliegerschule-wasserkuppe.de.

Text: Wolfgang Onken, Modellflugreferent der GfS
Abbildung: GfS

– Anzeige –

AFIS-Spezialisten / AFISO (w/m/d) in EDTM



Zur sicheren und effizienten Durchführung der Flugverkehrsdienste am **Flugplatz Mengen-Hohentengen** suchen wir zum 01.12.2021 einen engagierten AFIS-Spezialisten / AFISO (w/m/d).

Erfahren Sie mehr unter: www.regio-airport-mengen.de Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Ihre Ansprechpartnerin ist Frau Katja Abel: bewerbung@regio-airport-mengen.de

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC

MEHRERE MUSTERZULASSUNGEN ERTEILT

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro im April und Mai dieses Jahres Musterzulassungen für mehrere Flugzeuge erteilt. Folgende Musterzulassungen gab es (in Klammern das jeweilige Datum der Zulassung):

Text und Fotos: DAeC



Alle genannten Gerätekenntblätter sind online im Downloadbereich des DAeC unter www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/pruefer-klasse-5/infos-fuer-pruefer/geraetekenntblaetter/ zu finden.



NBrezeer Sport (11. Mai 2021)

Der Tiefdecker mit Einziehfahrwerk ist ein Hochleistungs-UL mit 600 Kilogramm MTOW. Hersteller und Musterbetreuer ist die Brezeer Aircraft GmbH & Co. KG. Das Gerätekenntblatt hat die Nummer 66250.



Eurostar SLW (12. April 2021)

Der Tiefdecker mit Festfahrwerk hat 600 Kilogramm MTOW. Bereits zugelassene UL können beim Musterbetreuer aufgelastet werden. Hersteller ist Evekto – Aerotechnik aus Tschechien, Musterbetreuer ist die FSZ Bautzen GmbH. Das Gerätekenntblatt hat die Nummer 66155-6.



Eurostar SLX (11. Mai 2021)

Der Metalltiefdecker mit Kreuzleitwerk hat eine Höchstabflugmasse (MTOW) von 525 Kilogramm. Hersteller ist Evekto-Aerotechnik aus Tschechien, Musterbetreuer ist die FSZ Bautzen GmbH. Das Gerätekenntblatt hat die Nummer 66155-5.



Viper SD 4 (31. Mai 2021)

Der Ganzmetalltiefdecker mit Festfahrwerk hat eine Höchstabflugmasse (MTOW) von 600 Kilogramm. Hersteller ist Tomark Aero aus der Slowakei, Musterbetreuer ist die FSZ Bautzen GmbH. Das Gerätekenntblatt hat die Nummer 66220.

1.000-KILOMETER-SEGELFLUG:

PAUL WISSMANN ERFÜLLT SICH SEINEN TRAUM

Der 20-jährige Paul Wissmann vom LSV Degerfeld ist mit einem phänomenalen Flug in die neue Saison gestartet: In mehr als zehn Stunden Flugzeit schaffte er eine Strecke von 1.005 Kilometern.

„Alles in allem war es ein toller Tag, an dem ich es nie für möglich gehalten hätte, dass 1.000 Kilometer möglich sind. Dass ich mir diesen Traum im Alter von 20 Jahren erfüllen konnte, macht mich natürlich noch glücklicher“, so lautet das Resümee des jungen Gammertingers.

Die 1.000 Kilometer mit einem Segelflugzeug zu fliegen, ist wohl das Ziel eines jeden ehrgeizigen Streckenfliegers. Damit das aber klappt, müssen schon einige Faktoren passen – zuvorderst natürlich das Wetter. Aber auch der Typ des Segelflugzeugs spielt eine Rolle, so Wissmann. Aktuell darf Paul Wissmann einen Nimbus 4 fliegen, der vom Deutschen Aeroclub gesponsert wird. Wegen seiner sehr guten Leistungen im vergangenen Jahr erhielt Wissmann diese Förderung. Der Nimbus 4 bietet sich für solche Flüge natürlich an, da er mit einer Spannweite von 26,4 Metern und sehr guter Gleitzahl geniale Flugeigenschaften besitzt und „leistungsmäßig das Beste ist, was es überhaupt gibt“, so Wissmann.

Anfang Mai kam der große Tag

Allerdings machte ihm das Wetter bisher häufig einen Strich durch die Rechnung, so auch in diesem Jahr. Die Saison in Albstadt startete mit vielen Regenfällen und häufig schlechtem Wetter. Doch Anfang Mai war es dann endlich soweit: Die Wettervorhersage war so gut, dass sich ein Streckenflug anbot. Die Motivation bei Paul Wissmann war daher auch sehr hoch und der Ehrgeiz geweckt. Schon am Abend davor baute er das Segelflugzeug auf, sodass er am nächsten Morgen direkt startklar war.

Tatsächlich brachte der nächste Morgen dann aber zunächst mal eine große Enttäuschung. Es war sehr neblig und die Prognosekarten waren deutlich schlechter als vorhergesagt. „Obwohl die Motivation echt gedämpft war, bin ich dann doch aufs Degerfeld gefahren, habe mit meiner Flugvorbereitung begonnen und mich



Nachwuchspilot Paul Wissmann vom LSV Degerfeld ist das seltene Kunststück eines Segelfluges über mehr als 1.000 Kilometer gelungen

letztlich doch entschieden, das zuvor angemeldete Dreieck mit den Wendepunkten Titisee, Schlüchtern und Kehlheim zu fliegen“, berichtet Wissmann. Schon kurz nach dem Start sei klar gewesen, dass die Luftmasse super passe, obwohl es sehr kalt gewesen sei und er mancherorts habe Regenschauer umfliegen müssen. „Dementsprechend war der Flug bis kurz vor Kehlheim dann auch super“, so der talentierte Nachwuchspilot.

Rekordflug zeichnete sich erst am Ende des Tages ab

Die nächste Ernüchterung wartete jedoch schon. In Kehlheim regnete es, so dass es zu diesem Zeitpunkt unmöglich war, den dritten Wendepunkt anzufliegen. Wissmann musste deshalb bereits 30 Kilometer vorher wenden. Dass an diesem Tag noch ein Rekordflug möglich wäre, ahnte er zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Doch als er sich schließlich gegen 18 Uhr wieder über dem Degerfeld befand, war er bereits 800 Kilome-

ter geflogen. „Erst da kam mir die Idee, dass es an diesem Tag doch noch klappten könnte, die 1000 Kilometer zu knacken. Allerdings war ich mir bis zuletzt unsicher, da es ja bereits spät war und ich noch 200 Kilometer vor mir hatte“, berichtet Paul Wissmann.

Er wagte es und flog von Albstadt erneut in den Schwarzwald bis hinter Donauschingen, weiter nach Grabenstetten und wieder zurück nach Albstadt. „Das Gefühl, als ich gewusst habe, dass ich mit 1.000 Kilometern heimkomme, war schon genial. Es war immer ein Traum von mir, und mit dem Nimbus 4 bietet sich das natürlich auch an“, erzählt Wissmann glücklich.

Der junge Segelfluggpilot hat sich bereits neue Ziele gesteckt – er ist fest entschlossen, das Wetter und sein Segelflugzeug auch künftig in vollem Umfang zu nutzen.

Text: Jennifer Mayer/red.
Foto: Paul Wissmann



UNTERWEGS MIT DEM BW4

SCHNEESCHAUER AM RHEIN STATT SCHNEEGIPFEL IN LIENZ

Immer wieder mussten Gerrit Neugebauer und Clemens Berger heftige Schneeschauer umfliegen

Gerrit Neugebauer und Clemens Berger wollten ursprünglich im April in Österreich mit dem BW4 des SBW-Fördervereins fliegen gehen. Stattdessen verschlug es die Nachwuchstalente aus dem D-Kader des BWLV nach Baumerlenbach, Oerlinghausen und Esslingen. Warum das trotzdem eine gute Wahl war, beschreiben die beiden nachfolgend.

Eigentlich war der Plan, mit dem Duo Discus BW4 des Streckenflug-Fördervereins im April für zwei Wochen nach Osttirol zu fahren, um dort in Lienz gemeinsam fliegen zu können. Doch leider konnten wir diesen Plan, wie so vieles andere in diesem Jahr, nicht umsetzen. Wir, das sind Gerrit Neugebauer und Clemens Berger, Angehörige des D-Kaders des BWLV und Gerrit zudem Mitglied der diesjährigen Sportfördergruppe der Bundeswehr.

Angesichts der Quarantänebestimmungen in Österreich und der angrenzenden Staaten war an sinnvollen Streckenflug ab Lienz nicht zu denken. Die große Enttäuschung wich allerdings zu Teilen beim Blick in die Wetterprognosen für Deutschland. Es war fliegbares Wetter vorhergesagt, jedoch sollte wegen der hohen Labilität der eine oder andere Schneeschauer die Streckenwahl beeinflussen.

Erster Stopp: Baumerlenbach

Aufgrund der labilen Wetterlage mit anfänglich sehr tiefer Basis fiel die Wahl auf Clemens' Heimatflugplatz Baumerlenbach, da dort bei solchen Wetterlagen die Einflüsse des Kraichgaus und das niedrige Geländeniveau positiv zum Tragen kommen. Dankenswerterweise fand sich in Uli Huber wieder einmal ein motivierter Schlepppilot, der schon früh morgens die Schleppmaschine startklar machte. Weitere Vereinskollegen standen als Flugleiter und Starthelfer zur Verfügung.

Direkt nach dem Ausklinken am ersten Flugtag erwies sich die Wahl als goldrichtig und wir konnten niedrigen, dafür umso zuverlässigeren Aufreihungen gen Norden folgen. Südlich der Rhön bewegte uns die stärker werdende Ausbreitungstendenz zum Umkehren, und wir flogen nun mit Rückenwind wieder in den Süden. Nahe Bruchsal fiel die Entscheidung, Kurs auf Luxemburg zu nehmen. Wir überflogen im Nu das Rheintal und den Pfälzerwald und huschten über die Kraftwerke des Saarlandes.

809-Kilometer-Strecke am ersten Flugtag

Da Sightseeing bekanntlich auch aus dem Segelflugzeug möglich ist, wendeten wir

mit einem schönen Ausblick direkt über der Saarschleife. Das prognostizierte Thermikende im Hinterkopf sowie die verbleibende Heimdistanz von 210 Kilometern zwangen uns dazu, den Duo im Slalom um die Schneeschauer nach Hause zu dirigieren.

Deutlich früher als erwartet kamen wir in Platznähe an und entschieden uns wegen der nach wie vor sehr guten Steigwerte, noch einmal in Richtung Westen zu verlängern. Dies machte sich mit einem optisch sehr eindrucksvollen Endanflug bezahlt. Einzig die Ausgangssperre ab 21 Uhr bewog uns dazu, nicht noch ein wenig länger in der Luft zu bleiben, und so landeten wir nach 809 Kilometern wieder in Baumerlenbach. Dieser Tag diente uns als Appetizer für weitere schöne Flüge mit dem BW4 des SBW-Fördervereins.

Eiskalter Folgetag

Der darauffolgende Tag war auch in Baumerlenbach von heftiger Schaueraktivität geprägt, und als wir beim Überfliegen Bambergs die dort heimischen Langhoren wieder am Boden sahen, hinterfragten wir unsere Entscheidung, so weit in den Nordosten zu fliegen, nicht nur ein Mal. Als wir wider Erwarten



Im Cockpit des BW4 war es mitunter eisig kalt.



Malerische Ausblicke entschädigten für die Mühen



Friedliche Abendstimmung am BW4

im Gleitbereich des Startplatzes waren, lockten uns die ersten richtigen Sonnenstrahlen noch etwas weiter in Richtung Süden. Zwar wurden wir langsam als Duo-Team warm miteinander, die eiskalten Füße bekamen davon aber leider wenig mit. So ließ uns nicht nur die Wettervorhersage zeitig landen, um Energie für den Folgetag zu sparen.

