

# der adler



MAGAZIN DES BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTFAHRTVERBANDES E.V.

REFERENTENBERICHTE SEITE 4

## DAS JAHR IM LUFTSPORT

TROTZ CORONA GAB ES IN DEN EINZELNEN SPARTEN EINIGE AKTIVITÄTEN

ALLGEMEINES SEITE 20

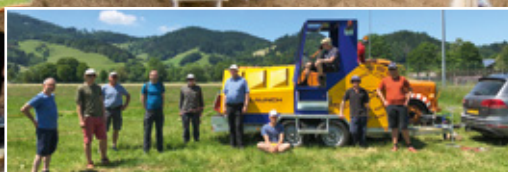
## FLUGSICHERHEIT – EIN MUSS!

DIE BWLV-AKTION ZUR FÖRDERUNG VON HAUBENBLITZERN WAR EIN VOLLER ERFOLG

TITELTHEMA SEITE 22

# VOM HORNBERG IN DEN WELTRAUM

ZUM 80. GEBURTSTAG SPRICHT DR. ULF MERBOLD IM INTERVIEW ÜBER SEINE FLÜGE INS ALL, SEIN BEWEGTES LEBEN UND WARUM IHM DIE FLIEGEREI SCHON VIEL GENÜTZT HAT





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 Flugsicherheit – ein Muss im Luftsport!

## ALLGEMEINES

- 4 BWLV-Mitgliederversammlung 2021
- 19 Neuer Datenschutzbeauftragter des BWLV
- 20 Aktion des BWLV und der Hellmut Niethammer Stiftung: Förderung von Haubenblitzern ein voller Erfolg
- 21 Erfahrungsbericht: Haubenblitzer auf dem Hornberg
- 22 Interview mit Dr. Ulf Merbold zum 80. Geburtstag: Vom Hornberg in den Weltraum
- 28 Volocopter übernimmt den Herstellungsbetrieb von DG Flugzeugbau
- 28 Streckenflugausweis nötig! Einflug in die Schweiz

## REFERENTENBERICHTE

- 5 Geschäftsbericht von Präsident Eberhard Laur
- 7 Segelflug von Christof Geißler
- 9 Motorflug von Walter Nerdinger
- 10 Modellflug von Hans Deuschle
- 11 Freiballonsport von Frank Kruspel
- 12 Fallschirmsport von Robert Froeschle
- 12 Ausbildung von Harald Öschlagger
- 13 Technik von Steffen Baitinger
- 14 Frauensport von Beate Rein
- 15 Luftsportjugend von Oliver Goller
- 16 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit von Volker Rath
- 17 Flugsicherheit/Besondere Aufgaben von Christian Schulz
- 18 Natur/Umwelt und Windenergie von Hansjörg Jung

## UMWELT

- 29 Auf dem Weg zur klimafreundlichen Luftfahrt

## LUFTSPORTJUGEND

- 31 Nicht vergessen:  
4. BWLV-Jugend-Fly-In Wächtersberg
- 31 Bitte zahlreich teilnehmen!  
BWLV-Landesjugendversammlung
- 32 Die neue BWLV-Landesjugendordnung

## MODELLFLUG

- 34 Vorschau: Nationale Freiflug-Wettbewerbe des DAeC im Sommer 2021
- 34 TV-Auftritt: Tolle Präsentation im „ZDF-Fernsehgarten“

## HKF

- 35 Annahmefrist für Zuschussanträge verlängert

## MOTORFLUG/UL

- 35 Termintipp: Fan-Treffen der C22-Freunde

## SEGELFLUG

- 36 Abendfliegen am Flugplatz Hockenheim
- 33 Segelfliegertag 2021 in Rastatt abgesagt
- 33 Broschüre zum ersten Rhön-Segelflugwettbewerb
- 34 Impressionen am Flugplatz Laichingen
- 34 Oldtimer-Segelfliegen zwischen Virngrund und Albrauf: Erfolgreiche Generalprobe absolviert

## LUFTSPORTLERINNEN

- 35 Trudel-Wochenende für Luftsportlerinnen

## BÜCHER

- 39 Alexander Willberg: Akaflied – Die berühmten Flugzeuge der akademischen Fliegergruppen
- 40 Wolfgang Binz: Glasflügel

## REGIONEN

- 40 Region 1: Mit leichtem Gepäck unterwegs
- 41 Region 7: Umweltfreundliche Startwinde mit Flüssiggas-Antrieb

## DAEC-NEWS

- 43 Wahlprüfsteine: Acht Fragen an die Politik
- 43 Bitte Bewerbungsfrist beachten: Beteiligung der Bundeswehr bei Flugplatzfesten

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 44 BWLV-Terminservice 2021
- 45 Fluglehrer-Auffrischungsschulungen 2021 im Online-Format

## FLUGSICHERHEIT

- 45 Flugsicherheitspreis des Magazins LuftSport: Besondere Auszeichnung und wichtiger Ansporn

## ABSCHIED

- 47 Professor Dr. Hans-Joachim Aminde
- 47 Walter Rheinschmidt

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Nach der langen Corona-Durststrecke erscheint sie fast unwirklich, die Szenerie eines typischen Strandes an der nördlichen Adria. Dementsprechend ist es auch schon einige Jahre her, dass dieses Foto gemacht wurde – genauer gesagt bei einem Italien-Ausflug des SSC Bad Waldsee-Reute im September 2017. Es zeigt die C42 des Vereins, aufgenommen ebenfalls aus einer C42 heraus. Zur Beruhigung: Durch die große Brennweite (Tele) wird nicht nur die Entfernung zum Motiv (Flugzeug) verkürzt, sondern auch zum darunterliegenden Strand. Die Flughöhe erscheint also deutlich geringer, als sie tatsächlich war. Bleibt zu hoffen, dass die Welt das Coronavirus bald vollends in den Griff bekommt und das fröhliche Strandleben wieder in vollem Umfang möglich sein wird.

Foto: Gerhard Müller

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

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

## Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

# FLUGSICHERHEIT – EIN MUSS IM LUFTSPORT!



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

die Saison ist in vollem Gange, die Inzidenzzahlen derzeit so niedrig wie lange nicht mehr, und so langsam kehrt die Normalität zurück auf den Flugplätzen im Land. Darüber bin ich vermutlich ebenso froh und erleichtert wie Sie alle, und ich hoffe, dass dieser Trend möglichst lange oder auch dauerhaft anhält.

Umso mehr rückt erneut ein Thema ins Bewusstsein, das nicht nur mir, sondern Ihnen allen, liebe Luftsportlerinnen

und Luftsportler, am Herzen liegen sollte: die Flugsicherheit. Auch wenn ich mich mantraartig wiederhole, aber es bleibt entscheidend: Gerade jetzt, nach langen Monaten, in denen wir dazu verdammt waren, am Boden zu bleiben, ist es unerlässlich, wieder auf einen guten Trainingsstand zu kommen und im Zweifel lieber die eine oder andere Runde mehr – unter Umständen auch mit einem Fluglehrer – zu drehen. Dabei müssen wir uns stets vergegenwärtigen, wie wir uns optimal vorbereiten, wo unsere Grenzen sind und wie wir bestmöglich in der Luft unterwegs sein können. Schließlich wollen wir alle sicher nach Hause kommen.

Dazu braucht es einen Bewusstseinswandel, die Grundsätze der Flugsicherheit müssen uns allen in Fleisch und Blut übergehen. Wie dies sehr eindrucksvoll gelingt, zeigt das Beispiel unseres Arbeitskreises Flugsicherheit (AKFS) im BWLV, der nun vom Magazin LuftSport mit dem renommierten Flugsicherheitspreis ausgezeichnet wurde (siehe Bericht auf Seite 45 dieser Ausgabe). Den kompetenten und engagierten Mitarbeitern im AKFS gratuliere ich dazu sehr herzlich, sage ihnen meinen großen Dank und sehe dies gleichzeitig als Bestätigung, dass der BWLV hier auf einem guten Weg ist.

Doch nicht nur beim Piloten, auch am Flugzeug selbst gibt es genügend Möglichkeiten der Optimierung. Um die Flugsicherheit zu erhöhen, reichen oft einfache, aber sehr wirksame Mittel, etwa die Installation von Farbwarnmarkierungen oder

Blitzern. Ich selbst nutze nahezu alle Vorrichtungen, die dazu am Markt erhältlich sind, und kann nur jedem raten: Machen Sie es genauso. Im Zweifel kann das Leben retten!

Als besonders wirksam haben sich in diesem Zusammenhang die sogenannten Haubenblitzer erwiesen. Mit ihnen erhöht sich die Sichtbarkeit und damit auch die Sicherheit in der Luft drastisch. Darum war es für den BWLV keine Frage, diese nicht nur ideell zu befürworten, sondern deren Anschaffung auch ganz konkret finanziell zu bezuschussen. Und so hat der Verband in den vergangenen Monaten eigens ein Förderverfahren aufgelegt, das sich an alle Vereine im BWLV richtete und diese beim Kauf der Geräte für ihre Schulflugzeuge unterstützte.

Dass dies nun auf eine enorme Resonanz gestoßen ist, finde ich überwältigend, und das freut mich ganz besonders. Mehr als 60 Vereine, rund 200 Haubenblitzer und eine Fördersumme von fast 26.000 Euro sind die Eckdaten dieser Aktion – darauf können wir zurecht stolz sein. Mein besonderer Dank geht dabei an die Hellmut Niethammer Stiftung, die alleine 25.000 Euro an Fördergeldern zur Verfügung gestellt hat (auf Seite 20 dieser Ausgabe können Sie im Detail nachlesen, wie sich die Förderung zusammensetzt). Aber auch allen Vereinen, die sich hier beteiligt haben, gilt mein Dank. Sie haben erkannt, dass der BWLV zwar einen Anreiz schaffen kann, sie aber dennoch ihren Teil dazu beitragen müssen, um die Menschen, die sich in ihrer Obhut in die Luft wagen, bestmöglich zu schützen. Das ist klug und umsichtig, und es erfüllt mich mit großer Freude, mit solch verantwortungsvollen Leuten im Ehrenamt arbeiten zu dürfen.

Ich glaube, dass das Geld aus der Förderaktion hervorragend investiert ist. Denn am Ende ist jeder Unfall einer zu viel. Und wenn wir mit den Haubenblitzern auch nur einen einzigen verhindern können, ist viel gewonnen. Auch in Zukunft wird sich der BWLV deshalb für die Flugsicherheit vehement einsetzen. Doch bei dem Thema sind wir alle gefragt, jeder Einzelne von uns. Sorgen wir also alle gemeinsam dafür, dass wir unser Hobby auch weiterhin so sicher wie möglich ausüben können!