Den Donnerstag konnten wir erneut mit einer tiefen, aber zuverlässigen Aufreihung in Richtung Osten starten, wobei wir durch das Nördlinger Ries auf die Fränkische Alb einstieg. Ab Wemding gaben Wände aus Schneeschauern den weiteren Flugweg vor. Die Optik war bisweilen furchteinflößend, aber hinter den Schauern meinten wir immer wieder, ein wenig Einstrahlung zu erahnen, und so tasteten wir uns immer weiter in den Osten vor. Nahe Oberhinkhofen wurde es nach einer längeren Gleitstrecke etwas spannend, aber ein solider Bart brachte uns wieder ins Rennen, und trotz diffuser Optik konnten wir ohne Kurbeln bis Straubing verlängern.

Dreieck um Stuttgart

Nachdem wir dort gewendet hatten, hatte sich die eben noch beflogene Reihung in einen gefühlt endlosen Schnee-

schauer verwandelt, und wir waren über jeden geflogenen Kilometer froh. Bei Hienheim verbesserte sich das Wetter schlagartig, und ehe wir uns versahen, fanden wir uns ohne großes Kurbeln nahe Leibertingen wieder.

Die spontane Idee, einfach ein Dreieck um Stuttgart zu fliegen fand keinen Widerspruch, und so sprangen wir bei Winzeln in den Schwarzwald, welcher an diesem Tag genau über dem „Hauptkamm“ wunderbar trug. Mit nur einem Bart ging es von der Hornisgrinde bis Weinheim. Wider Erwarten funktionierte der Odenwald allerdings nicht mehr so gut wie erhofft, und wir beschlossen, unser heißgeliebtes AKW in Neckarwestheim anzufliegen. Nach nervenaufreibender Suche entschädigte ein Vier-Meter-Bart für die vorherige Bastelei im Kraichgau.

Anfängliche Enttäuschung wich der Freude über 865 geflogene Kilometer

Den Kraftwerksbart wollten wir erneut nutzen, um auf 900 Kilometer zu verlängern. Also flogen wir eine thermisch noch aktive Reihung unter dem Stuttgarter Luftraum aus, um anschließend die Endanflughöhe am Kraftwerk zu tanken.

Doch es kam, wie es kommen musste: Auf dem Rückweg ließ uns Neckarwestheim im Stich und es blieb uns nur noch eine Außenlandung in Löchgau als Option. Anfänglich fassungslos, brauchte es eine Weile, bis wir uns letztlich doch über die 856 geflogenen Kilometer freuen

– Anzeige –

Flugzeug & -platzausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

PARATEC Rettungsfallschirme

NEU **ix nav** Showroom



www.irl-shop.de

72525 Münsingen

Irlshop@dleterschwenk.de

07381-938760



Auch die Sonne zeigte sich ab und zu zwischen den Wolken

Gute Prognosen für Süddeutschland ließen uns für das abschließende Wochenende nach Esslingen auf das Jägerhaus fahren, von wo wir bei einem Mix aus Blau- und sehr hoher Wolken thermik die obligatorischen Flüge um Nürnberg und Stuttgart absolvierten, was ein wertvolles Training für die anstehenden Wettbewerbe darstellt.

Beeindruckende Bilanz

Insgesamt flogen wir mit dem BW4 innerhalb von nur zwei Wochen mehr als 4.300 Kilometer in etwas über 50 Flugstunden. An drei aufeinanderfolgenden Tagen konnten wir in 24 Flugstunden mehr als 2.100 Kilometer im Segelflug zurücklegen. Wir danken dem SBW-Förderverein vielmals für die Möglichkeit, dass er uns mit dem BW4 einen Doppelsitzer für unser Vorhaben zur Verfügung gestellt hat, der keine Wünsche offen lässt! Auch wenn unser ursprünglicher Plan nicht umsetzbar war, hatten wir mit dem Duo zwei unvergessliche Wochen.

Text und Fotos: Gerrit Neugebauer/Clemens Berger

konnten. So wurde nicht nur die Laune besser, sondern auch die Füße wurden wieder warm, und ein Anruf von Philipp Schnelle, der Hänger sei so gut wie angehängt, ließ uns im mittlerweile dunklen Cockpit sitzend frohlocken.

Erlebnisreiche Flüge ab Oerlinghausen und Esslingen

Die folgende Woche nahmen wir in Oerlinghausen am Training der Sportsoldaten teil, und an vier fliegbaren Tagen in Folge erkundeten wir uns noch fremde Gebiete. Dies führte uns unter anderem bis an den Rand des Harz oder bis in Sichtweite der Nordsee, was diese Flüge ebenfalls besonders erlebnisreich machte.



Beeindruckende Aussichten im Cockpit

JETZT BEWERBEN

SPORTKARRIERE ALS SPORTSOLDAT/IN

Bis zum 20. August nehmen die Geschäftsstellen der DAeC-Landesverbände die Bewerbungen per E-Mail um einen Platz als Sportsoldat/in an. Sportsoldaten/Sportsoldatinnen sind Männer und Frauen, die als Angehörige der Bundeswehr besoldet und bei der Ausübung ihres Sports staatlich unterstützt werden. Damit ermöglicht die Bundeswehr den Nachwuchssportlern für einen bestimmten Zeitraum ein sehr intensives, professionelles Training und so einen erfolversprechenden Karriereaufbau. Auch Segel-

flieger/innen können sich um die Plätze für die Unterstützung bewerben. Voraussetzungen für die Karriere als Sportsoldat/in sind die Teilnahme an einem Qualifikationswettbewerb, Zugehörigkeit zum D-Kader, besser noch C-Kader, Spaß am Wettbewerbsfliegen und Ehrgeiz für eine Spitzensportlaufbahn.

Text: DAeC

PANDEMIEFOLGEN:

LUFTSPORTRING AALEN VERSCHIEBT DIE AUSRICHTUNG DER QUALIFIKATION

Eigentlich hätte ab dem 24. Juli auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen eine Qualifikationsmeisterschaft im Segelflug stattfinden sollen. In drei Klassen wären rund 100 Piloten an den Start gegangen, um sich für die Deutsche Segelflugmeisterschaft zu qualifizieren. Dies kommt aufgrund der aktuellen Corona-Lage nun nicht zustande.

Das Wettbewerbsteam des Luftsportrings Aalen hat bis zum letztmöglichen Zeitpunkt abgewartet und alle Chancen und Risiken zur Durchführung des Segelflug-Wettbewerbs am festgelegten Termin Ende Juli bewertet. Nun haben die Verantwortlichen im LSR Aalen entschieden: Wegen der Corona-Situation sind der zusätzliche Aufwand, die daraus resultierenden Mehrkosten und die Hygiene-Auflagen für den Verein als Ausrichter wie auch für die Teilnehmer zu hoch. „Wir haben uns daher schweren Herzens entschieden, die Qualifikation in diesem Jahr in Elchingen abzusagen,“ so Wolfgang Gmeiner und Manfred Streicher.

Die beiden hätten als Organisationsteam den Wettbewerb geleitet. Bis zuletzt habe man das Für und Wider abgewogen, doch am Ende sei man um die Absage nicht herumgekommen. Stattdessen freue man sich auf viele Gäste und Piloten zum hoffentlich nächstmöglichen Zeitpunkt.

Von den Absagen durch die Pandemie sind etliche Segelflugmeisterschaften betroffen – so wurden unter anderem auch die Weltmeisterschaft in Stendal und die Deutsche Meisterschaft in Bayreuth abgesagt.

Text: Michael Kost/red.

WEGEN DER CORONA-LAGE:

TERMINÄNDERUNG BEIM OLDTIMER-SEGELFLUGTREFFEN

Wegen der Pandemielage verschiebt sich das ursprünglich früher geplante Oldtimer-Segelflugtreffen zwischen Virngrund und Albtrauf in Ellwangen auf Dienstag, 7. September, bis Samstag, 11. September 2021.

Nachdem die Treffen zuvor in Elchingen und Ohlstadt abgehalten worden waren, findet das siebte von Mario Selss organisierte Oldtimertreffen nun auf dem Flugplatz Erpfental bei der Fliegergruppe Ellwangen statt.

Von dem am Rande des Ellwanger Seenlands gelegenen Flugplatz sind Flüge entlang des Limes, über zahlreiche Seen und historische Städte wie zum Beispiel Dinkelsbühl und Nördlingen möglich.

Ein erster Bericht zum geplanten Treffen war in der Mai-Ausgabe des adlers erschienen. Die Anmeldung ist online unter www.fliegergruppe-ellwangen.de möglich. Weitere Informationen zum Treffen gibt es bei Mario Selss unter mario.selss@kabelmail.de, Telefon 0177 81 20 00 93 oder per E-Mail unter fliegergruppe-ellwangen@web.de. Das Treffen findet nur statt, wenn es die Pandemielage erlaubt. Hinweise dazu gibt es auf der Homepage der Fliegergruppe Ellwangen.

Text und Foto: Fliegergruppe Ellwangen

BEFÄHIGUNGSNACHWEIS FÜR SEGELFLUGLEHRER



Am Flugplatz Hayingen war ein kompetentes Team zusammengelassen, um Segelfluglehrern den sogenannten Befähigungsnachweis zu ermöglichen

Die Luftsportgruppe Hayingen hat unter Federführung von Dieter Schwenk und Udo Markert am 8. Mai einen „Pädagogischen Tag“ für Segelfluglehrer zur Erlangung des neuen „Nachweises der Lehrbefähigung“ auf die Beine gestellt. Nachfolgend berichtet Ulrich Blahak von der Veranstaltung.

Für viele Fluglehrer wird derzeit erstmalig dieses Thema akut. Den Nachweis muss man innerhalb der vergangenen neun Jahre vor dem aktuellen Flugtag vorweisen, neben den innerhalb der vergangenen drei Jahre geforderten Mindestschulungsstunden/-starts und der Auffrischungsschulung, um die Rechte als FI ausüben – sprich schulen – zu dürfen. Auch diejenigen, deren „alte“ FI-Lizenz noch nicht abgelaufen ist, das aber bald tut, müssen zum Ablaufdatum diese Bedingungen erfüllen, dann gilt die Lizenz weiter.

„Nachweis der Lehrbefähigung“ klingt für viele sicher erst mal nach Prüfung und Sorge davor, das alles auch zu bestehen. Dass das nicht so sein muss und wohl auch gar nicht so gemeint ist, zeigte die Gruppe von damit betrauten qualifizierten FI(S) um Udo Markert, Dieter Schwenk, Werner Kugler und Philip Nierkamp. Auf den Aufruf im April-adler hatten sich 14 Fluglehrer aus dem ganzen Land und darüber hinaus gemeldet, um den qualifizierten FI(S) in einem gespielten Schulungsflug ihre Befähigung nachzuweisen und, eigentlich viel wichtiger, konkretes Feed-

back über ihre Lehrmethoden zu bekommen – und zwar live und in Praxis.

Ausbilder als Mentoren

Dazu stellten der LSV Hayingen und der LSV Münsingen Eisberg dankenswerterweise ihre zwei Schulungsdoppelsitzer zur Verfügung, sodass immer zwei Kandidaten parallel die ihnen gestellte Schulungsaufgabe inklusive Briefing und Debriefing an ihrem „Schülerdarsteller“ (Ausbilder) abarbeiten konnten.

Die Ausbilder verstanden sich zuallererst als Mentoren und danach als Prüfer „mit Augenmaß“, sodass ich aus meinem eigenen Flug, bei dem beileibe nicht alles perfekt lief, viel ehrliches und brauchbares Feedback mitnehmen konnte und nun trotzdem „befähigt“ bin. Nach der langen, Corona-induzierten Pause eigentlich kein Wunder.

Sehr gute Einhaltung der Hygienebedingungen

Ach ja, apropos Corona: obligatorische Schnelltests, AHA-Regeln, Fliegen mit Maske und genaue Zeiteinteilung zur Entzerrung der Gruppen ermöglichten die Veranstaltung unter den gegebenen Randbedingungen. Großes Kompliment an die Beteiligten! Sie haben das Notwendige mit dem Nützlichen und Brauchbaren verbunden. Ohne Corona – so stelle ich es mir vor – hätten wir uns wohl den ganzen Tag beim gemeinsamen Flugbetrieb und abends beim Getränk über die Schulerei ausgetauscht, vereinsübergreifende Kontakte geknüpft und neue Impulse bekommen. Sowa befähigt nicht nur, sondern motiviert auch!

Text: Uli Blahak
Fotos: Udo Markert



ABENTEUER IN EINER CESSNA

MIT LADY BUSH PILOT UM DIE WELT

Start und Ziel der Weltreise wird Antwerpen in Belgien sein. Dazwischen plant „Lady Bush Pilot“ etliche Zwischenstopps, zum Beispiel in Marokko, Brasilien, Florida, in der Mongolei, in Kasachstan und Russland



Die belgische Pilotin Valérie Dereymaeker alias „Lady Bush Pilot“ hat auf ihren Langstreckenreisen schon viele Abenteuer erlebt – unter anderem ist sie mit ihrer Piper Super Cub N45458 alleine rund um Afrika geflogen. Ein bisschen Platz im Herzen muss jedoch auch noch für andere Kontinente freigeblieben sein. 2020 kaufte Valérie ein neues Flugzeug, eine Cessna 180J mit dem Kennzeichen N904BP, deren Vorbesitzer über sie sagt: „If an aircraft can have Karma then this one is loaded with good feelings and the strength of positive experiences.“ Was liegt also näher, als diese positive Energie zu nutzen, um einmal um die ganze Welt zu fliegen?

Am 15. Dezember 2022 soll es in Antwerpen losgehen, und etwa ein Jahr später plant Valérie, dort wieder anzukommen. Ihre Weltreise wird sie zunächst erneut nach Afrika führen: Tarfaya in Marokko und Dakar sind die ersten Ziele. Von dort aus geht es weiter auf die Kapverdischen Inseln und dann nach Natal in Brasilien. Danach an der südamerikanischen Küste entlang nach Norden und über die Karibik bis nach Florida. Soweit die erste Etappe.

Als zweite Etappe plant Valérie, quer durch die USA bis nach Nome in Alaska zu fliegen. Dabei will sie die stark besiedelten Gebiete an der Ost- und Westküste umgehen. Als Auftakt zur dritten Etappe wird sie die Beringstraße überqueren und über Sibirien nach Ulaanbantar, der Hauptstadt der Mongolei, fliegen. Von dort geht es weiter über Barnaul (West-sibirien) und Semei (Kasachstan) bis nach Samarkand in Usbekistan. Die Schlussetappe führt Valérie nach St. Petersburg und schließlich zurück nach Antwerpen.

Beschrieben wird die geplante Route auf YouTube unter www.youtube.com/watch?v=pUbIPkRy0oA. Alle Infos und Bilder zu den Reisen der „Lady Bush Pilot“ gibt es auf ihrer Homepage unter www.ladybushpilot.com. Wie schon bei ihren Flügen durch Afrika wird sie in einem Blog über ihre Weltreise berichten.



QR-Code
abschannen und
zum Video
gelangen

Text und Foto: red.
Karte: Wikimedia
Mit freundlicher Genehmigung
aus dem Magazin LuftSport,
Ausgabe April/Mai 2021



Mit dieser Cessna 180J, Baujahr 1975, angetrieben vom Conti-O-470 mit 230 PS, will Valérie Dereymaeker die Welt umrunden

AMELIA MARY EARHART

PIONIERGEIST IN DER LUFT UND AM BODEN

Sie war eine weltbekannte Abenteurerin, aber auch eine Wegbereiterin für die Emanzipation der Frauen, nicht nur in der Luftfahrt: Amelia Earhart (1897-1937) zeichnete sich durch Wagemut, Hartnäckigkeit, Ausdauer und Selbstvertrauen aus. Dorothee Rodet stellt die außergewöhnliche Pilotin vor, die durch ihr tragisches Verschwinden endgültig zur Legende wurde.

Fliegende Frauen – was heute nichts Besonderes mehr ist, war in den 1920er-Jahren mehr als exotisch. Denn zu dieser

Zeit vertraten Mediziner teilweise die Meinung, dass Frauen körperlich ungeeignet seien als Pilotinnen, da die Menstruation Flugabstürze verursachen würde. Haben sich genau das einige Männer hämisch gedacht, als sie 1937 von dem bis heute noch nicht ganz aufgeklärten, plötzlichen Verschwinden der Pilotin Amelia Earhart und ihres Navigators Fred Noonan hörten?

Sie aber nur auf die Geschichte ihres vermuteten Absturzes in der Nähe der pazifischen Howlandinsel bei der geplanten Äquatorumrundung zu reduzieren, da-

mit würde man der vielseitigen Amelia Mary Earhart sicher nicht gerecht werden. Denn sie war eine Pionierin der Luftfahrt, eine Frauenrechtlerin und emanzipierte Ehefrau – und das schon in den frühen 20er-Jahren.

Beginnen wir am 24. Juli 1894: An einem Dienstag kam Amelia als Tochter von Samuel Stanton und Amelia Otis Earhart in Atchkinson im US-Bundesstaat Kansas zur Welt. Ihr Vater hatte deutsche Wurzeln und außerdem ein Alkoholproblem. Teile ihrer Kindheit verbrachte Earhart deswegen bei ihrer Großmutter. Amelia war ein lebendiges Kind, liebte es, auf Bäume zu klettern und war schon früh nicht „das typische Mädchen“. So jagte sie Ratten mit Gewehren und sammelte Zeitungsartikel über Frauen in Männerberufen.

Geburt einer Leidenschaft

Als sie im Ersten Weltkrieg als Rotkreuz-Krankenschwester in Kanada eine Flugausstellung besuchte, wurde ihr Interesse an der Fliegerei geweckt. Mit Anfang 20 konnte sie im kalifornischen Long Beach zum ersten Mal mit dem Piloten Frank Hawks mitfliegen. Dieses Erlebnis war die Geburt ihres Wunsches, eines Tages ein Flugzeug lenken zu wollen. Sie erklärte danach: „Sobald wir abhoben, wusste ich, dass ich einmal selbst fliegen wollte.“

Sie begann sofort, mithilfe verschiedener Nebenjobs die erforderlichen 300 Dollar für Flugstunden zusammenzusparen. Mit ihrer später erhaltenen FAI-Pilotenlizenz war sie weltweit die 16. fliegende Frau. Schon 1922, ein Jahr bevor Earhart ihre Lizenz offiziell bestanden hatte, hatte sie sich bereits ein eigenes Flugzeug gekauft: eine Kinner Airster.

Anderen Frauen den Weg in die Luft gebnet

Dass die junge Amelia überhaupt Fliegen lernen konnte, verdankte sie ihrer emanzipierten Fluglehrerin Neta Snook. Diese hatte bei ihrer eigenen Flugausbildung ihre erste Bewerbung bei einer Flugschule mit den Worten „keine Frauen erlaubt“ zurückerhalten. Trotz dieser Widerstände nahm Snook später als erste Frau bei



Amelia Earhart im Porträt (1940 von ihrer Mutter zur Verfügung gestellt)

einem Männerflugwettbewerb in Los Angeles teil und wurde Fünfte. Diese couragierte Frau, die übrigens als erste Frau eine eigene Flugschule hatte, wurde also Earharts Fluglehrerin und somit sicher auch deren Vorbild für ihr emanzipiertes Verhalten.

1928 wurde Amelia Earhart in den USA als „Frau des Jahres“ gefeiert; ironischerweise aber nicht für ihre eigene Flugleistung, sondern weil sie eine Passagierin gewesen war. Denn sie war dabei, als der Pilot Wilmer Stultz und dessen Co-Pilot Louis Gordon den Atlantik bei einem Nonstop-Flug überquerten. Bei einem Interview nach der Landung erzählte sie, dass sie sich so passiv wie ein Sack Kartoffeln gefühlt hätte. Schon da meinte sie, dass sie die Strecke vielleicht eines Tages selbst fliegen würde.

Atlantik-Überquerung

Im Mai 1932 überquerte Earhart dann als erste Frau im Alleinflug den Atlantik von den USA nach Europa. Fünf Jahre zuvor war das einem Mann, nämlich Charles Lindbergh, gelungen. Earhart wurde wegen der Ähnlichkeit mit ihm Lady Lindy genannt. Sie überflog den Atlantik mit einer Lockheed Vega 5B. Amelia Earhart hatte dieses Flugzeug drei Jahre zuvor gekauft. Vor dem Start wurde bei der Lockheed der Rumpf ersetzt und verstärkt, um zusätzliche Kraftstofftanks zu beherbergen. Drei Kompassarten, eine Drifanzeige und ein leistungsstärkerer Motor wurden ebenfalls installiert.

Sie startete in Neufundland und wollte ursprünglich in Paris landen. Allerdings kamen technische Probleme und schlechtes Wetter dazwischen, sodass sie in Nordirland notlanden musste. Den Atlantik hatte sie aber trotzdem erfolgreich als erste Frau überquert. Für diese Leistung erhielt sie vom amerikanischen Präsidenten Hoover die Goldmedaille der National Geographic Society. Für ihren Alleinflug als Pilotin über den Atlantik wurde ihr dazu das „Distinguished Flying Cross“ verliehen. Zu dieser Zeit war sie noch weltweit die einzige Frau als Honorarträgerin dieses Verdienstkreuzes. Drei Jahre später überquerte sie als erster Mensch überhaupt im Alleinflug den Pazifischen Ozean von Honolulu bis nach Oakland in Kalifornien.

Emanzipiert in der Luft und auf dem Boden

Earhart nutzte ihre Beliebtheit als Pilotin auch als Frauenrechtlerin, „um Frauen

aus dem Käfig des Geschlechts zu holen“. So gründete sie zusammen mit anderen Fliegerinnen den Club der Ninety Nines, die erste Pilotinnenvereinigung der damals 99 zugehörigen Fliegerinnen in Amerika. Als deren Präsidentin sorgte sie unter anderem dafür, dass Frauen fliegen lernen und an Flugwettbewerben teilnehmen konnten.

Aber nicht nur in der Luft bewies Earhart Pioniergeist, auch auf dem Boden war sie ihrer Zeit weit voraus. In eine Ehe hatte sie nur äußerst zögerlich eingewilligt, ihr Zukünftiger, der New Yorker Verleger George Palmer Putnam, musste ihr bis zu sechs Heiratsanträge machen. Und selbst als Amelia 1931 endlich Ja sagte, war sie keineswegs gewillt, die brave Ehefrau zu mimen. Sie stellte unter anderem die Bedingung, dass die Ehe, falls sie unglücklich verlaufen sollte, bereits nach einem Jahr wieder aufgelöst werden sollte. Neben dieser Vereinbarung wollte sie auch bewusst kinderlos bleiben.

Letzter Flug

So blickte Earhart, als sie in Amerika 1937 – kurz vor ihrem 40. Geburtstag – für eine Weltumrundung entlang des Äquators das zweimotorige Ganzmetallflugzeug Lockheed Modell 10 Electra bestieg, auf ein ereignisreiches Leben zurück. Denn dank ihrer starken Willenskraft, ihrer außergewöhnlichen Ausdauer und ihres Mutes war sie schon zu ihren Lebzeiten zu einer Legende geworden.

Kurz vor dem geplanten Empfang am Endziel in Miami der insgesamt fast 50.000 Kilometer langen Strecke war ein Stopp auf der tragischerweise falsch in den Karten eingezeichneten pazifischen Howlandinsel geplant. Dort kam Earhart nie an. Denn nach dem Start zur letzten Etappe am 2. Juli 1937 in Lae (Neuguinea) war die Antenne des Kurzwellensenders auf dem Flugzeugdach abgebrochen. Infolgedessen konnte Earhart nur noch selbst funken, aber keine Funkprüche mehr empfangen.

Ihre letzten beiden Nachrichten: „200 Meilen entfernt“ und „Wir müssen in eurer Nähe sein, können euch aber nicht sehen. Treibstoff ist knapp ... Flughöhe 350 Meter.“ lassen die Tragik nur erahnen. Was dann genau geschah, ist noch nicht ganz geklärt. Letzter Stand der Forschung ist, dass das Flugzeug ins Trudeln geriet und es möglicherweise auf dem Nikumaroro-Atoll notlanden konnte. Später fanden Archäologen dort Spuren



Die Pilotin 1936 mit ihrer neuen Lockheed Elektra, mit der sie später verschwand. Rechts Dr. Edward C. Elliott, Präsident der Purdue University, die das Flugzeug finanziert hatte

Earharts, sodass zuletzt die Hypothese aufkam, sie sei dort verdurstet. 1938 wurde sie als verschollen erklärt. Dieses Mysterium um ihren Tod ließ Earhart noch mehr zu einer Legende werden.