Ihr



# BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021

**Sonntag, 19. September 2021, im Tagungsraum „Fliegendes Museum Grimminger“ am Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen (EDPA) | Beginn: 10 Uhr | Anschließend: Stehimbiss für alle Teilnehmer im Foyer**

## TAGESORDNUNG:

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Grußworte
3. Gast-/Festvortrag: Dr. Ulf Merbold, Wissenschaftsastronaut  
„Die Zukunft der Raumfahrt“
4. Ansprache und Bericht des Präsidenten  
mit Verleihung der Klaus-Holighaus-Medaille
5. Entgegennahme des Geschäftsberichtes mit Jugend- und Sportberichten (adler-Veröffentlichung, Ausgabe August 2021)
6. Rechnungsabschluss 2020  
Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2020 mit Bericht der Rechnungsprüfer
7. Entlastung des Präsidiums
8. Haushaltsplan 2022  
Genehmigung des Haushaltsplanes 2022
9. Antrag des Präsidiums auf Änderung der Satzung in § 6 (3):  
Herabsetzung Eintrittsalter für jugendliche Mitglieder
10. Antrag des Präsidiums auf Änderung der Satzung in § 12 (2):  
Referent für Jugendfragen
11. Antrag des Präsidiums auf Änderung der Beitragsordnung
12. Wahl der Rechnungsprüfer
13. Neuwahl des Präsidiums
14. Anträge von Mitgliedern
15. Ehrungen
16. Verschiedenes, Mitgliederversammlung 2022: Zeitpunkt, Ort

## BWLV-Mitgliederversammlung 2021 unter „Corona-Bedingungen“

Wegen der fortdauernden Corona-Pandemie findet die diesjährige Mitgliederversammlung unter Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Hygiene- und Abstandsvorschriften statt, welche zum Zeitpunkt der Ausrichtung für Versammlungen gelten. Es wird darum gebeten, die Maßgaben der geltenden Hygieneordnung vor Ort einzuhalten, damit die Versammlung ordnungsgemäß und sicher abgehalten werden kann. Schon jetzt dankt der Vorstand des BWLV allen Teilnehmern für ihr Verständnis.

### INFORMATIONEN ZUR ANFAHRT:

**Veranstaltungsort:** Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)

**Adresse des Museums Grimminger:** Römerstraße 22, 73450 Neresheim.

Parkplätze stehen ausreichend beim „Musikantenstadl“, dem angrenzenden Clubheim des Musikvereins Elchingen auf dem Härtsfeld, zur Verfügung. Diese werden ausgeschildert.

### INFORMATIONEN ZUM ANFLUG:

Der Anflug zum Flugplatz EDPA ist im Rahmen des üblichen Prozederes möglich.

**Höhe über MSL:** 584 m (1916 ft)

**Koordinaten:** 48° 46' 40" N, 10° 15' 53" O

## WICHTIGES ZU DEN STIMMSCHEINEN

### Information für unsere Vereine:

Bitte bringen Sie zwingend die vollständig ausgefüllten Stimm Scheine (Unterschrift des Vorsitzenden!) zur Mitgliederversammlung mit, da andernfalls das Stimmrecht sowohl bei mündlicher als auch bei schriftlicher Abstimmung nicht ausgeübt werden kann! Vor Ort können keine Ersatzstimm Scheine ausgestellt bzw. gefertigt werden.

### Information für unsere Einzelmitglieder:

Nach Vorlage Ihres Personalausweises erhalten Sie beim Einlass Ihren Stimm Schein. Bitte bringen Sie daher zwingend Ihren Personalausweis zur Mitgliederversammlung mit.

Anträge von Mitgliedern zur ordentlichen Mitgliederversammlung müssen mit Begründung beim Geschäftsführer des Verbandes spätestens am **Samstag, 4. September 2021**, eingegangen sein.

Über Gegenstände, die nicht auf der Tagesordnung stehen, oder verspätet eingebrachte Anträge, darf in der Mitgliederversammlung nur verhandelt werden, wenn die einfache Stimmenmehrheit der Versammlung und des Präsidiums gegeben ist (§22, Abs. 2, BWLV-Satzung).

Bei der Bedeutung der Tagesordnung würde ich mich über eine zahlreiche Beteiligung sehr freuen.

Ich wünsche Ihnen eine gute Anfahrt/ einen guten Anflug.



# BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021

## GESCHÄFTSBERICHT VON PRÄSIDENT EBERHARD LAUR



Liebe Luftsportlerinnen  
und Luftsportler,

es geht wieder aufwärts!  
Unter dieses Motto möchte  
ich meinen diesjährigen  
Geschäftsbericht stellen.

Eine lange Durststrecke liegt  
hinter uns, in welcher der  
Luftsport, unsere Vereine  
und unser BWLV harte Ein-  
schnitte hinnehmen muss-  
ten. Umso mehr freue ich  
mich und freuen wir uns  
wohl alle, dass nicht zuletzt  
im Zuge der Impfkampagne

mit dem Absinken der Inzidenzzahlen jetzt mehr und mehr  
Normalität in unseren Vereinen und im Verband zurückkehrt.

Das persönliche Begegnen, das uns so lange verwehrt war,  
und das ja zum Wesentlichsten in unseren Vereinen und im  
Sport gehört, ist wieder möglich.

So wollen wir die zurückgewonnene Freiheit nutzen, um in der  
zeitlich vorgezogenen Mitgliederversammlung im September  
gemeinsam, von Angesicht zu Angesicht, wichtige Entschei-  
dungen für die künftige Verbandsarbeit zu treffen. Ich hoffe,  
die Lage bleibt stabil und ich freue mich schon heute auf das  
Wiedersehen mit Ihnen allen am Verkehrslandeplatz Aalen.  
Erstmals seit Langem tagen wir nicht in der Filderhalle, son-  
dern an einem Flugplatz, sodass bei guter Wetterlage auch die  
Anreise mit dem Flugzeug möglich ist.

Die Einschnitte im Lockdown waren für uns alle gravierend.  
Über Wochen hinweg kam das Vereinsgeschehen nahezu  
ganz zum Erliegen. Winterarbeiten an den Flugzeugen waren  
erschwert, teilweise gar unmöglich. Die Zweckbetriebe des  
Verbandes waren über lange Zeit ganz oder in wesentlichen  
Teilen „außer Betrieb“. Die Jugend- und Weiterbildungsstätte  
am Klippeneck stand monatelang still. Eine Vielzahl an Ver-  
bandsmaßnahmen konnte nicht durchgeführt werden. Erst-  
mals in der Verbandsgeschichte konnten keinerlei Lehrgangs-  
maßnahmen in der technischen Ausbildung erfolgen. Auch  
die praktischen Fluglehrer-Ausbildungslehrgänge waren „ge-  
groundet“ und der Flugbetrieb an unserer Motorflugschule  
konnte über Monate hinweg nur auf Sparflamme aufrechter-  
halten werden.

So verschoben sich die Aufgabenschwerpunkte: Plötzlich trat  
die Auseinandersetzung mit ständig neuen Corona-Regeln in  
den Vordergrund der Verbandsarbeit. Sinn, Zweck, Stimmig-  
keit und Stringenz mancher Vorgaben des Gesetzgebers blie-  
ben und bleiben bis heute fraglich. Im Vordergrund der Arbeit  
stand, bestmögliche praktische Ergebnisse für die Aufrecht-  
erhaltung des Vereins- und Verbandsbetriebs zu erzielen. Im-  
merhin ist es gelungen, in Baden-Württemberg das Fliegen,  
die Flugausbildung und die luftsportliche Betätigung während  
des gesamten Lockdowns aufrecht zu erhalten – wenn auch  
mit erheblichen Einschränkungen. So gesehen waren wir als  
Luftsportler und „Sportler im Freien“ in gewisser Weise privi-  
legiert. Dies ist sicher auch ein Verdienst der guten und kon-  
struktiven Zusammenarbeit mit den Luftfahrtbehörden, denen  
ich hierfür danke.

Der Lockdown hat uns alle, Vereine und Verband, finanziell  
belastet. Nicht nur die Rückgänge im Flugbetrieb, sondern  
auch der Wegfall vieler Vereinsmaßnahmen wie Flugplatzfeste  
traf die Haushalte bereits im zweiten Jahr stark. Von staat-  
licher Seite waren die Hilfeleistungen an den Sport insgesamt  
eher gering. Hoch waren die Hürden, um entsprechende  
Sofort- oder Corona-Hilfen zu erhalten. So blieb uns allen die  
Aufgabe, „sich selbst zu helfen“.

Dank einem sehr strengen Ausgabenkonzept und äußerster  
Zurückhaltung bei den Investitionen ist es gleichwohl gelun-  
gen, in der Krise ein stabiles betriebswirtschaftliches Ergebnis  
im Verband zu erzielen. Dazu beigetragen haben hier auch  
Maßnahmen im Bereich der Kurzarbeit, die allerdings von un-  
seren Beschäftigten große Opfer verlangten. Hierfür spreche  
ich allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an dieser Stelle  
ausdrücklich meinen Dank und meine Anerkennung aus.

Obwohl uns viele Einschränkungen gelähmt haben, ergaben  
sich doch auch neue Chancen und Möglichkeiten. Kreativität  
war gefragt. So ist es gelungen, mit großen Kraftanstrengun-  
gen Online-Angebote in vielen Geschäftsfeldern der Verbands-  
arbeit zu schaffen. Ich nenne hier zuvorderst die Online-Flugleh-  
rer-Auffrischungsschulungen des Fachreferates Ausbildung. Sie  
waren ein überaus großer Erfolg und haben eine hervorragen-  
de, breite Resonanz und Zustimmung erfahren, die uns freut.  
Mein besonderer Dank gilt hier den Hauptakteuren, unserem  
Verbandsausbildungsleiter Harald Ölschläger und dem haupt-  
amtlichen Fachreferenten Bernd Heuberger.

Auch die Luftsportjugend hat sich mutig der Krise entgegen-  
gestellt. In zahlreichen Online-Sitzungen und Online-Veran-

staltungen wurden die bekannt guten und bewährten Maßnahmen der Jugendarbeit des BWLV kreativ in neuem Format aufgelegt. Selbst Jugendleiter-Lehrgänge konnten virtuell durchgeführt werden. Dies zeigt, dass die Luftsportjugend des BWLV auch in der Krise lebt und aktiv vorangeht. So gebührt unseren jugendlichen Mitgliedern und den Akteuren im Fachausschuss Jugend unter der exzellenten Führung unseres Landesjugendleiters Oliver Goller unser großer Dank.

Lesen Sie selbst in den nachfolgenden Berichten der Sportfachgruppen und Fachreferate, wie vielfältig am Ende doch die Aktivitäten waren, die in der Krise mit neuen Ideen angegangen und umgesetzt werden konnten.

Auch der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV setzte Zeichen und erzielte Erfolge. Die Auszeichnung mit dem Flugsicherheitspreis des Magazins LuftSport ist ein sichtbares Zeichen der Anerkennung für die geleistete Arbeit. In gleicher Weise gilt dies aber für den Luftsportverein Backnang-Heiningen, der vorbildlich Maßnahmen im Verein umgesetzt hat, die auf die Initiative des Arbeitskreises Flugsicherheit zurückgehen. Auch der LSV Backnang-Heiningen wurde deshalb mit dem Flugsicherheitspreis ausgezeichnet, wozu ich an dieser Stelle herzlich gratuliere.

Einzig das sportliche Geschehen fiel der Pandemie zum Opfer. Das zentrale Wettbewerbsgeschehen kam nahezu vollständig zum Erliegen. Lediglich dezentrale Meisterschaften waren durchführbar, allerdings auch auf reduzierter Flamme.

Alles in allem bleibt aber festzustellen: der Luftsport ist auch in der Krise stark. Und ich bin sicher, dass die jetzt geschaffenen Online-Plattformen zumindest partiell in der Zukunft ein wichtiger Baustein der Verbandsarbeit sein werden. Hier bieten sich neue Möglichkeiten der Kommunikation, die wir nutzen werden. Gleichwohl werden aber daneben die persönliche Begegnung, das Miteinander von Angesicht zu Angesicht wieder mehr in den Mittelpunkt des Geschehens treten. Nur so kann Vereinsarbeit erfolgreich dauerhaft gelingen.