Wenn sie gewusst hätte, welche Berühmtheit sie nach ihrem Verschwinden erst erlangen würde, hätte sie wohl lässig abgewunken und wäre mit zwei Zigaretten auf den Lippen in ihr Flugzeug gestiegen und einfach weggefliegen: „[Women] must pay for everything... They do get more glory than men for comparable feats. But, also, women get more notoriety when they crash.“ (= „Frauen müssen für alles bezahlen ... Sie erhalten mehr Ruhm als Männer für vergleichbare Leistungen. Aber genauso werden Frauen bekannter, wenn sie abstürzen.“).

„Women must try to do things as men have tried. When they fail, their failure must be but a challenge to others.“ (= „Frauen müssen versuchen, die Dinge zu tun, die Männer versucht haben. Wenn sie versagen, muss ihr Versagen aber eine Herausforderung für andere sein.“)

Text: Dorothee Rodet
Fotos: Wikimedia commons/National Air and Space Museum, Smithsonian Institution



PIZZA, SCHNITZEL UND CO.

AUSSENLANDUNGEN KULINARISCH BETRACHTET

Außenlandung in Reinsdorf

Seit es das Segelfliegen gibt, finden sich in wiederkehrenden Abständen Piloten samt Flugzeugen auf diversen möglichen und unmöglichen Feldern und Flugplätzen wieder. So ist es auch Sally Mihalyi ergangen. Im Folgenden analysiert sie eine Auswahl ihrer bisherigen Außenlandungen dahingehend, wo sie die beste Verpflegung bekommen hat.

Germanische Gastfreundlichkeit

Es war das Jahr 2016, und ich hatte frisch meine Lizenz. Zum Tag der Arbeit am 1. Mai wollte ich noch mal das schöne Wetter ausnutzen. So preschte ich nach dem Hochschrauben los Richtung Süden. Es kam, wie es kommen musste: Nachdem ich Wolke A passiert hatte und auf dem halben Weg zu Wolke B

war, stellte ich fest, dass Wolke B doch etwas weiter weg ist, als ich dachte. Ein paar Minuten später lag ich auf meinem ersten Acker, glorreiche 20 Kilometer vom Flugplatz entfernt. Nun ja, zum Glück blieb alles heil, und bis auf ein ziemlich angekratztes Ego (ich hörte im Funk, dass sich die Leute am Platz über herrlichste Steigwerte freuten) hatte ich die Landung auch gut überstanden.

Da ich natürlich mitten auf dem Feld stand und dieses so weich war, dass ich erst einmal das Fahrwerk freibuddeln musste, um dessen Vollständigkeit zu überprüfen, ging ich los, um einen Bauern mit Traktor oder Ähnlichem zu finden. Außerdem musste ich erst einmal herausfinden, wo ich überhaupt war.

Direkt neben dem Feld fand ich eine germanische Siedlung. Das heißt, da spielen Leute am Wochenende Germanen. Also die Germanen, die den Römern damals auf den Deckel gehauen hatten oder so. Auf jeden Fall hatte diese Rollenspielgemeinschaft glücklicherweise an diesem Sonntag Tag der offenen Tür. Nachdem ich mich vorgestellt hatte („Hi, wo bin ich hier eigentlich?“) und sich herausgestellt hatte, dass ich in Klein Körös gelandet war, wurde ich gleich auf eine unglaublich leckere Gulaschsuppe eingeladen. Aufgrund meiner teils ungarischen Abstammung habe ich die genetische Lizenz, Gulaschsuppe bewerten zu können. Noch immer erzähle ich die Geschichte meiner ersten Außenlandung gerne und schwärme bis heute von der Suppe. Wer diese nette Truppe besuchen möchte: www.germanischesiedlung.de.

Meine erste Begegnung mit Reinsdorf

Über einen Monat später beschlossen Wilko und ich, gemeinsam eine größere Strecke zu fliegen. Er im Acro und ich mit der Ls7. Leider war irgendwann das gute Wetter zu Ende, und so mussten wir nach über fünf Stunden in Reinsdorf landen. Übrigens entstand dort auch die Legende einer Pilotin, die aus dem noch rollenden Flugzeug ins Gebüsch gesprungen ist. Es war zwar schon früher Abend, aber die flugplatzeigene Gaststätte hatte noch auf. Wir belagerten einen Tisch auf der Terrasse und



Germanische Gastfreundlichkeit: Außenlandung in einem Feld, neben dem eine Rollenspielgemeinschaft ihre germanische Siedlung hatte

bestellten etwas zu essen. Das Schnitzel mit Pommes war ausgesprochen lecker, und zusammen mit einer kühlen Limo ließ es sich so auf angenehme Weise auf die Rückholer warten.

Jo ... gud ... dann halt ned

Wilko und ich starteten zum ersten Streckchen des Jahres 2018. Zerrupfte Blauthermik und eine Basis um 800 Meter machten es uns allerdings nicht einfach. Es kam, wie es kommen musste. Ich suchte irgendwann auf der einen Seite des Feldes, Wilko auf der anderen. Er meldete einen Nullschieber und kreiste ein. Da ich nur noch knapp 200 Meter hoch war, entschied ich mich gegen den Versuch, ihn zu erreichen. Kurz darauf musste ich mich geschlagen geben und landen.

Gesagt getan, hübscher Acker. Was danach geschah, erzählen wir immer wieder gern: Ich war ausgerollt und meldete per Funk, dass alles in Ordnung sei. Wilko antwortete „Hör mal... mein Vario *piepiepiepiep*“. Anscheinend löste mein Aufschlag seinen Bart erst richtig aus, und so kreiste er munter über mir. Ich schickte ihm einige Flüche per Funk und teilte ihm mit, dass er sich gefälligst aus Gründen der Kameradschaft neben mich auf den Acker setzen solle (was natürlich nur ein Scherz war). Er hingegen drohte mir, mich mit seinen Pinkelbeuteln zu bewerfen (was sicher kein Scherz war!).

Aus der nahe gelegenen Siedlung kamen Schau lustige anmarschiert und stellten die üblichen Fragen. Nachdem ich diese aufgeklärt hatte, luden sie mich zu sich in den Garten zu einem Kaffee und einem Eis ein. Ich freute mich über das Angebot und trabte hinterher. Als ich am Kaffeetisch saß, marschierten nach und nach die ganzen Nachbarn ein. Anscheinend war ich als gestrandete Pilotin die absolute Attraktion.

Endanflug über die Klippe

Es war der letzte Flugtag des AMF-Trainingslagers auf der Hahnweide und es waren örtliche Schauer gemeldet. Wir flogen im Dreier team Richtung Osten, wurden aber bereits nach relativ kurzer Zeit runtergespült. Der Trainer warf den Motor, meine Kumpeline landete auf einem Acker, aber ich bog rechtzeitig zum nächstbesten Flugplatz ab. Ich meldete Queranflug und drehte in die vierte Kurve zum Endteil an.



Schnitzel in der Reinsdorfer Flugplatzgaststätte

Der Flugplatz Donzdorf liegt genau an der Kante der Schwäbischen Alb und wenige Meter vor der Bahnschwelle geht es gefühlt senkrecht um einige Hundert Meter hinunter. Ein sehr eindrucksvoller Anflug! Da auf dem Flugplatz reger Betrieb war, organisierte ich mir einen Eimer Wasser samt Schwamm und putzte schon mal das Flugzeug, während ich auf den Rückholer wartete. Um die Wartezeit zu überbrücken, kehrte ich in das Flugplatzrestaurant ein. Dort gab es einen richtig tollen, selbst gebackenen Obstkuchen. Sehr lecker! Der macht fast schon Ullas Kuchen in Reinsdorf Konkurrenz.

Die beste Außenlandung, die ich je hatte!

Jeder Segelflieger hat wohl diese eine Außenlandung gehabt, von der er auch noch Jahre später schwärmt. Sei es das Abenteuer gewesen, dorthin zu kommen, das Abenteuer, wieder nach Hause zu kommen, die Leute, die Bewirtung... hier war es alles!

Dazu hole ich ein bisschen weiter aus. Es war die Deutsche Meisterschaft der Frauen in Lachen-Speyerdorf. Der zweite Wertungstag und bereits seit Tagen waren es fast 40 Grad Celsius. Wir waren also schon ordentlich gar, als es losging. Die erste Wende, (die quasi auch am weitesten vom Heimatflugplatz entfernt war), war der Flugplatz Kitzingen. Aber unsere lustige Mädelsgruppe musste erst einmal einen gigantischen Umweg südlich des Odenwaldes nehmen, da ein direkter Kurs uns durch ein großes Gewitter geschickt hätte. Wir verloren ziemlich

viel Zeit und durften uns keine weitere Verzögerung erlauben, da noch ein gutes Stück Strecke vor uns lag. Unterwegs verloren wir etwa die Hälfte unserer Mitflieger an das alles andere als einfache Wetter.

Je näher wir der Wende kamen, desto klarer wurde: Darüber stand ein weiterer großer Schauer, der gar nicht daran dachte, sich wegzubewegen. Wir teilten uns auf, Elena und ich versuchten unser Glück über Süden. Es kam, wie es kommen musste: Je näher wir der Wende kamen, desto mehr prasselte der Regen auf uns nieder. Den Flugplatz erreichten wir in genau 200 Meter Höhe und damit war klar, dass wir hier landen würden. Flugplatzfrequenz geschaltet, Blindmeldung abgegeben und rauf auf die schicke große Asphaltbahn (es handelte sich um einen alten Militärflugplatz).



In Donzdorf bekam Sally Mihalyi sehr leckeren Kuchen



Auf einem abgeernteten Feld, bei dem der Bauer sehr freundlich beim Herausziehen der Flugzeuge half. Anschließend gab es Pizza für alle

Lustigerweise landeten unabhängig noch Petra und Jana wenige Augenblicke nach uns. Wir sahen es mit Humor und kontaktierten unsere Rückholer („Wo seid ihr? ... Das ist ja in Bayern!“ – Ja, Kitzingen liegt hinter Würzburg und es waren pro Strecke über 200 Kilometer Fahrt). Jana stiefelte los, um auszukundschaften, ob es Leute auf dem Flugplatz gab, die uns Richtung Ausgang führen konnten.

Nach einigen Minuten kam eine lustige Truppe samt Ford Ranger zu uns gebraust und überraschte uns mit kühlen Getränken und Wassermelonenstückchen. Genau das Richtige bei dem Wetter! Man lud uns ein, die Wartezeit bei ihnen im „Objekt“ (wie sagt eigentlich der Wessi dazu?) zu verbringen. So schwangen wir uns auf die Ladefläche des Pick-Ups und Elena und ich hatten erstmal einen Riesenspaß, auf diese Weise dort entlangzudüsen.

Im Hauptquartier angekommen, versorgte man uns königlich! Das größte Glas Radler, welches ich je gesehen habe, wurde aufgetischt, und es gab Eis mit selbst gemachter Karamelloße. Der Verein, bei dem wir gelandet waren, erwies sich als sehr gastfreundlich und wir hatten einen großen Spaß. Bald wurde auch der Grill angeworfen. Pünktlich als das Abendessen fertig war, trudelte die Kolonne der Rückholer ein. Im Nachhinein möchte ich mich bei unseren neuen Freunden des LSC Kitzingen bedanken, die uns so herzlich aufgenommen und versorgt haben.

Weiter als gedacht

Es war der erste Wertungstag in Klix 2019 und das Wetter hätte nicht unpraktischer sein können. Wolken gab es zuhauf, allerdings nur Cirren. Eine dicke Suppe stand über der Oberlausitz, aber die Wettbewerbsleitung wollte uns trotzdem losschicken.

Irgendwann half auch alles Kämpfen nicht mehr, und nach 102 Kilometer (was an diesem Tag theoretisch der vierte Platz gewesen wäre) musste ich mich geschlagen geben.