Letzteres ist uns sicher bewusst geworden im Zusammenhang mit der Nichtdurchführbarkeit von Mitgliederversammlungen als Präsenzveranstaltungen. Wenngleich der Gesetzgeber übergangsweise Regelungen für virtuelle Portale und schriftliche Beschlussfassungen als Notmaßnahmen zur Verfügung gestellt hat, ersetzen diese letztlich nicht die Mitgliederversammlung im Vereins- und Verbandsrahmen, wie wir sie kennen und brauchen. Allein am Bildschirm kann der offene Dialog und Meinungsaustausch nur unzureichend auf Dauer erfolgreich gelingen.

Dennoch bin ich dankbar, dass wir den Wegfall unserer Präsenz-Mitgliederversammlung im vergangenen Herbst zumindest in Teilen durch das schriftliche Umlaufverfahren kompensiert haben, bei welchem wir im Frühjahr wichtige Beschlüsse für die Verbandsarbeit fassen konnten. Für die Beteiligung an

diesem Verfahren sage ich auf diesem Wege noch einmal allen herzlichen Dank.

Die Anbindung des BWLV an die Sportbundorganisation in Württemberg und Nordbaden hat sich durch die Krise verzögert. Aufgeschoben ist aber nicht aufgehoben. Der Weg ist und bleibt vorgezeichnet. Alle Anzeichen stehen gut, dass wir gemeinsam in den nächsten Wochen in den Vereinen und im Verband die Voraussetzungen für die Aufnahme in die Sportbünde im kommenden Jahr schaffen. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies zum Stichtag 1. Januar 2023 gelingen wird.

Die Krise hat uns belastet, aber dennoch dürfen wir zufrieden und zuversichtlich nach vorn schauen. Jetzt gilt es, mit vereinten Kräften zurückzukehren zum Tagesgeschäft und neu zu beginnen auf allen Ebenen.

Am Ende meines Berichtes möchte ich Dank all denjenigen sagen, die uns im Berichtsjahr bei der Erledigung der Aufgaben geholfen und in vielfältiger Weise unterstützt haben. Wie immer gilt hier zuvorderst der Dank der Landesregierung von Baden-Württemberg für die Förderung, unter anderem bei der Aus- und Fortbildung, der Luftfahrttechnik, des Prüfwesens sowie der Förderung unserer Jugend. Ich danke im Besonderen den Luftfahrtbehörden, die uns auch in der Corona-Krise ein stets konstruktiver, hilfreicher Gesprächspartner waren.

Mein Dank gilt den Partnern in- und außerhalb der Luftfahrt, so der Außenstelle des Luftfahrt-Bundesamtes, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wie auch den Sportbünden und dem Landessportverband Baden-Württemberg.

Die Hellmut Niethammer Stiftung war uns abermals ein hilfreicher, großzügiger Förderer, der unser Dank gilt. Ebenso danke ich dem Hanns-Kellner-Fonds für seine Unterstützung. Nicht vergessen möchte ich unsere Fördervereine, den Förderverein für Segelkunstflug sowie den Förderverein für Strecken- und Wettbewerbs-Segelflug. Herzlichen Dank auch ihnen für das Engagement.

Wie immer danke ich zum Schluss allen Funktionsträgern und den ehrenamtlich engagierten Luftsportlern in unseren Vereinen und im Verband sowie unseren hauptamtlich Beschäftigten. Sie alle sind der Garant für den Erfolg des Luftsportes in unserem Landesverband. Das große Team des BWLV hat sich bewährt und wird gestärkt, zuversichtlich und mit neuem Mut den Weg aus der Krise gemeinsam zu finden.

Eberhard Laur  
Präsident

## SEGELFLUG VON CHRISTOF GEISSLER



Die Aufgaben und Tätigkeiten der Fachgebietsreferenten werden nachfolgend beschrieben. Aufgrund des frühen Termins der BWLV-Mitgliederversammlung und des frühen Stichtags für den Referentenbericht zum 12. Juli 2021, werden nun einige Inhalte für die Zukunft beschrieben, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dann wiederum in der Vergangenheit liegen werden. Insofern kann der Bericht das Sportjahr 2021 nicht vollständig zusammenfassen

### **Breitensport**

Der Breitensport beschäftigt sich unter anderem mit den Qualifikationen zu Deutschen Meisterschaften, der DMSt und der entsprechenden Vertretung des BWLV in der Bundeskommission Segelflug des DAeC im Referat Sport/Breitensport. Diese Aufgabe wird von Joachim Kraiss wahrgenommen.

Coronabedingt wurden alle Qualifikationswettbewerbe zur DM 2022 (Club-, Standard-, 15m-Klasse) abgesagt. Ersatzweise kommt nun pro Qualifikationswettbewerb und der angemeldeten Piloten die Platzierung über die Deutsche Rangliste Segelflug zum Einsatz.

Im Zuge der Neuausrichtung der DMSt auf der neuen Plattform WeGlide gibt es viele Themen, die neu zu regeln, neu zu organisieren und weiter zu entwickeln sind. Seitens des BWLV ist neben Joachim Kraiss auch Bernd Schmid für den BWLV aktiv.

### **Spitzensport**

Durch die Absage der Qualifikationswettbewerbe fiel auch die DM der Frauen 2021 aus. Für die Nominierung der Frauen zur nächsten WM 2022 in England erarbeitet nun der Bundestrainer zusammen mit dem Co-Trainer, Bernd Schmid, einen Nominierungsvorschlag.

Um bei den Frauen auf einen normalen Ablauf von DM Frauen und Ableitung der Nationalmannschaft und Nominierung zur WM Frauen in 2023 zu kommen, ist eine DM der Frauen 2022 in Diskussion. Nach der WM der Frauen in 2022 in England wird die nächste WM der Frauen bereits 2023 in Spanien stattfinden, da der Turnus der internationalen Meisterschaften neu geregelt wurde und deshalb 2022 wie auch gleich wieder 2023 eine WM der Frauen stattfinden wird.

Die WM der „großen“ Klassen (18m-, 20m-, Doppelsitzer-, Offene Klasse) in Stendal musste leider coronabedingt ersatzlos abgesagt werden.

Die WM der „kleinen“ Klassen (Club-, Standard-, 15m-Klasse) findet im August in Montluçon/Frankreich statt. In der 15m-Klasse wird Steffen Schwarzer aus Aalen das Team Germany vertreten; im Team mit David Bauder (ehemals BWLV-Blaubeuren, heute Luftsportverband Bayern).

Im Betreuersteam bei der WM in Frankreich werden unsere D-Kader-Trainerchefs Charly Bauder und Bernd Schmid als Coach für je eine Klasse fungieren – insofern eine bemerkenswerte Beteiligung bei dieser WM aus dem BWLV.

### **Landestrainingskonzept für Streckensegelflug und D-Kader**

#### *Landestrainingskonzept für Streckensegelflug*

Nach dem DOSB-B-Trainer-Lehrgang 2019 stehen im BWLV nun für die gezielte Streckenflugausbildung zwei A-Trainer und zehn B-Trainer zur Verfügung. Durch den coronabedingten Ausfall praktisch aller fliegerischen Fördermaßnahmen 2020 kommen diese erst 2021 unter anderem beim D-Kader-Trainingslager in Neresheim und beim Streckenfluglager (StreLa) der Luftsportjugend auf der Hahnweide zum Einsatz. Neben der Vermittlung von Streckenflug-Know-how besteht ihre Aufgabe auch in der Sichtung von Talenten.

Für den Spätherbst wird eine Trainerfortbildung geplant, die zur Verlängerung der Lizenzen besucht werden muss.

Ausblick: Die Landestrainer und D-Kader-Betreuer Bernd Schmid und Karl Eugen Bauder hoffen auf eine nicht von der Pandemie eingeschränkte Saison 2022 und planen neben dem BWLV-Theorie-Seminar für Streckenfluganfänger auch ein Ü-25-Streckenfluglager sowie den Einsatz der Trainer bei allen praktischen Trainingsmaßnahmen.

#### *D-Kader*

Pandemiebedingt musste die auf zweijährigen Turnus ausgelegte Qualifikation zum Kader flexibel gehandhabt werden, wodurch sich durch Quereinsteiger und DJSM-Nachrücker Veränderungen in der Kaderzusammensetzung ergeben haben.

Zur Vorbereitung auf die DJSM auf Burg Feuerstein im August trainieren die 14 BWLV-Junioren zusammen mit den Sportsoldaten in der letzten Juli-Woche in Neresheim. Die D-Kader-Betreuer organisieren einen Trainingswettbewerb. Auf Initiative von B-Trainer Gerrit Illenberger hat sich die Fliegergruppe Neresheim als Gastgeber zur Verfügung gestellt. Als Gäste sind auch vier Mitglieder der Frauen-Nationalmannschaft dabei.

Verschiedene weitere Themen des Breiten- und Spitzensports im BWLV werden von Conny Schaich und Steffen Schwarzer unterstützt.

### **Luftsportjugend im Segelflug**

Aufgrund kommender personeller Änderungen im Fachausschuss Jugend wird nach derzeitiger Planung zukünftig David Schmid die Jugend im Fachausschuss (FA) Segelflug vertreten. 2021 haben die FA Jugend und der FA Segelflug in erster Linie gemeinsam das Streckenfluglager auf der Hahnweide (StreLa) ausgerichtet. Nachdem diese Veranstaltung in den vergangenen beiden Jahren erst aufgrund mangelnder Anmeldungen und dann durch Corona ausfallen musste, wird es 2021 wieder ein ausgebuchtes StreLa geben. Wie oben

beschrieben wird das StreLa durch zahlreiche ausgebildete Trainer unterstützt, sodass ein ideales Verhältnis von Teilnehmern zu Trainern gegeben ist.

### **Segelkunstflug**

(von Segelkunstflugreferent Wolfgang Kasper)

Nachdem unser Chefschiedsrichter, Bundestrainer und Referent Segelkunstflug im Fachausschuss Ausbildung und Lizenzen Schorsch Dörder sich zu Beginn der Pandemie mit der Ausarbeitung der Vorgaben für die neuen Ausbildungslizenzen im Segelkunstflug beschäftigt hatte, referierte er zum Ende des Jahres bei allgemeinen Fluglehrerfortbildungen über das V-n-Diagramm und die damit zusammenhängenden Themen wie „Rolling-G“ und Stall.

#### *Aus- und Weiterbildung 2020:*

Coronabedingt musste die Kunstflugwoche in Bruchsal Anfang September abgesagt werden. Für diesen Lehrgang hätte zum ersten Mal eine FI(S)Aerobic-Weiterbildung stattfinden sollen, die vom Regierungspräsidium und BWLV bereits genehmigt war. Stattdessen organisierte Schorsch Dörder mit Unterstützung seiner Frau Marina kurzerhand eine kleine Fortbildung in Walldürn mit ca. zehn Teilnehmern.

Immerhin, die traditionellen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen in Blumberg und Hayingen konnten mit reduzierter Teilnehmerzahl stattfinden. So konnten einige Kunstflugberechtigungen und Leistungsabzeichen abgenommen werden. Auch die beiden Doppelsitzer-Wettbewerbe in Blumberg und Bayern konnten stattfinden. Speziell in Bayern waren die teilnehmenden Piloten aus Baden-Württemberg sehr erfolgreich.

#### *Aus- und Weiterbildung 2021:*

Aufgrund der hohen Inzidenzwerte mussten sowohl das Training als auch die Fortbildungsmaßnahme in Walldürn über Himmelfahrt und Pfingsten abgesagt bzw. verschoben werden. Nachdem bekannt wurde, dass auch die DM in Gera nicht stattfinden wird, wurde sowohl das Training als auch die Bildungsmaßnahme in die dritte Juliwoche verlegt, anstelle der DM.

Die Bruchsaler Segelkunstflugwoche wird dieses Jahr nach Nagold verlegt. In Nagold fanden Anfang 2000 die ersten beiden Segelkunstflugwettbewerbe für den Breitensport statt, aus denen dann 2002 der Salzmann-Cup entstand – mit dem Ziel, neben LM und DM auch Wettbewerbe für weniger erfahrene Kunstflugpiloten anzubieten. Seitdem findet dieser Wettbewerb an drei Tagen über das verlängerte Wochenende von Fronleichnam statt, jeweils an unterschiedlichen Flugplätzen in Deutschland.

Die Grund- und Weiterbildungslehrgänge in Blumberg und Hayingen sollen wie geplant stattfinden, ebenso auch die Doppelsitzer-Wettbewerbe.

#### *Kunstflug allgemein:*

Leider musste auch das in Bad Nauheim geplante Kopps-Über-Treffen (KÜT) abgesagt werden.

#### *Wettbewerbe 2021:*

Während der für Fronleichnam geplante Salzmann Cup schon relativ früh abgesagt worden war, gab es für die DM und die WM nur wenige Informationen. Anfang Juni trafen

sich die beiden Nationalmannschaften Advanced und Unlimited online, um über eine Teilnahme an der WM zu diskutieren. Es stellte sich relativ schnell heraus, dass das Trainingsniveau der meisten Piloten sehr niedrig bis überhaupt nicht vorhanden war. Deshalb stimmte die Mehrzahl der Piloten gegen eine Teilnahme an der WM.

Für die geplante DM in Gera wurde ähnlich verfahren. Sämtliche aktive Wettbewerbspiloten aus den vergangenen drei Jahren wurden online über Trainingsstand und geplante Teilnahme abgefragt. Auch hier stellte sich heraus, dass sich nur wenige Piloten in der Lage sahen, eine DM zu fliegen.

#### *Förderverein Segelkunstflug:*

Im Sommer 2020 erhielt der Förderverein nach langem Warten endlich die neue SZD59. Nachdem sie mit einem Design von Tommy Brückelt beklebt war, konnten im August die ersten Flüge stattfinden. Aufgrund von Problemen mit dem Fahrwerk ging sie nochmal zurück zum Hersteller nach Polen und steht nun seit November 2020 in Hayingen zur Verfügung. Auch der Ersatz für die in die Jahre gekommene erste ASK21 wurde Anfang des Jahres ausgeliefert. Die ASK21 b erhielt ebenfalls ein tolles Design und wird zusammen mit der SZD59 am 18. Juli in Hayingen auf den Namen „Rollmops II“ getauft. Die SZD wird auf den Namen „Heuwägelchen“ getauft. Für alle, die unter der Aufsicht von Schorsch Dörder Kunstflug fliegen, ist dies ein bekannter Begriff: Speziell wenn es um Figuren wie den Tailslide geht, bei dem das Flugzeug in die Senkrechte bis zum Stillstand gezogen wird und im Rückwärtsfallen nach vorn oder hinten umklappt, sollte das Flugzeug vorher beruhigt und vor allem ohne Schiebwinkel, der sich eventuell aus der vorangegangenen Figur ergeben hat, geflogen werden. Um dies zu erreichen rät Schorsch immer wieder: „Du musst erst dreimal hintereinander Heuwägelchen sagen und dann erst ziehen“.

### **Luftraum, Arbeitskreis Sektoren**

Im November 2020 konnte der Arbeitskreis Sektoren auf sein 30-jähriges Bestehen zurückblicken. adler-Berichte in der Novemberausgabe würdigten diese Arbeit zur Nutzung unseres Luftraums rund um Stuttgart. Für alle Segelflieger wie auch für die DFS gibt es seit 2007 nahezu unveränderte, sehr gut zu nutzende Luftraumgrenzen.

Auch in Corona-Zeiten ist der Kontakt zur DFS gut und wichtig. Ein offenes und vertrauensvolles Verhältnis miteinander war und bleibt der Schlüssel für ein gutes Ergebnis. Sehr geschätzt wird bei den Segelfliegern seit dieser Saison, dass samstags, an Sonn- und Feiertagen auf der Segelflug-ATIS 134,505 Mhz die Aktivität vom EDR-132 Meßstetten angesprochen wird. Appell an alle: FL 100 ist bereits Luftraum C und bedarf einer Freigabe! Zur Sicherheit aller sollte die FL95 (rund 2.900 m MSL) nicht überstiegen werden. Wir sind gläserner, als manche denken. Kontrollflüge am Wochenende werden weiterhin von den Vereinen in den Sektoren durchgeführt – auch sinnvoll für jeden Flugschüler zur Einweisung in die Sektorennutzung. Wir halten uns strikt an die Vereinbarungen mit der DFS. Bitte nicht zögerlich sein bei der Einholung von Freigaben bei der DFS in Anlehnung an die Basis-höhe!



## MOTORFLUG VON WALTER NERDINGER



### **Mitgliederzahlen, Aus- und Fortbildungen, Lizenzen/ Berechtigungen:**

Nach der Statistik zum Jahreswechsel umfasste das Referat Motorflug/UL 3.106 Mitglieder. Davon waren im Motorflug 2.525 Mitglieder und im UL-Flug 531 Mitglieder gemeldet. Erfreulicherweise meldeten mehrfach Vereine im ersten Halbjahr wieder einen stärkeren Zulauf von Neumitgliedern.

### **Aus- und Fortbildungen im ersten Halbjahr 2021**

Aktuell verzeichnet unsere BWLV-Motorflugschule nach – coronabedingt – reduziertem Flugbetrieb auf der Hahnweide neben den Charterkunden 64 Flugschüler und 1.131 Flugstunden mit 6.742 Landungen im laufenden Jahr. Über die Motorflugschule erwarben neun Schüler ihre PPL(A)-Lizenz, zwei erwarben eine Klassenberechtigung sowie zwei die Nachtflugberechtigung. Leider brachen in dieser problematischen Zeit sechs Anwärter auf PPL(A)/LAPL(A) ihre Ausbildung ab.

Im BWLV bilden überdies 88 Vereine mit Mischflugbetrieb, 46 Vereine mit Motorflugbetrieb und zehn Vereine mit UL-Betrieb Flugschüler aus. Ausbildungen finden auch im Schlepp- und Nachtflug statt. In den ersten drei Monaten gab es leider zuerst massive Unsicherheiten für den anberaumten allgemeinen Flugbetrieb und die Ausbildungsvorhaben, die durch die Pandemie und unterschiedliche Rahmenbedingungen des Hygienekonzepts und dessen Auslegung für Fahr-, Flug- und Bootsschulen verursacht wurde. Einige Vereine haben ihre Aktivitäten für zwei bis drei Monate sogar ganz eingestellt.

An der im März online durchgeführten Fluglehrer-Auffrischungsschulung des BWLV verlängerten 30 FI(A)/CRI sowie 23 FI(UL) ihre Lizenz, daneben wurden weitere 20 Teilnehmer aus anderen Bundesländern registriert. An der im Mai durchgeführten Auffrischungsschulung nahmen 39 FI(A)/CRI sowie elf UL-Lehrer teil (Teilnehmer aus anderen Bundesländern: 50). Weitere Auffrischungsschulungen fanden/finden im Juli sowie im Oktober statt.

Neu erreichten durch das Referat Ausbildung BWLV von den noch 2020/21 in Ausbildung befindlichen Fluglehreranwärtern (PPL(A)/CRI) inzwischen 20 Teilnehmer ihre Lizenz. Die Unterrichte und Lehrproben erfolgten mittels Internet. Auch die praktische Ausbildung in kleinen Gruppen (Teilnehmer/Ausbilder) konnte auf verschiedenen Flugplätzen unter Wahrung der Corona-Vorschriften stattfinden.

An dieser Stelle bedankt sich das Referat bei unseren Vereinen, dem BWLV-Referat Ausbildung, bei unserer BWLV-Flugschule sowie bei allen Fluglehrern und Ausbildern recht herzlich für ihre selbstlosen Einsätze, die ihren Schwerpunkt in der Flugsicherheit,

in der Mitgliederbetreuung und -gewinnung und nicht zuletzt in der Darstellung des Verbands hat.

### **UL-Fluglehrausbildung 2021** (Günther Hausmann)

Auch die jährlich stattfindende Ausbildung von bereits lizenzierten Fluglehrern für die FI(UL)-Lizenz wurde für den Berichtszeitraum 2021 durch Corona-Maßnahmen stark geprägt, die geplanten Lehrgänge und Veranstaltungen fielen aus. Erst für den Mai/April 2022 ist wieder in Herrenteich oder Walldorf ein Lehrer-Lehrgang in der Klasse 550 bis 600 Kilogramm für die UL-Erweiterung bereits lizenziierter Fluglehrer geplant.

### **Motorkunstflug 2021** (Markus Lachner)

Zum Abgabetermin des vorgezogenen Jahresberichts im Juli hat die Motorkunstflugsaison leider noch nicht begonnen. Während das erste Trainingslager im Mai ausfiel, konnte das zweite vom 7. bis 11. Juni in Allstedt mit sieben Teilnehmern durchgeführt werden. Das dritte Trainingslager vom 19. bis 25. September ist bereits ausgebucht. Die für Juli geplante Deutsche Meisterschaft wurde inzwischen auf den 19. bis 25. September verschoben, allerdings wird für die Ausrichtung noch ein Flugplatz gesucht; ob sie also stattfindet, ist deshalb fraglich. Die internationalen Wettbewerbe stehen noch aus, Teilnehmer sind noch nicht festgelegt.

### **UL-Flugbetrieb** (Heinz Korella)

Verschiedene UL-Fluglehrer befürchten, dass sich für Piloten (die noch auf 425-Kilogramm-Geräten geschult haben und gewohnt sind, selbst ohne Klappen unter 100 Stundenkilometer fliegen zu können) in der neuen UL-Klasse 600 Kilogramm nun die Gefahr von Unfällen durch Strömungsabriss aufgrund der Anhebung der Mindestgeschwindigkeit mit vollen Klappen (bisher 65 auf 83 Stundenkilometer und damit knapp unter 100 Stundenkilometer) stark erhöht. Schwerpunkte werden dabei in der Platzrunde, bei zusätzlichen Problemen während des Landeanflugs und bei Landungen auf schwierigen Flugplätzen gesehen. Es wird deshalb dringend empfohlen, eine ausführliche und verpflichtende Differenzschulung durchzuführen (die jedoch nicht vorgeschrieben ist).