Da ich mich unterwegs mit einer Ls1d zusammengeschlossen hatte, hatte ich wenigstens Gesellschaft. Nachdem Gerd und ich unsere Rückholer kontaktiert hatten, zog er los, um uns etwas gegen die trockenen Kehlen zu organisieren. Kaum war er verschwunden, tauchte von der anderen Feldseite einer der Bewohner der angrenzenden Häuser auf. Nachdem die üblichen Fragen („War der Wind alle?“, etc.) beantwortet waren, bot er meinen Kameraden und mir die lokalen Bierspezialitäten an. Ja, so kann man es auch aushalten! Wenige Minuten später kam auch Gerd wieder, ebenfalls mit kühlen Getränken. So konnten wir mit den Erfrischungen und netten Gesprächen die Zeit bis zum Eintreffen der Crew überbrücken.

Geisterstadt – aber immerhin mit Empfang

Der nächste Wettbewerb, das nächste bekloppte Wetter. Wir starteten von

Reinsdorf Richtung Westen und am Anfang war alles ganz gut. Die Schauer waren noch ziemlich lokal und mit ein wenig Geschick konnte man sie umfliegen. Dann kam aber die Wende! Auf dem Weg dahin stand die berühmte schwarze Wand. Ich nahm mit dem letzten Bart Anlauf und versuchte – so gut es eben möglich war – unter der fetten Wolke hindurchzugleiten, um dahinter noch mal Anschluss zu finden.

Gesagt, getan... leider wurde aber aus Teil zwei meines tollen Plans nichts. So suchte ich mir ein schönes Feld direkt an einer Straße. Daneben lag ein kleines Dorf und von oben erkannte ich eine Ansammlung von Autos neben einem größeren Gebäude. Ich hoffte auf eine Gaststätte.

Der Acker war abgeerntet und auch hier wieder besser zu landen, als zu Hause. Nach dem Ausrollen begann das übliche Prozedere von neuem. Steffen kontaktieren, Landemeldung beim Wettbewerb abgeben (inzwischen war so ziemlich alles außengelandet oder mit Hilfsmotor unterwegs, was an diesem Tag losgeschickt worden war), Tape abziehen und Ruder schon einmal abklemmen. Nachdem das Flugzeug so weit vorbereitet war, entschied ich mich, die Lokalität aufzusuchen.

Blöderweise entpuppte sich die vermeintliche Gaststätte als Autohaus und das kleine Dörfchen (fast) als Geisterstadt. Immerhin gab es (im Gegensatz zu Reinsdorf) hier mobiles Internet.

Da ich mich aber so sehr auf eine Erfrischung gefreut hatte, klingelte ich mich kurzerhand durch die nicht verlassenen/zugenagelten Häuser. Beim zweiten Haus



wurde ich fündig, und der etwas verwirrte Bewohner („wie – Sie sind hier gelandet?“) versorgte mich bereitwillig mit einem kühlen Bierchen aus dem Keller. So trottete ich zurück zu meinem Feld, krümelte mich neben mein Flugzeug und wartete auf meine Rückholer.

Mal gewinnt man, mal verliert man

Es sollte ein guter Tag werden, Wilko und ich planten ein 460-Kilometer-Dreieck. Nach Westen, nach Südosten, Nordosten nach Polen und wieder heim. Leider war nach der letzten Wende in Polen das Wetter dann schon fast zu Ende, und wir hangelten uns mit Mühe und Not von Bärtchen zu Bärtchen. Wir kämpften uns über Frankfurt Richtung Helenensee (wo gerade das berühmte Festival stattfand). Nach einigen Suchkreisen verlagerten wir unseren Kampf über ein nahe gelegenes Feld. Eigentlich sah es dort vielversprechend aus. Windräder, Solaranlagen und ein Bauer, der gerade das Feld aberntet. Könnte ja funktionieren.

Oder auch nicht! Wenige Minuten nach Wilko stand ich dann auch auf besagtem Feld. Daneben lag ein großer Kuhstall, und von der angrenzenden Wiese starrten uns einige Kühe ziemlich verwirrt an. Der Bauer war so freundlich und zog mein tapferes Fliegerlein neben Wilkos Libelle zur Straße. Unsere Crews waren bereits unterwegs. Und wer sich jetzt fragt, wo das Essen bleibt: Nein, wir haben nicht die Kuh gegessen!

Wilko und ich luden unsere fleißigen Helfer anschließend zu einer Pizza ein. Die Aufmerksamkeit in der Pizzeria galt ganz uns. So oft sieht man ja zwei riesige, seltsam aussehende Anhänger mit



Geisterstadt – dort gab es freundliche Hilfe von einem Bewohner

noch seltsamer aussehenden und leicht verstaubten Leuten nicht. Die Pizzen waren aber super

Wieder warten in Wittenberg

Es war der erste sehr gute Streckentag des Sommerlagers 2020. Hoch motiviert hämmerte ich eine Deklaration von 500 Kilometer in die üblichen Gefilde in den Rechner ein.

Die ersten beiden Wendungen waren auch ohne Probleme abzureiten, jedoch lag zwischen Reinsdorf und Wittenberg eine dicke Abschirmung. Da ich an der hohen Basis klebte, entschied ich mich für den direkten Weg. Einfach gleiten und unterwegs findet sich sicher noch etwas. Denkste! Das Vario zeigte konstant Sinken und mittendrin bekam ich auch den einen oder anderen Regentropfen ab.

Zwar erreichte ich bald wieder die Sonne (und dahinter sah es gar nicht mal so schlecht aus), aber mit 300 Meter AGL hat man nicht allzu viel Spielraum. So entschied ich mich vernünftigerweise gegen einen Suchabstecher über die Stadt und bog nach Süden Richtung Landwirtschaft ab.

Ein Feld wurde gerade abgeerntet und ich erkor den bereits gemähten Teil des Stoppelackers als mein Außenlandefeld aus. Ein wunderbares Feld! Wie so oft schöner zu landen als Friedersdorf!

Der Bauer interessierte sich nicht sonderlich für seinen seltsamen Gast und die Besucher des angrenzenden Fahrradweges hielten sich mit Interesse auch zurück. Weil weit und breit keine Zivilisation war (laut Google wäre es ins nächste Dorf eine Stunde Fußmarsch), machte ich es mir unter meiner Tragfläche bequem. Bis der Rückholer da war, dauerte es über drei Stunden. Mein kulinarisches Highlight waren die inzwischen leicht platten Brötchen und der letzte Apfel der Bordverpflegung.

Text und Fotos: Selina „Sally“ Mihalyi
Mit freundlicher Genehmigung aus
„Der Lilienthaler“, Ausgabe 1/2021



In der Nähe von Wittenberg gab es weit und breit keinen bewohnten Ort – also musste die kümmerliche Bordverpflegung erhalten

BUNDESAUSSCHUSS HISTORIE UND TECHNIK IM DAEC **FORUM FÜR LIEBHABER ALTER SCHÄTZE**

„Konzert in Holz“ – filigrane Holzbauweise

Nachdem das vom Bundesausschuss Historie und Technik im DAEC initiierte Forum „alteflieger.de“ im Dezember vergangenen Jahres an den Start ging, sind mittlerweile über 110 Forumsmitglieder angemeldet.

Eine weitaus größere Anzahl hat das Forum bisher besucht. Eine Zwischenauswertung der Nutzerdaten ergab, dass

nicht nur Liebhaber von Oldtimerflugzeugen aus Deutschland diese Internetplattform nutzen, sondern auch Zugriffe aus der Schweiz, Österreich, den Niederlanden, Polen, Schweden, Russland bis nach Südafrika zu verzeichnen sind.

Das Forum selbst soll Haltern, Piloten und Liebhabern alter und älterer Flugzeuge eine Plattform bieten. Es bezieht

alle diese Flugzeuge ein, ob mit oder ohne Motor, in Holz- oder Metallbauweise. Es spricht sogar antike Flugmodelle an, denn diese waren schon in der Luft, bevor die ersten Darmstädter Schüler sich mit eigenen Konstruktionen erprobten.

Die Online-Plattform bietet verschiedene Rubriken. Unter dem Punkt „Allgemein“ besteht die Möglichkeit zum direkten Austausch, es gibt Hinweise auf Veranstaltungen und Termine (hier können Vereine/Veranstalter ihre Daten eintragen), eine Bilderecke, Tipps für Ausflüge und neue Projekte, die sich überwiegend mit der Restaurierung von Oldtimern befassen. Ein Flohmarkt für historische Teile rundet den Bereich ab. Nicht zu vergessen ist die Charta von Braunschweig, welche die Grundlage des Bundesausschusses bildet.

Das Segment „Technik“ umfasst alle Fragen der Instandhaltung und Reparatur; dort finden sich Tipps und Tricks erfahrener Werkstattleiter und Halter. Gerne kann dort jeder eigene Gedanken und Anregungen einbringen.



Auch Antikmodelle sind Thema im Forum

Unter „Organisatorisches“ finden sich Angebote für An- und Verkauf von Flugzeugen und Teilen. Alle Fragen zur Denkmalpflege dürfen dort gestellt werden. Allein die Frage des Flugzeugs als technisches Denkmal wurde bisher von mehr als 400 Nutzern aufgerufen (wiederholte Aufrufe werden übrigens nicht gezählt).

Auch wenn bisher unter den Auswirkungen von Covid-19 so ziemlich jeder Bereich der privaten Luftfahrt gelitten hat, freuen sich die Moderatoren über jede neue Frage und Diskussion. Denn das Forum lebt davon, dass viele sich aktiv einbringen. Nach knapp sechs Monaten ist die Resonanz erheblich besser als der Bundesausschuss erwartet hatte. Die Kosten des Forums werden in diesem Jahr aus den Mitteln des Bundesausschusses bestritten.

i Das Forum des Bundesausschusses Historie und Technik findet sich unter www.alteflieger.de.

Text und Fotos: Bundesausschuss Historie und Technik



Ein SG 38 wird aufgerüstet in Russland, nahe Moskau (mehr dazu im entsprechenden Artikel im Forum des BA Historie)

BÜCHER

BÜCHER VON MAJA CHRIST

LESEFUTTER FÜR GROSS UND KLEIN



Können die Albatrosse helfen, dem kleinen Pinguin seinen sehnhlichsten Wunsch zu erfüllen? Das erfahren die Leser von „Die Geschichte vom kleinen Pinguin, der fliegen wollte“

Die Autorin und Hobbypilotin Maja Christ hat im April 2021 gleich zwei neue Bücher veröffentlicht, in denen es um den Traum vom Fliegen geht. In ihrem Roman „Rosa

startet gegen den Wind“ sucht die 60-jährige Erlangerin Rosa ein kleines Abenteuer jenseits von Haushalt und Enkelkinderhüten und nimmt heimlich Flugstunden – wovon ihre Familie zunächst gar nicht begeistert ist (288 Seiten, Taschenbuch 11,90 Euro, ISBN: 978-3754112540).

Im Büchlein „Die Geschichte vom kleinen Pinguin, der fliegen wollte“ möchte ein kleiner Pinguin abheben. Schafft er es mit der Hilfe der Albatrosse? Die Geschichte vom kleinen Pinguin, der fliegen wollte“, nimmt dabei Bezug auf den oben erwähnten Roman, denn das Vorlesebuch für Kinder von ca. drei bis sechs Jahren wird erzählt von der Hauptfigur Rosa aus „Rosa startet gegen den Wind“. Im Büchlein enthalten ist zudem eine Bastelanleitung für einen Papprollen-Doppeldecker (24 Seiten, Broschüre 7,90 Euro, ISBN: 978-3754109748).

Text/Buchcover: DAeC/red.



Im Roman „Rosa startet gegen den Wind“ lernt eine Rentnerin gegen alle Widerstände fliegen

FÜR AIRLINE-ENTHUSIASTEN:

WICHTIGE ERKENNUNGSMERKMALE AUF EINEN BLICK

Alle großen Fluglinien der Welt werden in diesem Erkennungsbuch kurz und knapp mit den wichtigsten Erkennungsmerkmalen dargestellt. Dazu hat der selbstständige Illustrator Norbert Andrup entsprechende Grafiken erstellt. Leitwerke und Silhouetten werden vergleichbar präsentiert und ermöglichen dem Leser somit ein schnelles Auffinden der jeweiligen Airline. Zudem enthalten sind die wichtigsten Daten sowie eine kurze Flottenhistorie.