Weiter ist die Landeplatz-Lärmschutzverordnung ein besonderes Ärgernis, da die 600-Kilogramm-Klasse keinen erhöhten Lärmschutz hat und damit an Flugplätzen mit höheren Flugbewegungen erhebliche Einschränkungen für diese Flugzeuge bestehen. Platzrundenschulung an Wochenenden und Feiertagen nachmittags sind nicht mehr möglich, und selbst an Werktagen sind zweistündige Mittagspausen normal.

### **Luftverkehrsunfälle, 1. Halbjahr 2021**

Die Statistik der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung zeigt wie immer parallel zur jahreszeitlichen Zunahme der Flugbewegungen inklusive der diesmal parallel verlaufenden, coronabedingten Lockerung einen deutlichen Anstieg der Unfälle im Mai und Juni. Schwerpunkte waren neben Start-, Schlechtwetter- und Rollunfällen Probleme mit der Technik, Landeanflügen, Kontrollverluste sowie harte Landungen mit Sachschäden, was deutlich auf Übungsprobleme hinweisen dürfte. Bundesweit wurden inzwischen 38 Unfälle registriert, wobei sechs Unfälle durch Schlechtwettereinflüge sowie bei Kontrollverlusten tödlich verliefen. In Baden-Württemberg fanden dabei zwei Unfälle durch harte Landungen mit Sachschäden statt, einer davon mit leichter Verletzung des Passagiers und des Piloten.

### **Corona-Krise und Luftsport allgemein**

Wie schon 2020 setzte sich der Einfluss der Pandemie auf die Planung, Durchführung und Absagen des Flugsports weiter fort,

sodass teilweise Vereine aufgrund gesetzlicher Maßnahmen bis in das Frühjahr erhebliche Behinderungen erlitten, vereinzelt war der Flugbetrieb sogar ausgefallen. Planungen – auch innerhalb Deutschlands sowie ins Ausland – waren eingeschränkt oder wurden ganz verworfen.

Leider fiel dabei auch das vom Referat jährlich im Mai geplante Seminar „**Rettung aus Schlechtwetter**“ der Pandemie zum Opfer und wurde vorsorglich auf den 25. September (Theorie) und 1. Oktober (Praxis) verschoben. Der schon 2020 ausgefallene und dann für Juli 2021 geplante **62. Südwestdeutsche Rundflug** wurde auf den 11. September verschoben. Wir können nur hoffen, dass wir diese ausgefallenen Fortbildungen dann auch durchführen können.

Doch auch der umgekehrte Trend war und ist glücklicherweise vielfach feststellbar. So meldeten etliche Vereine auch eine deutliche Nachfrage bezüglich Mitgliedschaft und Ausbildung. Dies scheint nach ihren Aussagen auch im Zusammenhang mit einer gut durchgeführten Vereinsdarstellung und Mitgliederwerbung zu stehen (Schnupperflüge, Gastmitgliedschaften, anschließende Umwandlung zum normalen Mitglied etc.). Ebenso stellten verschiedene Flugplätze gerade durch den Motor- und UL-Luftsport nach wie vor hohe, über dem langjährigen Mittel liegende Nutzungszahlen fest. Inwieweit die Verluste 2020 in der Ausbildung von Flugschülern sowie Fluglehrern in der nahen Zukunft ausgeglichen werden können, wird jedoch die Statistik 2021/2022 zeigen.

Dieser Bericht kann leider durch die bisherig ausgefallenen oder verschobenen Termine 2020/2021 nur eine Detailanalyse aufzeigen. Eine Zusammenfassung der Luftsportaktivitäten und Schwerpunkte des Referats Motorflug/UL ist für Dezember/Januar geplant.

Ein herzlicher Dank geht an alle Helfer, Sponsoren und Gönner. Zudem gilt mein besonderer Dank auch allen Fachbeiräten des Referats, den Mitarbeiter/innen der Geschäftsstelle, dem Referat Luftverkehr des Regierungspräsidiums für ihr Verständnis und ihre Unterstützung, den Referent/innen der Fortbildungen sowie den Vereinen und Fliegerkameraden/innen für ihren Sportsgeist.

## MODELLFLUG VON HANS DEUSCHLE



Bedingt durch die Corona-Pandemie waren im vergangenen Halbjahr kaum Aktivitäten auf den Modellflugplätzen zu verzeichnen. Somit fällt auch mein Bericht etwas kürzer aus als sonst.

Wir konnten unseren Sport meist nur in einem Zeitfenster und mit Teilnehmerbegrenzung ausüben. Fast alle Wettbewerbe wurden abgesagt, die Sicherheit der Teilnehmer und Helfer ging vor. Erst in den vergangenen

Monaten ist eine Lockerung eingetreten. Hoffentlich bleibt das so, denn es ist für uns wichtig, wieder auf dem Modellflugplatz mit den Fliegerkameraden über so manch Neues zu sprechen und Spaß zu haben. Für das zweite Halbjahr sind nun auch wieder Wettbewerbe geplant, zumindest zum Teil sind auch Qualifikationsrunden für den Nationalkader vorgesehen.

Wettbewerbe sind für unseren Sport wichtig – man denke dabei nur an die Antriebs- und Akkutechnik. Ich vergleiche es immer mit dem Automobilsport, wie zum Beispiel der Formel 1. Wo wäre heute die Automobilindustrie, wenn die in diesem Sport gewonnenen Erkenntnisse dort nicht eingeflossen wären?

Ein großes Thema in den vergangenen Monaten war die Registrierungspflicht für Modellflieger, die notwendig wurde im Zuge der sogenannten EU-Durchführungsverordnung 019/947. Der DAeC und somit auch der BWLV waren aufgefordert, ihre Mitglieder (Vereins- und Einzelmitglieder) per Sammelregistrierung zu registrieren. Der BWLV hat dazu in den vergangenen Monaten seine Mitgliederdaten mithilfe der Mitglieder aufbereitet, um von dieser Möglichkeit Gebrauch machen zu können und die Daten fristgerecht an das LBA zu übermitteln. Dies hat gut funktioniert. Hier hat der Verband eine ausgezeichnete Arbeit und einen tollen Service für seine Mitglieder geleistet, und wir können zufrieden sein, dass dabei alles weitgehend reibungslos abgelaufen ist.

Die Registrierung der Verbandsmitglieder ist mittlerweile abgeschlossen. Ab sofort beantragte e-IDs sind kostenpflichtig. Die Anmeldung läuft jedoch wie seither ab, also über den Verband. Eine Besonderheit ist noch zu beachten: Fliegt man zum Beispiel in Österreich, ist u. U. ein Kompetenznachweis A1/A3 über das LBA erforderlich. Bei der Urlaubsplanung sollte man sich deshalb rechtzeitig über die Gegebenheiten der jeweiligen Länder informieren.

Was geschah nun im **Freiflug** zwischen Mitte August 2020 und Ende Juni 2021, dem Zeitraum dieses Berichts? Wie 2020 wurden auch für 2021 die Weltmeisterschaften der Senioren und Junioren in Frankreich und die Hangflug-Weltmeisterschaft in Rumänien abgesagt. Die Saalflieger hoffen noch auf ihre WM Anfang Dezember in Rumänien. Uwe Bundesen (FG Offenburg) und Thomas Merkt (MFJ Spaichingen) werden an den Start gehen.

Mitte August 2020 schon flogen die Junioren in Brandenburg um die Deutschen Meistertitel. Fabian Rumpp (FG Blaubeuren) kam in F1A auf den zweiten Platz, Jonas Wiesiolek (FG Herrenberg) siegte in F1B (Gummimotorklasse). Jonas und Niklas Adametz und Fabian Rumpp wurde Vizemeister als Junioren-Team.

Mitte September 2020 konnte die Deutsche Meisterschaft im Freiflug in Manching ausgetragen werden – mit sehr guten Ergebnissen der BWLV-Teilnehmer: neuer Deutscher Meister in der Seglerklasse F1A wurde Dietrich Sauter, Volker Bajorat wurde Dritter, beide vom LSV Roßfeld Metzingen. Und die Teamwertung ging an BW1 mit Frank Adametz, Volker Bajorat und Dietrich Sauter – gefolgt von BW2 mit Stefan Rumpp, Jonas Adametz und Fabian Rumpp. In der Elektroflugklasse F1Q wurde Dietrich Sauter Vizemeister vor Wolfgang Gerlach (AeC Stuttgart). Zusammen mit Thomas Wiesiolek holten sie auch den Titel als Team.

Außer dem Ravensburger waren im Herbst 2020 und im Frühjahr 2021 keine weiteren Freiflug-Wettbewerbe möglich. Seit

dem 1. Juli finden wieder Weltcup-Wettbewerbe statt. Die Teilnehmer im Freiflug an den WM und EM 2022 werden in reduzierten Ranglisten-Wettbewerben ermittelt.

Leider hat die Pandemie auch vor den **Fesselfliegern** keinen Halt gemacht. So wurden 2020 alle Wettbewerbe und Treffen abgesagt, und die für 2020 in Polen geplante Weltmeisterschaft wurde auf 2021 verschoben. Die Enttäuschung war natürlich bei allen Aktiven groß. Die Vorfreude auf die Saison 2021 wuchs entsprechend an. Nun hat uns jedoch die Pandemie auch 2021 fest im Griff. Wieder sind viele Wettbewerbe abgesagt, eine Qualifikationsrunde für den Nationalkader wird wieder nicht stattfinden können. Und die Weltmeisterschaft in Polen wurde erneut um ein Jahr verschoben und soll nun 2022 stattfinden.

Aber es gibt auch Lichtblicke! Einige Wettbewerbe finden dieses Jahr statt, darunter sogar ein neuer Wettbewerb beim MBC Hanau-Ronneburg (HE), der als Ersatz für den Wettbewerb in Bodman (BW) in den Kalender aufgenommen wird. Auch die Deutsche Meisterschaft soll, wie geplant, am 14./15. August 2021 beim MC Karken (NRW) stattfinden. Am Erfreulichsten ist es jedoch, dass derzeit viele neue Piloten ihre Freude am Fesselflug finden – dies wohl durch die gewonnene Freizeit und den Wegfall anderer Freizeitaktivitäten. Ich hoffe, dieser positive Trend setzt sich fort.

Noch bleibt abzuwarten, wie sich die Situation weiterentwickeln wird und welche Langzeitfolgen die Pandemie für unseren Sport haben wird. Bis dahin bleibt uns nur, das Beste daraus zu machen und die gewonnene Zeit für Training und Materialvorbereitungen zu nutzen sowie uns um die Nachwuchsförderung zu kümmern.

Im **Elektrosegelflug F5B** sind pandemiebedingt die bisherigen Wettbewerbe abgesagt worden. Stand heute hoffen wir, dass die für den Herbst angesetzten Wettbewerbe stattfinden können. Für die im Sommer geplante Weltmeisterschaft in Bulgarien wäre mit Heiko Greiner (BWL), Guntmar Rüb (BWL) und Wolf Fickenscher (BY) ein sehr erfolgreiches Team qualifiziert gewesen. Leider wurde die Weltmeisterschaft auf 2022 verschoben.

Abschließend noch ein paar generelle Betrachtungen: Die Situation im Modellflug ist derzeit nicht einfach. Viele unserer Vereine haben Nachwuchsprobleme, doch ohne die Jugend gibt es keine Weiterentwicklung im Modellflug. Leider steigen die Anforderungen an Material und Ausrüstung, und Sponsoren sind Mangelware. Darum gilt es, neue Konzepte zu finden, die helfen lassen. Dass die funktioniert, zeigt der Zulauf bei den Multikoptern (Klasse F9U).