Norbert Andrup
Airlines der Welt –
Das Erkennungsbuch
Motorbuch Verlag Stuttgart
344 Seiten, 310 Abbildungen
Format: 100 × 165 mm
Preis: 12,95 Euro
ISBN 978-3-613-04301-5

Text: red.
Foto: z



Gut an den
Logos zu
erkennen:
die großen
Airlines

BWLV-MITTEILUNGEN

(B) FLUGLEHRER-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN 2021 IM ONLINE-FORMAT

NÄCHSTE AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN STEHEN AN

Wie bereits mehrfach berichtet, bietet der BWLV seine Fluglehrer-Auffrischungsschulungen in diesem Jahr ausschließlich als Online-Veranstaltungen an. Zwei Termine wurden bereits erfolgreich absolviert, weitere zwei Termine werden noch angeboten. Nachfolgend noch einmal die wichtigsten Punkte zur Organisation der kommenden Auffrischungsschulungen.

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

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

Wie kann ich mich zu einer BWLV Fluglehrer-Auffrischungsschulung anmelden?

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

- Beschreibung der Auffrischungsschulung (Motor- bzw. Segelflug, Ballon, UL)
- Kurzanleitung für die Anmeldung im Vereinsflieger bzw. Anmeldeformular



In diesem Jahr sind noch zwei Termine für die Fluglehrer-Auffrischungsschulungen des BWLV im Online-Format vorgesehen: im Juli und im Oktober

- Teilnahmevoraussetzungen und technische Angaben
- Beschreibung für den Ablauf der Veranstaltung

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

Wie schon die bisherigen Fluglehrerfortbildungen fällt selbstverständlich auch

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

Text und Foto: Bernd Heuberger,
BWLV-Referat Aus- und Fortbildung,
Flugsicherheit und Sport

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!

BWLIV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
02.07.21	04.07.21	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.07.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
04.07.21	10.07.21	MF	Motorkunstflug-EM (Intermediate) – Info: www.fai.org	Deva/Rumänien
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de – verschoben auf Oktober!	Flugplatz Ammerbuch
10.07.21	11.07.21	MD	2. Teilwettbewerb DMM Modell-Hubschrauber – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf
14.07.21	17.07.21	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com – abgesagt	Friedrichshafen, Messegelände
14.07.21	24.07.21	MF	Motorkunstflug-WM (Advanced) – Info: www.fai.org	Hosin/Tschechien
16.07.21	18.07.21	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.07.21	31.07.21	SF	36. Segelflug-WM, 18m-, Offene u. Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de – abgesagt	Stendal
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
23.07.21	24.07.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – abgesagt	Aalen
30.07.21	31.07.21	MF	55. Allgäuflug FG Leutkirch – Info: www.fliegergruppe.de	Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
31.07.21	12.08.21	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.21	14.08.21	SF	12. Segelflug-WM Junioren, Club- und Standardklasse – Info: www.daec.de	Tabor/Tschechien
01.08.21	07.08.21	LJ	Jugend fliegt, Lager d. Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com – abgesagt	Flugplatz Eisenach-Kindel
04.08.21	06.08.21	A	BWLIV-Notabsprung-Seminar – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Tannheim (EDMT)
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
06.08.21	15.08.21	LJ	BWLIV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
07.08.21	13.08.21	LJ	Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
08.08.21	22.08.21	SF	36. Segelflug-WM, Renn-, Standard- und Clubklasse – Info: www.daec.de	Montluçon/Frankreich
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Junioren Burg Feuerstein – Info: www.daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
12.08.21	22.08.21	LJ	BWLIV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
14.08.21	21.08.21	MD	Freiflug Ebene F1 Senioren- u. Junioren-WM – Info: www.vol-libre-moncontourais.fr	Moncontour/Frankreich
14.08.21	22.08.21	LJ	BWLIV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.08.21	28.08.21	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
20.08.21	28.08.21	MF	Motorkunstflug-EM – Info: www.fai.org	Breclav/Tschechien
26.08.21	29.08.21	SF	24. Kleines Segelflug-Oldtimertreffen – Info: www.flieger-straussberg.de	Flugplatz Straussberg
29.08.21		A	Flugplatzfest mit Fly-In Erbach – Info: lverbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: https://frmd.ro - abgesagt	Turda/Rumänien
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
04.09.21	05.09.21	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
07.09.21	11.09.21	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de – neuer Termin!	Flugplatz Erpfental
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	RL-F1D 3. u. 4. Ranglisten-Wettbewerb u. DMM F1D – Info: hans.kordubel@t-online.de	Frankenheim Rhön/TH
11.09.21	12.09.21	LJ	BWLIV-Landesjugendversammlung mit Fly-In Wächtersberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Wächtersberg
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugtag-sinsheim.de	Flugplatz Sinsheim
11.09.21	12.09.21	A	Elektrifly-In Grenchen – Info: www.https://electrifly-in.ch	Grenchen/Schweiz
11.09.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
18.09.21	27.11.21	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
20.09.21	24.09.21	SF	BWLIV-Segelfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Blumberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	26.09.21	SF	Walters DoSi-Wettbewerb Blumberg – Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	01.10.21	MF	BWLIV-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
02.10.21	09.10.21	SF	BWLIV-Segelfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Hayingen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.10.21	16.10.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
16.10.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
16.10.21	17.10.21	A	Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
17.10.21		A	BWLIV-Mitgliederversammlung – Info: www.bwlv.de	N.N.
22.10.21	23.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de (neuer Termin)	Flugplatz Ammerbuch
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.21	03.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
04.11.21	06.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
08.11.21	21.11.21	MF	WM Navigationsflug – Info: www.daec.de	Die Boord/Südafrika
13.11.21		A	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLIV-Motorflugschule Hahnweide
13.11.21		A	DFS-Pilotentag – Info: www.dfs.de	Langen bei Frankfurt/Main
13.11.21	14.11.21	MD	DM Freiflug-Saal – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
21.11.21			BW-Meisterschaft Freiflug-Saal – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf

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

NESTBAU AM FLUGPLATZ

AUGEN AUF BEI DER VORFLUGKONTROLLE!



Erst beim Näherkommen kann man erkennen, dass sich in der Cowling Vögel ein Plätzchen gesucht haben

Aus der Ferne nicht zu sehen: Nistplatz im Flugzeug

In der Juni-Ausgabe des adlers hatte Volker Engelmann ausführlich darüber berichtet, wie wichtig es ist, das Flugzeug vor jedem Flug auf Nistplätze von Vögeln oder Insekten abzusuchen, weil diese gerne in Stauraum oder an anderen aus Fliegersicht ungeeigneten und gefährlichen Plätzen ihre Behausungen bauen. Dies hat der Markgräfler Luftsportverein in Müllheim nun sehr eindrücklich erlebt: Gleich zwei Mal in kurzem Abstand wurde dort bei einer Vorflugkontrolle ein Vogelnest in einem Flugzeug entdeckt.

Wie schnell es gehen kann, die Gefahren zu übersehen, die von nistenden „Fliegerkameraden“ ausgehen, weiß Arno Breitenfeld, der Vorsitzende des Markgräfler Luftsportvereins Müllheim, nur zu gut: „Man kommt auf den Flugplatz, das Wetter ist gut, man hat es aus irgendwelchen Gründen eilig und nimmt die Vorflugkontrolle dann nicht so wichtig und nicht so genau.“

Doch dies sei grundverkehrt, denn das genaue Hinschauen sei unabdingbar, so Breitenfeld. Wie wichtig das sei, zeigten die jüngsten Funde bei Vorflugkontrollen an Flugtagen in Müllheim. „Wir haben uns die nötige Zeit genommen und siehe da, wir haben etwas gefunden. Auf den ersten Blick und aus etwas Entfernung war das kaum zu sehen. Aber im unteren Teil der Cowling gab es ein großes Nest, das wir dann natürlich sogleich entfernt haben. Anschließend haben wir die Cowling komplett runtergenommen und nach weiteren Fremdkörpern gesucht, aber nichts weiter gefunden.“

Doch damit nicht genug: Nur gerade einmal eine Woche später fanden die Flieger bei ihrer Vorflugkontrolle erneut ein Nest – und zwar an derselben Stelle!

Hätten sie nicht erneut mit großer Sorgfalt alles vor dem Flug begutachtet, wäre ihnen dieser Umstand entgangen.

Für Arno Breitenfeld ist die Lehre aus diesen Vorfällen eindeutig: „Ausreichend Zeit nehmen und genau hinschauen – und zwar immer!“

Text: red.
Fotos: Arno Breitenfeld

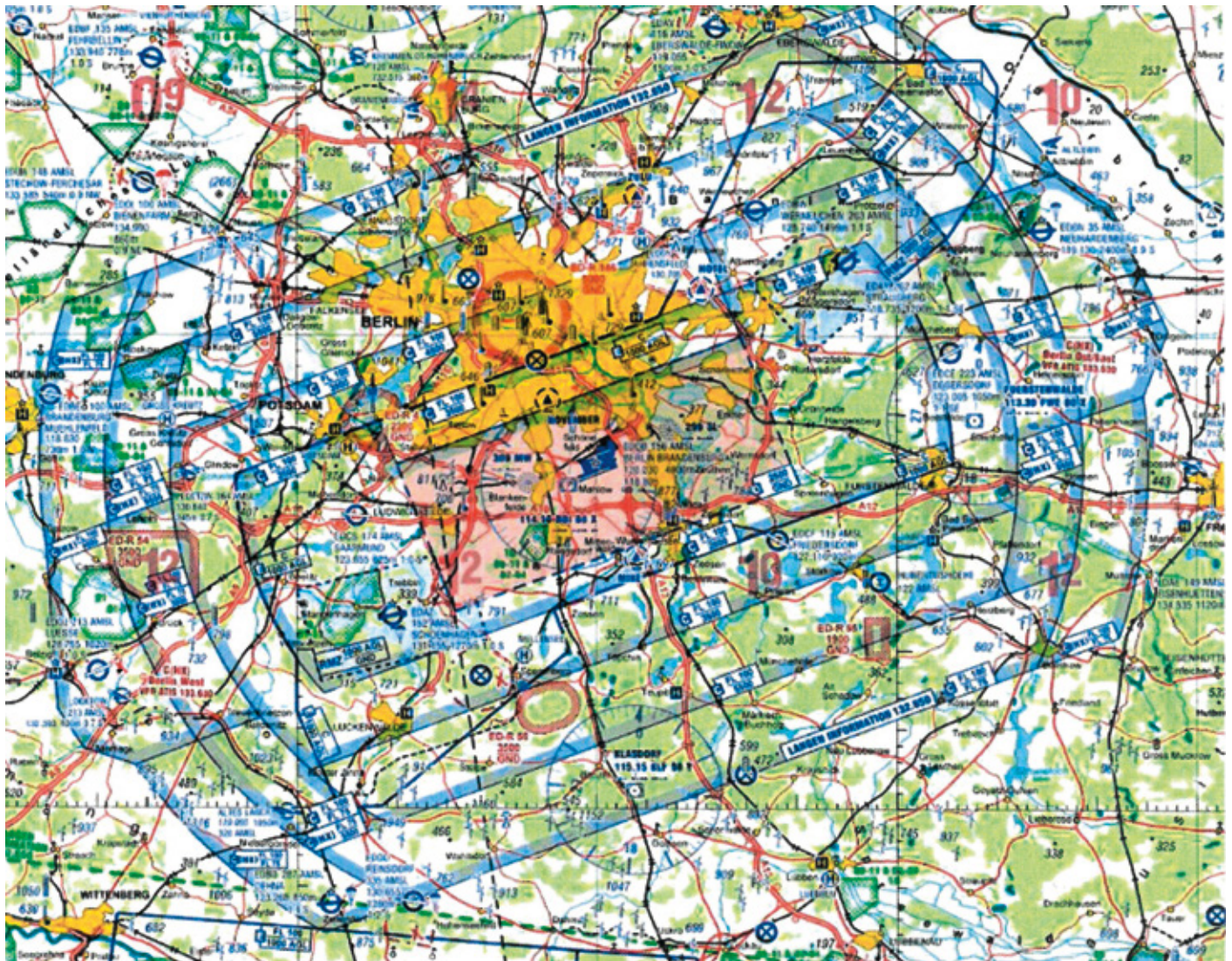


Eine sorgfältige Vorflugkontrolle brachte ein großes Nest zutage



Kaum zu glauben: Derselbe Ort, eine Woche später: Vögel haben wieder im Flugzeug des Markgräfler Luftsportvereins genistet. Nur die erneute Kontrolle brachte dies zutage

DFS-AWARENESS-KAMPAGNE LUFTRAUM C BERLIN MITTE



Der neu gestaltete Luftraum C Berlin nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) sorgt immer wieder für Verwirrung. Die DFS bittet dringend um die Beachtung der Vorgaben

Die DFS hat darum gebeten, folgende Info zu veröffentlichen:

„Mit Wirkung zum 4.11.2020 wurde im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg (BER) ein neu gestalteter Luftraum C Berlin, inklusive flexibel nutzbarer Luftraumelemente C (HX), eingeführt. Leider wurde seitdem eine Vielzahl von Luftraumverstößen (Einflüge von VFR-Luftfahrzeugen in Luftraum C ohne Freigabe) von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH registriert. Bitte denken Sie auch daran, dass die deaktivierten Luftraumgebiete C (HX) jederzeit wieder aktiviert werden können. Zum Zeitpunkt der Aktivierung müssen die Bereiche verlassen oder die Freigaben zum Weiterflug im Luftraum C eingeholt worden sein.

Die Aktivierung wird auf der VFR ATIS bekannt gegeben oder bei Funkkontakt mit dem Fluginformationsdienst FIS durch diesen mitgeteilt. An den jeweils zuständigen FIS-Sektor kön-

nen auch Anfragen für Durchflugfreigaben gerichtet werden. **Die DFS weist daher dringend auf die Einhaltung der Luftraumstruktur C-Berlin hin!**

Unabhängig von einer möglichen Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer muss die DFS bei jedem erfassten Fall eine entsprechende Luftraumverstoß-Meldung an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) senden. Der Luftraumverstoß wird seitens des BAF als Ordnungswidrigkeit behandelt und zieht ein entsprechendes Untersuchungsverfahren nach sich.“

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an vfr@dfs.de“.

Text: DAeC/DFS
Karte mit freundlicher Genehmigung der DFS.
Nicht zu navigatorischen Zwecken geeignet!

ENTSCHEIDUNGEN IM COCKPIT ERFOLGREICH TREFFEN!

Es muss nicht dem Zufall überlassen werden, Entscheidungen im Cockpit erfolgreich zu treffen – diese Kompetenz kann erlernt und geübt werden. Der zweite Teil der Serie zu Aeronautical Decision Making (ADM) beschäftigt sich mit professioneller Entscheidungsfindung in Situationen, in denen Zeit bleibt, die weiteren Handlungen wohlüberlegt zu tätigen. Die Erarbeitung und Bewertung der Optionen, die für die sichere Durchführung des Fluges daraus beste Option zu wählen, umzusetzen und auf Erfolg zu prüfen, ist der Schlüssel zur Professionalität auch in der Privatfliegerei.

Teil 2 – Analytische Entscheidungsfindung

Risikomanagement – die Grundvoraussetzung für gute Entscheidungen

Um gute Entscheidungen zu treffen, bedarf es im Kern der Fähigkeit eines Piloten, faktenbasiertes Risikomanagement zu betreiben. Ziel von Risikomanagement ist es, proaktiv sicherheitsrelevante Gefahren zu identifizieren und die sich daraus ergebenden Risiken konsequent zu minimieren. Dabei ist eine Bedrohung ein realer oder wahr-

genommener Zustand, Ereignis oder Umstand, dem ein Pilot begegnet, welches zu einem ungewünschten Zustand führen kann. Das Risiko ist das Ergebnis der Einschätzung des Piloten, inwiefern die Gefahren Einfluss auf die Sicherheit des Fluges haben.

Praktisches Beispiel – das Wirkgefüge

Ein Flug nach einem harten Arbeitstag birgt das Risiko, dass die Aufmerksamkeit und das Reaktionsvermögen des Piloten durch die Anstrengungen des Arbeitstages beeinträchtigt sind. Sollten beispielsweise Seitenwind und niedrige Wolkenuntergrenze weitere Bedrohungen darstellen, kann das Gesamtrisiko für einen solchen Flug durch den Piloten als sehr hoch eingestuft werden. Würde dieser Flug zum Beispiel vor Arbeitsbeginn durchgeführt, könnte die Risikobewertung zugunsten der Durchführung des Fluges ausfallen, wenn man unterstellt, dass der Pilot ausgeschlafen und auch sonst psychisch und physisch fit ist.

Analytische Entscheidungen – wenn Zeit zum Nachdenken bleibt

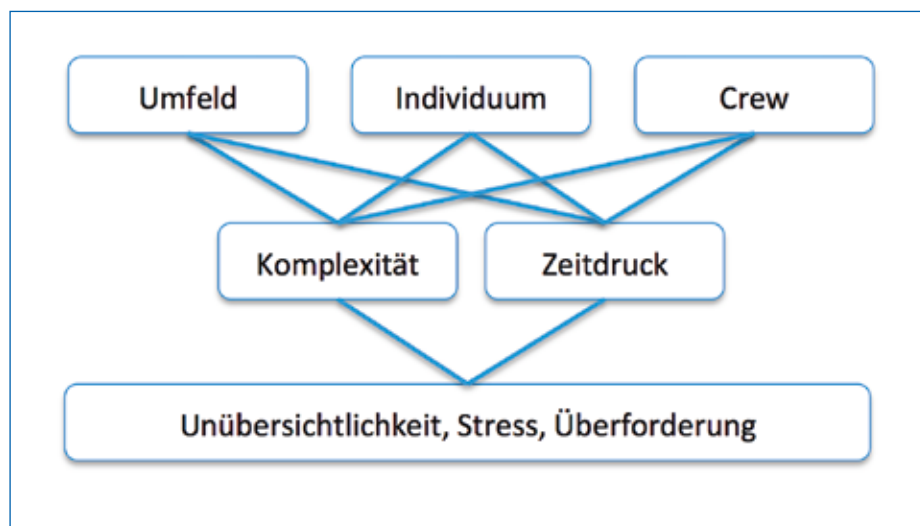
Die meisten Entscheidungen in der Fliegerei finden dem Grundsatz nach ohne

hohen Zeitdruck statt. Umso wichtiger ist es, dass man sich Zeit nimmt, um diese überlegt und nicht spontan aus dem Bauch heraus zu treffen. Hierbei helfen analytische Entscheidungsmodelle wie FOR-DEC (in Europa verbreitet) oder DECIDE (in den USA verbreitet). Zudem ist ein analytisches Modell in der Weise aufgebaut, dass der Pilot/die Crew im Entscheidungsprozess Lösungsmodelle auswählt, die erprobt und standardisiert sind.

Wofür steht FOR-DEC und was ist damit gemeint?

- **Facts** – Fakten – Welche Situation liegt vor?
- **Options** – Optionen – Welche Möglichkeiten zu handeln gibt es?
- **Risks and Benefits** – Risiken und Vorteile – Wie sind die Optionen zu bewerten?
- **Decision** – Entscheidung – Welche Option wird gewählt und wie ist das erwartete Ergebnis?
- **Execution** – Ausführung – Die gewählte Handlungsoption wird durchgeführt.
- **Check** – Prüfung – Wird das erwartete Ergebnis erreicht?

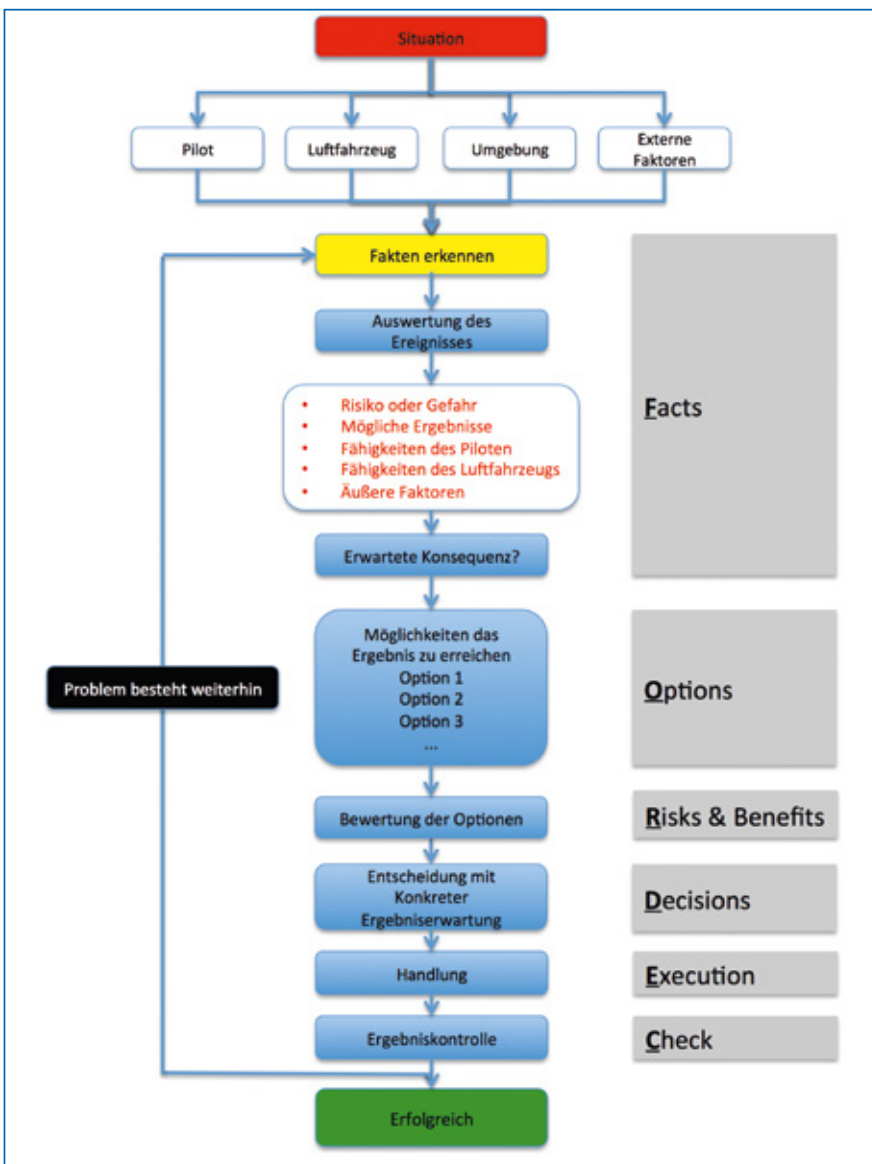
Ein gut dokumentiertes Beispiel von professioneller Entscheidungsfindung gibt die Crew einer A340 eines Linienfluges der Swiss (Swiss188) von Zürich nach Shanghai, bei dem im Steigflug die Öltemperatur des Triebwerks 3 ansteigt und die Aufmerksamkeit der Cockpit-Besatzung auf sich zieht. Das Video kommt in der Ausbildung von Cockpit-Besatzungen zur Anwendung, da es in beeindruckender Weise zeigt, wie die Crew durch Anwendung von FOR-DEC und gelebtes Crew Resource Management diese Situation systematisch und sicher löst.



Wirkgefüge (eigene Darstellung in Anlehnung an Joachim Scheiderer, Hans-Joachim Ebermann, Human Factors im Cockpit)



Cockpitvideo
Swiss 188 von
Zürich nach
Shanghai in
einer A340



Analytische Entscheidungen (eigene Darstellung in Anlehnung an FAA Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge)

Transferiert man dieses Beispiel in die Welt der Privatfliegerei, könnte sich so eine Situation wie folgt darstellen:

Im Steigflug auf FL75 bei 70 KIAS im Sommer...

Facts:

- steigt die Öltemperatur in den gelben Bereich
- der steigende Öltemperaturtrend hält weiter an
- die Außentemperatur (OAT) liegt bei 28 Grad Celsius
- es besteht die Gefahr einer Triebwerksstörung bzw. eines Triebwerksausfalls, falls keine Gegenmaßnahmen eingeleitet werden

Dies stellt ein hohes Risiko für die weitere, sichere Durchführung des Fluges dar!