Für den Fachausschuss Modellflug gilt: Unser Team braucht dringend Verstärkung, gerne auch jüngere Modellflugsportler. Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr den Modellflug im BWLV aktiv unterstützen möchtet (deutschle@bwl.de). Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei meinem Team recht herzlich für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Die Modellflugsaison dauert zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Berichts noch an, sie geht meist bis in den Oktober hinein. Wenn die Corona-Inzidenzzahlen weiter niedrig bleiben, wird es sicher noch einige Wettbewerbe und auch BWLV-Piloten in den vordersten Rängen geben. Darüber wird dann in den nächsten adler-Ausgaben berichtet. Ich kann allerdings nur über

Wettbewerbe berichten, über die ich informiert wurde. Sollte ich jemanden vergessen haben, so bitte ich um Nachsicht. Gerne nehme ich Meldungen über Teilnahmen an Meisterschaften und Wettbewerben jederzeit entgegen.

Noch eine Bitte zum Abschluss: Unsere Sparte ist dem Verband wichtig und soll auch weiterhin Gehör finden. Darum würde ich mich sehr freuen, wenn ich unsere Modellflieger zahlreich bei der BWLV-Mitgliederversammlung im September begrüßen könnte!

## FREIBALLONSPORT VON FRANK KRUSPEL



Selten ist der Jahresrückblick derart kurz ausgefallen wie für das Jahr 2021. Der verkürzte Zeitraum durch die Entscheidung, unsere Mitgliederversammlung kurzfristig auf die Mitte der Saison vorzuziehen, ist dabei noch weniger der Grund, als vielmehr die Tatsache, dass auch im letzten halben Jahr das Thema Corona weiterhin unsere Aktivitäten massiv eingeschränkt hat.

Bis kurz vor Redaktionsschluss waren Präsenzveranstaltungen jeglicher Art noch gar nicht möglich, die meisten Luftfahrtveranstaltungen wurden nach den Erfahrungen aus 2020 verständlicherweise entweder gar nicht erst geplant oder mussten wegen der unsicheren Lage wieder abgesagt bzw. weiter verschoben werden.

In unserer Sparte hat zudem erneut die Tatsache, dass beim Ballonsport meistens mehr als zwei Personen bzw. mehr als zwei Haushalte beteiligt sind (Helfer, Rückholer, Passagiere, inklusive gemeinsamer Rücktransport im Fahrzeug) bewirkt, dass die Wiederaufnahme der Aktivitäten bei Lockerungen nach der dritten Welle wieder deutlich länger gedauert hat, als dies bei manch anderer Luftsportart der Fall war. Erschwerend kamen danach auch noch teilweise extreme Wetterlagen hinzu.

Was vergangenes Jahr noch unter dem Stichwort „Krisenmanagement-Modus“ lief, wurde mittlerweile zur neuen Normalität. Auch die Flut an Anfragen durch Verunsicherung wegen sich ständig ändernden Verordnungen haben im Vergleich zum Vorjahr abgenommen, da es auf allen Seiten mehr und mehr zur Routine wurde.

Allerdings erging es auch der Organisation BWLV in dieser Situation ähnlich wie zum Beispiel vielen Schulen, und so mussten auch wir feststellen, dass es auf dem Weg zur digitalen Transformation noch einige Hürden und Nachholbedarf gibt. Die Themen wurden identifiziert, neue Konzepte entwickelt und Maßnahmen eingeleitet, um auch in Zukunft für eine derartige Situation gerüstet zu sein.

Im Vordergrund soll dabei weiterhin primär der persönliche Kontakt zu den Mitgliedern stehen, ergänzend dazu stehen Alternativen durch digitale Angebote und Kommunikationswege zur Verfügung, welche auch noch weiter ausgebaut werden sollen.

Für den Rest der Saison wünschen wir allen Mitgliedern eine unbeschwerte Zeit mit hoffentlich vielen möglichen Flügen bzw. Fahrten und freuen uns auf ein baldiges persönliches Wiedersehen bei unserer Mitgliederversammlung oder bei unseren Informations- und Fortbildungsveranstaltungen.

## FALLSCHIRMSPORT VON ROBERT FROESCHLE



Auch die Saison 2021 begann, nach einem gefühlt sehr langen Winter, leider wieder unter den Bedingungen der Pandemie. So konnte die Saison für den Fallschirmsport in diesem Jahr sogar erst Anfang Juni – fast fünf Wochen später als die letzte – starten. Der einzige kleine Trost war das schlechte Wetter im Frühjahr; wenigstens haben wir bis Mitte Mai also nicht allzu viel verpasst.

Wegen der Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung war dann vorerst an Wettbewerbe oder überhaupt größere Veranstaltungen nicht zu denken, alle wichtigen Termine wurden abgesagt oder verschoben. Der Sprungbetrieb begann zunächst auf niedrigem Niveau, hauptsächlich zum Lizenzerhalt und zur Inübnunghaltung des Funktionspersonals.

Durch die aktuelle Entspannung der Lage ist derzeit ein weitgehend normaler Sprungbetrieb mit geringen Einschränkungen möglich. Es konnte mit der Ausbildung begonnen werden, und auch erste Lehrgänge und Weiterbildungen können nun stattfinden.

Die lange Zeit am Boden während der Pandemie haben wir indes nicht untätig verstreichen lassen. In einer mehrteiligen Serie im „adler“ wurden alle Facetten des Fallschirmsports gezeigt und erklärt. Dies reichte zum Beispiel von der Ausbildung übers Speed-Skydiving bis hin zum Kappen-Formationsspringen. In insgesamt neun Serienteilen erfuhren Interessierte, wie man zum Fallschirmspringen kommt, worauf es bei diesem Sport ankommt und welche Besonderheiten zu beachten sind. Die Resonanz war sehr positiv, und ich hoffe, dass wir damit einen guten Impuls geben konnten, um den Fallschirmsport wieder mehr ins Bewusstsein zu rücken.

Wir haben die Zeit überdies im Sinne der Flugsicherheit genutzt, um die Neuauflage einer Veranstaltung zu planen, die es schon seit

einigen Jahren nicht mehr gab: Den BWLV-Notabsprung-Lehrgang. Er findet vom 4. bis 6. August am Flugplatz Tannheim statt und bietet allen interessierten Pilotinnen und Piloten die Möglichkeit, sich intensiv mit der Funktion und Verwendung des eigenen Rettungsgerätes vertraut zu machen. Als Höhepunkt des Lehrganges haben alle Teilnehmer die Möglichkeit, einen selbstständigen Fallschirmsprung zu absolvieren.

Ich freue mich auf einen spannenden Lehrgang und wünsche uns allen eine hoffentlich noch lange und weiterhin sichere Saison 2021!

## AUSBILDUNG VON HARALD ÖLSCHLÄGER



Das Berichtsjahr in der Ausbildung war, wie in den anderen Bereichen auch, ein ständiger Wechsel von Planen und Verschieben oder Absagen. In der Ausbildung mussten wir zusätzlich noch die Änderungen der VO(EU)2020/357, 358 und 359 in den Ausbildungsbetrieb integrieren.

Unser oberstes Ziel war dabei immer, dass wir für unsere Fluglehrer alle Voraussetzungen schaffen

müssen, damit diese ihre Lehrberechtigung erhalten können. Bis jetzt haben wir das sehr gut hinbekommen! Dazu spreche ich meinen Dank der Geschäftsstelle aus, hier ganz besonders Bernd Heuberger. Ohne die Unterstützung des gesamten Teams in der Ausbildung hätten wir das nicht so gut hinbekommen. In diesem Zusammenhang geht auch mein Dank an die Behörde. Ohne deren Unterstützung und Flexibilität hätten wir vieles nicht umsetzen können.

### **Handbücher (BHB, AHB und die THB)**

Alle Handbücher sind nun fertig erstellt, den neuen Regelungen angepasst und von der Behörde genehmigt worden. Dies gilt auch für alle Trainingshandbücher für die Ausbildungsgänge, die die Behörde der ATO des BWLB genehmigt hat.

### **Auffrischungsschulungen (früher Fluglehrerfortbildung)**

Hier waren sehr große Anstrengungen gefragt, um die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Veranstaltungen für unsere Fluglehrer durchzuführen. Wegen der Pandemie mussten wir die geplante Veranstaltung im Oktober 2020 eine Woche vorher absagen. Es war aber unter den gegebenen Corona-Verordnungen möglich, kleinere Veranstaltungen zu planen und durchzuführen. Hier gilt mein Dank für die schnelle Organisation Joachim Dopf (Malsch), Axel Reich (Freudenstadt), Helmut Müller (Schwäbisch Gmünd) und Bernd Heuberger (Müllheim). Was hier an Organisation für die Räumlichkeiten

und für die benötigten Dozenten geleistet worden ist, war einfach fantastisch.

Da keiner wusste, wie sich die Situation 2021 weiter entwickeln würde, wir aber ein Angebot machen mussten, haben wir das Konzept einer Online-Schulung entwickelt und in Absprache mit der Behörde umgesetzt. Im Juni-adler 2021 wurde ausführlich darüber berichtet. Bisher waren die Erfahrungen durchweg positiv und die Verbesserungsvorschläge haben wir, wenn möglich, auch sofort umgesetzt. Leider haben wir noch keine Lösung gefunden, wie man die fehlenden persönlichen Kontakte und das gemeinsame Getränk zum Abschluss umsetzen könnte. Wie wir im Jahr 2022 mit den Auffrischungsschulungen weitermachen, werden wir in den nächsten Monaten diskutieren. Eine Mischung zwischen Online-Schulung und Präsenzveranstaltung wäre denkbar.

### **Qualifizierter FI(S)**

Wie schon im jüngsten Bericht (adler 10/2020) ausgeführt, hatten wir große Probleme, die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen und ein Angebot zu schaffen, das es unseren Fluglehrern ermöglicht, bei Ablauf der Lehrberechtigung den notwendigen Befähigungsnachweis zu erbringen. In der Absprache mit der Behörde haben wir ein vorläufiges Verfahren entwickelt, wie so ein Befähigungsnachweis zu erbringen ist. Inzwischen ist dieser Vorschlag bundesweit übernommen und als Verfahren nach den Vorgaben (SFCL.360 (a)(2)) auch eingeführt worden. Für unsere qualifizierten FI(S) haben wir dazu eine Anleitung verfasst, wie so ein Nachweis abzunehmen ist.

Zusätzlich haben wir der Behörde eine vorläufige Liste von FI(S) mit aus unserer Sicht vertrauensvollen Fluglehrern vorgelegt. Diese Liste soll so lange Gültigkeit haben, bis von der Behörde ein Verfahren nach SFCL.315 (a)(7) (ii) zur Auswahl von qualifizierten FI(S) vorgeschrieben wird. Leider ist dies bis heute nicht geschehen. Wenn dieses Verfahren veröffentlicht wird, werden wir nach diesen Vorgaben die qualifizierten FI(S) neu auswählen und auch in einem Lehrgang standardisieren.

### **Zentrale Ausbildungslehrgänge**

#### **Ausbildungslehrgang für UL-Fluglehrer**

Alle geplanten Lehrgänge und Veranstaltungen sind coronabedingt leider ausgefallen. Für 2022 werden im April/Mai neue Lehrgänge angeboten und im adler rechtzeitig ausgeschrieben.