Options:

Nummer 1: die Geschwindigkeit erhöhen durch Reduktion Pitchwinkel (= Nase runter)

Nummer 2: Triebwerksleistung auf Reiseleistung (90 KIAS) reduzieren
 Nummer 3: Ggf. Sinkflug einleiten und Triebwerksleistung weiter reduzieren

Risks and Benefits:

Nummer 1: Mehr Sicht nach vorn, guter Kühleffekt
 Nummer 2: geringere Wärmeentwicklung
 Nummer 3: hoher Kühleffekt, Flugweg muss ggf. angepasst oder muss je nach Gelände, Wetter, Luftraumstruktur sogar umgeplant werden, was ggf. viel Aufmerksamkeit erfordert.

Decision:

Nummer 1 wird in Verbindung mit Nummer 2 gewählt
 • Die Öltemperatur sollte nicht weiter steigen, falls doch, wird Option 3 ergänzt und ATC informiert (frühes Informieren von potenziellen Unterstützern – hier ATC – hat sich in der Analyse von abnormalen Situationen, die gelöst werden konnten, als erfolgskritischer Faktor erwiesen).

Execution:

- Pitchwinkel reduzieren, sodass 90 KIAS anliegen
- Leistung reduzieren und Reiseflugkonfiguration herstellen
- Trimmen

Check:

- Check: Öltemperatur steigt nicht weiter bzw. kehrt sich um im Trend

Die Erfolgsfaktoren des ADM-Prozesses

Um sich erfolgreich durch den ADM-Prozess zu arbeiten, bedarf es folgender Fähigkeiten:

- Veränderungen oder eben keine Veränderungen erkennen können
- hohes Maß an situativer Aufmerksamkeit
- technisches Verständnis fürs Luftfahrzeug
- die eigenen persönlichen Präferenzen kennen
- ehrlich zu sich selbst sein und seine eigenen Fähigkeiten realistisch einschätzen
- eigene persönliche Minima setzen und diese einhalten
- äußerem Druck widerstehen
- einen Plan B vorbereiten und diesen nutzen
- kontinuierlich das Ergebnis bewerten

Zu guter Letzt – aus der Praxis für die Praxis – die äußeren Faktoren

Damit Piloten im Sinne der Sicherheit Entscheidungen erfolgreich treffen können, sollten auch die beeinflussbaren, äußeren Faktoren betrachtet werden. Im Zuge dessen sind Regelungen von Vereinen, die zum Beispiel das Durchstarten eines Kameraden mit „einer Runde für alle am Boden“ sanktionieren oder Verkehrslandeplätze, die das zweite Durchstartmanöver und weitere, die folgen, in Rechnung stellen, sehr kritisch zu hinterfragen. Was wäre stattdessen, wenn solche Entscheidungen honoriert würden?

Good Airmanship und Decision Making brauchen Übung – Übung macht den Meister... und der fällt bekanntlich weniger vom Himmel!

In diesem Sinne – Safe Flying!

Text und Schaubilder: Tobias Hipp, Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV

LUFTRAUMTAG 2021 ERFOLGREICH DIGITAL ABGEHALTEN



Beim digitalen Luftraumtag des BAUL diskutierten die Fachleute im Livestream

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) im DAeC hatte am 24. April zur digitalen Premiere eingeladen: zum DAeC-Luftraumtag 2021. In fünf Stunden ging es um Luftraumänderungen 2021, Aktuelles zur Kollisionsvermeidung, zur Flugsicherheit und zum DAeC. Initiator und Verantwortlicher der Veranstaltung war Habbo Brune, Vorsitzender des BAUL. Gesendet wurde live aus dem Ausbildungszentrum des Luftsportverbands Rheinland-Pfalz.

Dass Referenten bei solchen Veranstaltungen kompetent und kurzweilig informieren, kennen die Zuschauer von vergleichbaren Präsenzveranstaltungen. Dieses Mal gab es neben umfangreichen Tipps und Informationen vom DAeC wieder einen spannenden Blick über den Tellerrand. Dr. Philip Edelmann von der ADAC-Luftrettung informierte in einem praktischen Einblick über die Herausforderungen und Neuerungen in der Luftrettung, während Herwart Goldbach von Eisenschmidt Pilot Shop die

Frage stellte, was passiert „Wenn es mal nicht läuft – Technik, Wetter, Planung, Mensch“.

Neu war der „Talk im Hangar“. Die Diskussionsrunden wurden professionell moderiert vom allseits bekannten Herwart Goldbach. Zur Frage „Quo vadis, DAeC?“, kamen DAeC-Präsident Stefan Klett, Ernst Eymann, Präsident des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz, Ralf Hubo, Präsident des Aero-Clubs Saar, und Bundesjugendleiterin Lena Etzkorn zu Wort. Bei der zweiten Talkrunde diskutierten Gäste aus der Berufsluftfahrt, der Flugsicherung und der Allgemeinen Luftfahrt sowie dem DAeC, unter dem Motto „E wie Echo, aber nicht E wie einfach“, über die gemeinsame Luftraumnutzung.

„Da wir in der letzten Zeit öfter gefragt wurden, ob wir nicht wieder den „Luftraumtag“ anbieten können, haben wir uns entschieden, das Ganze kontaktfrei zu ermöglichen. Nur kleine Fortbildungen oder die vielen Videokonferenzen wollen bzw. können wir derzeit nicht

bedienen. Also geht's dieses Mal live und offen für alle per YouTube-Livestream um AL und DAeC. Ganz besonders freuen wir uns dazu auf Beiträge zu den (nicht nur) pandemiebedingten Herausforderungen in der Luftfahrt vom DAeC-Präsidenten, der Berufsluftfahrt und den Rettungsfliegern“, erklärte Habbo Brune vor dem digitalen Luftraumtag.

Stefan Klett teilte die Auffassung: „Bis jetzt hatten wir mehr als 1.500 digitale Besucher – ein schöner Erfolg, den wir noch ausbauen möchten. Das wollen wir gerne auch zu anderen Themen wiederholen und den Luftraumtag des DAeC jetzt auch bundesweit als festes Event etablieren. Mein Dank gilt dem gesamten Organisationsteam und den Referenten, die für unfassbare fünf Stunden Livestream unzählige Arbeitsstunden in die Vorbereitung gesteckt haben.“



Den Luftraumtag und einzelne Videos gibt's im DAeC-YouTube-Kanal.

Text und Foto: Habbo Brune

WALLDORFER LUFTSPORTLER TRAUERN UM MICHAEL EIKENBERG

Die Walldorfer Luftsportler trauern: Mit großer Betroffenheit und tiefer Trauer müssen wir Abschied von unserem langjährigen Mitglied Michael Eikenberg nehmen, der am 16. Mai 2021 bei einem tragischen Flugunfall unweit des nordhessischen Segelflugplatzes Dingel bei Hofgeismar ums Leben kam.

Michael Eikenberg sammelte einst in seiner ostwestfälischen Heimat erste Erfahrungen als Drachenflieger und entdeckte 2006 die Leidenschaft für das Segelfliegen beim AeC Walldorf. Schon bald trat er der Abteilung Segelflug bei und unterstützte fortan den Verein durch sein Organisationstalent, aber auch durch seine zuverlässige Art bei vielseitigen Aktivitäten. Ob bei der Mitwirkung beim jährlichen Flugtag als Ressortleiter der Rundflüge oder als fliegender Nikolaus für die Kleinsten im Verein – Michael Eikenberg hatte stets alles perfekt im Griff und löste alle Herausforderungen mit seiner bemerkenswerten Ruhe und Besonnenheit, aber auch immer mit einem Augenzwinkern.

Der 61-jährige Entwicklungsingenieur im Eisenbahnbau hatte vor einiger Zeit damit

begonnen, den elterlichen Bauernhof im nordrhein-westfälischen Borgentreich zu renovieren, um mittelfristig seinen Lebensmittelpunkt zum Ende seiner Berufstätigkeit ganz dorthin zu verlegen. Aus diesem Grund war er nicht nur in Walldorf fliegerisch aktiv, sondern in den vergangenen Jahren auch zunehmend im dort nahegelegenen LSV Hofgeismar.

In Michael Eikenberg verlieren die Walldorfer Luftsportler nicht nur ein sehr geschätztes Mitglied, sondern in erster Linie einen guten Kameraden und Freund. Seine stets ruhige, freundliche und geduldige Art sowie seine Hilfsbereitschaft in allen Belangen und gegenüber jedermann werden uns allen in bester Erinnerung bleiben.

Unsere herzliche Anteilnahme gilt seiner Frau Jutta und all seinen Angehörigen sowie den Luftsportfreunden des LSV Hofgeismar. Der Tod von Michael Eikenberg ist für uns alle unfassbar.

Michael, du warst, bist und wirst immer ein Teil von uns sein und stets einen festen Platz in unseren Gedanken und Herzen einnehmen. Danke für die wunder-



In Michael Eikenberg hat der AeC Walldorf einen geschätzten Fliegerkameraden und Freund verloren

bare Zeit mit dir. Danke, dass wir dich als denjenigen kennenlernen durften, der du warst! Danke für deine ganz besondere Kameradschaft und danke, dass wir deinen Traum vom Fliegen zusammen mit dir leben durften!

Deine Freunde vom Aeroclub Walldorf

Text: Manuel Löhmann,
Abteilung Segelflug des AeC Walldorf
Foto: Privat

ABSCHIED VON RALPH ZUBER



Viele Jahre lang war Ralph Zuber bei der SFG Singen-Hilzingen aktiv

Die Segelfliegergruppe Singen-Hilzingen trauert um ihren Werkstattleiter Ralph Zuber. Ralph trat 1998 dem Verein bei, und schnell war klar, welche immensen technischen Fähigkeiten er mitbrachte. Noch bevor er seine Pilotenlizenz im Jahre 2001 erhielt, wurde er schon vom Verein für den Posten des Werkstattleiters bestimmt und ausgebildet.

22 Jahre lang kümmerte sich Ralph fortan um alles, was im Verein fliegen und fahren konnte. Auch wenn sein Herz eher am Motor hing als am lautlosen Gleiten im Segelflug, waren ihm doch unsere Segelflugzeuge genauso nah wie die Motoren und deren Innereien. Bis tief in viele Nächte hinein arbeitete er mit höchster Kompetenz und Zuverlässigkeit an der Wartung und der Reparatur unserer Flugzeuge. Keine Arbeit war ihm zu gering, kein Problem zu schwer, und über keine seiner unzähligen Arbeitsstunden für den

Verein führte er Protokoll. Wenn er nicht für den Verein in der Werkstatt stand, so baute er nebenbei noch selbst ein Flugzeug. Ganz nebenbei unterstützte Ralph mit kritischem Blick und höchstem Sachverstand die Vorstandschaft bei finanziellen und technischen Entscheidungen.

Nach über 540 Flugstunden starb Ralph am 8. Mai 2021 kurz vor seinem 58. Geburtstag in Ausübung seiner Leidenschaft. Für seinen Fleiß, sein Engagement, seinen Gemeinschaftssinn und seine immer konstruktive Meinung wollen wir uns von Herzen bedanken. Sein Tod hinterlässt eine große Lücke, die wir mit der besten Erinnerung an Ralph, seine Hilfsbereitschaft und seine Kameradschaft füllen werden. Unsere Gedanken gelten jetzt seiner Familie und seinen Angehörigen.

Text: Juri Buchmüller
Foto: Walter Kolb



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 JULI 2021

ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

- 2. Teilwettbewerb DMM Modellhubschrauber
10.–11.07.21 Schorndorf
Info: www.modellflug-schorndorf.de

- (B) BWLV-Auffrischungsseminar f. Lehrberechtigte
23.–24.07.21 online
Info: www.bwlv.de

- 55. Allgäuflug
30.–31.07.21 Leutkirch
Info: www.fliegergruppe.de

- PPL(A), Teil FCL Vollzeitkurs
31.07.–12.08.21 BWLV-Motorflugschule Hahnweide
Info: www.motorflugschule.info

- 12. Segelflug-WM Junioren (Club- u. Standardkl.)
31.07.–14.08.21 Tabor/Tschechien
Info: www.daec.de