#### **Ausbildungslehrgänge für FI(S)**

2020 konnten wir zwar im Februar noch das erste Theorie-wochenende auf dem Klippeneck durchführen. Das zweite Wochenende für die Theorie und der Praxislehrgang mussten abgesagt und auf 2021 verschoben werden. Aber auch hier mussten wir die ausstehenden Lehrgänge nochmals verschieben. Für das Jahr 2021 haben wir einen weiteren Lehrgang ausgeschrieben und leider auch verschieben müssen. Inzwischen konnten wir für beide Lehrgänge die Theorie fortsetzen und abschließen. Für Anfang September 2021 werden wir für die 21 Teilnehmer den Praxislehrgang durchführen und mit der Kompetenzbeurteilung abschließen. Hier geht mein Dank an die Theorie- und Praxislehrer, die sich so flexibel gezeigt haben, dass wir die Lehrgänge unter diesen erschwerten Bedingungen durchführen konnten. Für 2022

werden wir demnächst im adler einen FI(S)-Lehrgang ausschreiben und hoffentlich dann in gewohnter Weise durchführen können.

### **Ausbildungslehrgang für FI(A)/CRI**

Es war uns möglich, die coronabedingt unterbrochenen Lehrgänge in diesem Jahr abzuschließen. Im Februar konnten wir die Theorieeinheiten mittels Online-Fernunterricht beenden. Die Praxis wurde dezentral durchgeführt. Der FI(A)-Lehrgang konnte mit 15 Lehrgangsteilnehmern abgeschlossen werden. Von den 15 Teilnehmern haben bereits 13 Teilnehmer ihre FI(A)-Lizenz erhalten. Die vier Teilnehmer des CRI(A)-Lehrgangs konnten ebenfalls ihren Lehrgang erfolgreich beenden. Ich möchte mich hier ausdrücklich bei unseren Theorie- und Praxislehrern für ihren Einsatz bei den Lehrgängen bedanken. Ohne deren Engagement wären die zwei Lehrgänge, bedingt durch die Corona-Einschränkungen, nicht möglich gewesen.

Im September werden wir für 2022 je einen FI(A)- und CRI(A)-Lehrgang ausschreiben. Sobald die Veröffentlichung im adler erfolgt ist, kann man sich für die Lehrgänge über den Vereinsflieger bewerben. Näheres dazu wird im nächsten September-adler veröffentlicht. In welcher Form die Lehrgänge stattfinden können, liegt leider nicht komplett in unserer Hand. Wir können dies nur unter Berücksichtigung der dann aktuellen Corona-Lage kurzfristig entscheiden.

## **TECHNIK** VON STEFFEN BAITINGER



Corona, die zweite: Schon beim letzten Bericht 2020 hat Corona die Situation dominiert. Jetzt ist es leider nicht viel besser geworden. Wir hatten im letzten Winter leider keine Chance, Technische Lehrgänge durchzuführen. Und wir wissen auch heute noch nicht, wie es für den nächsten Winter aussieht. Ob eine vierte Welle kommt und was es dann für Auswirkungen und Einschränkungen geben wird, können wohl auch Herr Drost und Herr Wieler nicht vorhersehen.

Um doch noch vor einer möglichen neuerlichen Verschlechterung Lehrgänge veranstalten zu können, haben wir Nachholtermine für den späteren Sommer eingestellt, also vor der eigentlichen Lehrgangszeit – verbunden mit der Hoffnung, dass auch die Termine über den Winter dieses Jahr stattfinden können.

Unser Hauptthema im Moment ist allerdings die Umwandlung des Technischen Betriebs in eine CAO. Wir hatten die Genehmigung der CAO schon länger bekommen, allerdings übergangs-

weise mit dem bisherigen Handbuch des CAMO/Part-F-Betrieb. Die Erstellung des neuen Handbuchs ist eine nicht triviale Angelegenheit. Sie findet in enger Abstimmung mit der Außenstelle des LBA Stuttgart statt.

Alle Anforderungen aus dem Part-ML umzusetzen, bedeutet eine deutliche Umstellung für die Arbeit unserer Prüfer und freigabeberechtigten Personen. Wir müssen neue Verfahrens- und Arbeitsabläufe einführen, die bisher nicht notwendig waren. Dies wird, wieder einmal, zu mehr Verwaltungsaufwand führen, den die Prüfer und die Technischen Leiter der Vereine bei Freigaben und Lufttüchtigkeitsprüfungen (LTP) zu erfüllen haben. So muss zum Beispiel der Freigabeberechtigte in Zukunft bei Freigaben und LTP jedes Mal mit Unterschrift bestätigen, dass die Umgebung für die Arbeiten geeignet ist. Auch muss vor Beginn der Arbeiten – also auch bei Freigaben – immer zuerst ein „Arbeitsauftrag“ vorliegen. Wie auch immer wir das in der Praxis letztlich gewährleisten werden, umzusetzen ist es.

Ein weiterer Punkt ist in der CAO das Thema „Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit“, früher überwachte Umgebung genannt. Wir müssen – nachdem es jetzt einige Jahre vom Tisch war – wieder eine überwachte Umgebung im Handbuch beschreiben, da die Lufttüchtigkeitsprüfung sonst zwingend IMMER nur in Verbindung mit einer 100-Stunden-Kontrolle durchgeführt werden kann, was bei uns in der Sportfliegerei in den Vereinen völlig unrealistisch ist. Im Herbst oder Ende des Jahres erwarten wir dann die endgültige Genehmigung des neuen Handbuchs mit den angepassten Verfahren.

Die für das Frühjahr angesetzte Tagung Technik hatte ich in diesem Jahr verschoben, da die Umstellung der Verfahren für die CAO noch nicht klar genug war. Dies ist aber die Grundlage, nach der die Wartung und die Freigaben und Prüfungen bei uns stattfinden. Über den Sommer ergibt die Tagung Technik auch wenig Sinn. Wenn das Handbuch im Herbst weitgehend mit dem LBA abgestimmt ist, findet die Tagung Technik 2021 rechtzeitig vor der Winterarbeit statt, und es kann dann danach gearbeitet werden. Die Tagung Technik wird nach derzeitigem Stand online stattfinden. Auch ist die heutige Planung, dass die Tagung Technik zukünftig grundsätzlich auf den Herbst gelegt wird.

Für die praktische Arbeit draußen hier noch einmal der Hinweis, dass es mittlerweile keine IHP mehr gibt, sondern die neueren AMP. Diese sind etwas anders aufgebaut, allerdings weniger aufwendig auszufüllen als die bisherigen IHP.

Soweit die wichtigsten Neuigkeiten aus dem zweiten Corona-Jahr. Viele Grüße und bis zur Tagung Technik im Herbst. Den Termin werden wir dann wieder rechtzeitig bekannt geben.

## FRAUENSPORT VON BEATE REIN



Ein ruhiges Jahr liegt hinter uns. Die Pandemie hat viele Pläne durchkreuzt, nur wenige Veranstaltungen waren möglich. So konnten die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Frauen in Brandenburg an der Havel, die Ende Juni geplant waren, nicht stattfinden. Vielleicht ergibt sich die Möglichkeit, diese Frauenmeisterschaften im Jahr 2022 auszutragen. Entsprechende Gremien werden sich sicherlich darüber Gedanken machen. Auch die

beiden Gebirgstrainingslager des Angelika-Machinek-Fördervereins für Frauensegelflug (AMF), geplant in Bled/Slowenien und Courtelary/Schweiz, wurden wie schon 2020 abgesagt.

Zusätzlich zum dem ausgefallenen deutschlandweiten Hexentreffen war auch das ursprünglich in Karlsruhe geplante baden-württembergische Hexentreffen nicht als Präsenzveranstaltung möglich. Als Ersatz fand Ende März das erste Online-Treffen der Luftsportlerinnen statt. Mehr als 50 Pilotinnen und Teilnehmer waren der Einladung gefolgt und beim digitalen Austausch dabei.

Neben Neuigkeiten aus dem Landesverband gab es drei interessante Vorträge: Antoaneta Sontheimer machte mit ihrem Vortrag „Der Traum vom Fliegen ohne Grenzen“ Lust auf Reisen mit dem Motorflugzeug. Ihre Bilder und Videos zeigten wunderschöne Flugerlebnisse. Bernd Schmid, Co-Bundestrainer der Frauen, stellte im Anschluss daran das neue Internetportal WeGlide für die Fluganmeldung in der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) vor. Im letzten Vortrag des Abends verriet Karl-Eugen Bauder den Teilnehmerinnen Tipps und Tricks für die Planung und Durchführung großer Strecken mit dem Segelflugzeug. Er erläuterte dabei die umfangreichen Vorbereitungen auf das 1.000-Kilometer-FAI-Dreieck, das ihm im Teamflug zusammen mit seinem Sohn Sebastian am 12. Juli 2020 gelungen war.

Auch wenn es schön gewesen wäre, sich persönlich zu treffen und zusätzlich zu den Vorträgen auszutauschen, war das Online-Treffen eine gelungene Veranstaltung. Einfach so teilnehmen, egal wo man sich gerade aufhält, und keine längere Anreise, darin liegen die großen Vorteile einer Online-Veranstaltung. Was mich besonders gefreut hat, war die Tatsache, dass ich bei diesem digitalen Hexentreffen viele neue Gesichter aus den unterschiedlichsten Sparten begrüßen konnte.

Diese digitalen Treffen möchte ich auch in Zukunft, zusätzlich zu einem persönlichen Jahrestreffen, anbieten. Aus dem Teilnehmerfeld der Veranstaltung kamen bereits Anregungen für zukünftige Online-Vorträge. Gerne könnt ihr euch bei mir melden, wenn ihr weitere Themenvorschläge habt (rein@bwlv.de).

Ich wünsche uns allen einen guten Abschluss der Saison und auch im kommenden Jahr viele schöne Flüge, die noch lange in positiver Erinnerung bleiben.

## LUFTSPORTJUGEND VON OLIVER GOLLER



Nicht ganz so schlimm wie im vergangenen Jahr hat uns dieses Jahr das „böse C“ in unserer Jugendarbeit beeinflusst, aber noch sind wir nicht wieder auf dem hohen Niveau der Vorjahre. Es gab und gibt 2021 endlich wieder fast alle Luftsportjugendmaßnahmen. Darüber sind wir sehr froh! Wir lassen uns nicht unterkriegen, und wir sind uns einig, dass nach dieser langen, entbehrungsreichen Zeit gerade die Luftsportjugend wieder mit gutem Beispiel optimistisch

vorangehen muss. Wir stecken den Kopf nicht in den Sand, sondern blicken positiv nach vorn und versuchen, so viel Normalität wie möglich anzubieten.

Der BWLV-Fachausschuss Jugend ist mittlerweile auf insgesamt 18 ehrenamtliche, sehr engagierte Mitglieder angewachsen. Das dürfte die höchste Anzahl an Mitgliedern sein, die es im FA Jugend jemals gab. Wir sind ohnehin der **größte Fachausschuss/das stärkste Referat** im gesamten BWLV, und ich wage auch zu behaupten, dass wir eines der aktivsten Referate sind.

Das sieht man zum einen daran, dass wir trotz der Pandemie einige Angebote in der Vergangenheit an die Luftsportjugendlichen machen konnten, aber auch jetzt in naher Zukunft noch viele anbieten werden.

Im Berichtszeitraum hat sich der Fachausschuss Jugend immer wieder – bisher leider fast ausschließlich virtuell – **zu mehreren Fachausschuss-Sitzungen** getroffen, um die Organisation und Optimierung der anstehenden Aufgaben und Veranstaltungen sicherzustellen, um die Jugendarbeit weiterzuentwickeln und zu verbessern, neue Ideen umzusetzen und den gestiegenen gesetzlichen Ansprüchen gerecht zu werden.

Besonders hat mich im zurückliegenden Berichtszeitraum der große Erfolg der digitalen Online-Lehrgänge gefreut. Mit sehr viel Engagement wurde unter der Federführung unserer Sachbearbeiterin für Jugendleiteraus- und -fortbildung Tina Gassmann ein Konzept erarbeitet, mit dem die sehr wichtige **Aus- und Fortbildung unserer Jugendleiter im BWLV** auch virtuell sichergestellt werden konnte. Gerade dieser Bereich ist eine zentrale und wichtige Aufgabe unseres Verbandes, insbesondere aber unseres Referates. Ich glaube, dass wir im Vergleich zu anderen Landesverbänden mit die professionellste Ju-

gendleiteraus- und -fortbildung anbieten. Dies haben wir nicht zuletzt Tina Gassmann zu verdanken, die hier immer wieder ihre berufliche Kompetenz und Erfahrungen in den Inhalt der Lehrgänge einfließen lässt.

Ebenfalls unbeeinflusst von der Pandemie ging der Einsatz und die Fortbildung unserer bereits 2020 ausgebildeten **Schutzbeauftragten gegen sexualisierte Gewalt** weiter. Wir hatten zwar in der Vergangenheit schon dem einen oder anderen Verein bei derartigen Probleme geholfen, mussten hier aber oft auf externe Hilfe zurückgreifen. Deshalb ist es mir hier ein besonderes Anliegen und es freut mich sehr, dass wir nun auch in den eigenen Reihen auf professionelle Hilfe zurückgreifen können. Scheut euch also bitte nicht, uns hier bei Problemen zu kontaktieren. Unsere Ansprechpartner (auch anonym) sind Chris Henninger (c.henninger@bwlv.de) und Dennis Austel (austel@bwlv.de).

Der August ist dieses Jahr wieder der heißeste Monat des Jahres. Und zwar nicht nur im Hinblick auf die Temperaturen, sondern vor allem hinsichtlich unseres Angebotes an die Luftsportjugend:

Dieses Jahr finden aufgrund der hohen Nachfrage endlich wieder gleich zwei **BWLV-Segelflugjugendlager** statt: vom **6. bis 15. August 2021 in Sinsheim** und vom **12. bis 22. August 2021 auf dem Berneck**. Wir freuen uns zum einen sehr, dass sich beide Vereine wieder bereit erklärt haben, diese beliebten Veranstaltungen zu organisieren, zum anderen aber auch, dass die beiden Lager innerhalb kürzester Zeit komplett ausgebucht waren. Dies zeigt, wie wichtig und gefragt solche Veranstaltungen sind. Dafür danken wir den vielen ehrenamtlichen Helfern und Organisatoren der ausrichtenden Vereine ganz besonders.

Zudem findet noch vom **14. bis 21. August 2021 das BWLV-Jugend Streckenflug-Trainingslager (StreLa) auf der Hahnweide** statt. Hier wird jungen, leistungsorientierten Segelflieger/innen der letzte Schliff von hochkarätigen und erfahrenen Coaches nähergebracht.

Ebenfalls im August wird dann noch das **51. Leibertinger Jugendvergleichsfliegen** stattfinden, und zwar in der Zeit vom **7. bis 13. August 2021**. Hierfür haben sich auch schon wieder über 20 begeisterte Nachwuchs-Wettbewerbspilot/innen angemeldet.

Nach anstrengender, fünfjähriger Arbeit wurde endlich die **Aktualisierung unserer Landesjugendordnung** seitens des BWLV-Präsidiums abgesehen. Nun fehlt final nur noch die Bestätigung/Verabschiedung durch die **Landesjugendversammlung am 11. September 2021**.

Die diesjährige Landesjugendversammlung wird – der Pandemie geschuldet – dieses Jahr zwar ohne offizielles Landesjugendtreffen (LaJu) stattfinden, dafür aber im Zusammenhang mit dem **BWLV-Jugend-Fly-In** auf dem **Fluggelände Wächtersberg**, zu dem wir ebenfalls die gesamte Luftsportjugend aus ganz Baden-Württemberg recht herzlich einladen. Also zwei wichtige Gründe, um sich am **11. September 2021** auf den Weg in Richtung Wächtersberg zu machen; und das am liebsten mit jeglicher Art von Luftfahrzeug oder Luftsportgerät. Wem der Weg durch die Luft nicht vergönnt ist, der darf natürlich auch mit dem Auto, zu Fuß, per Fahrrad oder wie auch immer anreisen.

Im Goldenen Oktober trifft sich der Fachausschuss Jugend dann hoffentlich wieder in Präsenz zu seiner **Herbsttagung auf dem Klippeneck in der BWLV-eigenen Jugend- und Weiterbildungsstätte**. Hier wird dann unter anderem der Haushalts- und Veranstaltungsplan für die kommende Saison beschlossen. Interessierte Jugendliche, die sich zukünftig auch auf Verbandsebene in der Jugendarbeit engagieren möchten, sind hierzu immer gerne willkommen.

Zudem finden in den **Herbstferien** dann wieder ein **Jugendleitergrundlehrgang** und ein **Jugendleiterfortbildungslehrgang** statt. Wir hoffen, dass die Pandemie die beiden Lehrgänge in Präsenz ebenfalls auf dem Klippeneck in unserer Jugend- und Weiterbildungsstätte zulässt.

Vom **3. bis 5. Dezember 2021** findet dann zum Abschluss des Jahres noch das BWLV-Luftsportjugend-**Gipfeltreffen** statt.

Alle weiteren Informationen zu den obigen Veranstaltungen und Maßnahmen der BWLV-Luftsportjugend stehen auch auf der Homepage des BWLV, im adler sowie in den sozialen Netzwerken (Facebook: BWLV Jugend, Instagram: bwlvjugend)

Für mich ist dies der letzte Jahresbericht der BWLV-Luftsportjugend, den ich verfasse. Am 11. September 2021 sind im Rahmen der Landesjugendversammlung auch die Neuwahlen der Landesjugendleitung und des BWLV-Fachausschusses Jugend vorgesehen. Wenn ich jetzt sage, ich werde aus „Altersgründen“ nicht mehr erneut als Landesjugendleiter kandidieren, dann hört sich das zwar zunächst heftig an, trifft den Nagel aber auf den Kopf. Schließlich hat meine „Jugendleiterkarriere“ bereits im letzten Jahrtausend begonnen: vom Vereinsjugendleiter über den stellvertretenden Bezirksjugendleiter Nordbaden, den Bezirksjugendleiter Nordbaden und den stellvertretenden Landesjugendleiter bis schließlich zum BWLV-Landesjugendleiter und Referenten für Jugendfragen.

Über 20 Jahre war ich nun ehrenamtlich im Dienste der Luftsportjugend und unseres Verbandes tätig. Ich höre nicht auf, weil ich keine Lust mehr habe oder es irgendwo Unstimmigkeiten gab. Ganz im Gegenteil: mir macht die Jugendarbeit noch so viel Spaß wie am ersten Tag. Das große Team des BWLV-Fachausschusses ist zu einer eingeschworenen Gemeinschaft zusammengewachsen. Wir haben gemeinsam vieles bewegt und erreicht, können auf viele schöne Momente, Erfolge und Erlebnisse zurückblicken. Zu meinen Highlights dürfte wohl die Organisation von insgesamt acht recht erfolgreichen BWLV-Jugend-Airgames in über 15 Jahren gehören, bei denen wir mehreren Hundert Jugendlichen all die schönen Facetten unseres tollen Luftsports zeigen konnten.

Also warum dann aufhören?

Zum einen, weil man aufhören soll, wenn es am schönsten ist. Und das ist es momentan. Aber auch, weil ich froh bin, dass der Fachausschuss Jugend eine harmonische, engagierte und motivierte Gruppe ist, die noch viel Tolles, Neues und Großes bewirken will, kann und vor allem soll! Es gibt neue Ideen, Ansätze, Überlegungen und insbesondere: sehr geeignete Nachfolger!

Ich bedanke mich für die stets vertrauensvolle und konstruktive Zusammenarbeit mit

- allen BWLV-Mitgliedern, egal ob alt oder jung, denn es ging stets nur zusammen,

- allen Fliegerkamerad/innen aller Luftsportarten, die ich kennenlernen durfte,
- den Kolleg/innen aus dem BWLV-Präsidium,
- den Mitarbeiter/innen aus der BWLV-Geschäftsstelle,
- dem Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds und der Consul-Niethammer-Stiftung,
- vor allem aber „meinen“ Mitgliedern des Fachausschusses Jugend, die mich über viele Jahre begleitet und unterstützt haben.

Dem im September neu zu wählenden Team wünsche ich genau so viel Vertrauen und Unterstützung wie ich es stets bekommen habe, vor allem aber auch viel Erfolg, Spaß und Zusammenhalt. Für alle Anliegen wird dieses Team, ebenso wie ich, immer Ansprechpartner für alles rund um die Luftsportjugend sein: Bei Bedarf einfach schreiben unter [jugend@bwlv.de](mailto:jugend@bwlv.de).

## PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT VON VOLKER RATH



Alles auf Null. Alles? Nicht ganz. Corona hat auch im Referat Öffentlichkeitsarbeit alle Pläne über den Haufen geworfen. Fortbildungen zur Pressearbeit waren nicht möglich, eine Umstellung auf einen Online-Kurs keine Option. Ein Tagesseminar mit Theorie, Praxisteil und Übungen lässt sich nicht einfach ins Internet verlegen. Es muss auch nicht sein. Mit dem Handbuch Pressearbeit des BWLV ergibt sich für die neuen Kollegen in den Vereinen die Möglichkeit, sich

mit speziellem Zuschnitt auf den Luftsport im Selbststudium in die Materie einzuarbeiten. Bei Problemen und offenen Fragen im Tagesgeschäft bietet der BWLV seinen Mitgliedern, die in den Vereinen für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig sind, auch stets die Möglichkeit der persönlichen und direkten Beratung an.

Das Angebot wurde zuletzt eher sporadisch genutzt, was nicht wundert: Zielgerichtete PR war, je nach Zweck und Ausrichtung, kaum möglich und auch nur bedingt ratsam. Vereinfacht gesagt: Es ergibt nur wenig Sinn, auf Angebote aufmerksam zu machen, die sich wegen Lockdowns und Kontaktbeschränkungen aktuell nicht nutzen lassen. Dennoch haben viele Vereine ab und zu auch über die Medien ein Lebenszeichen gesendet, sobald es die Lage zugelassen hatte – mit Berichten über Werkstattarbeiten, Ausbildungserfolge, Neuerungen oder sportliche Leistungen haben sie gezeigt, dass das Leben weitergeht.

Die Dosis hat gepasst. Denn Öffentlichkeitsarbeit ist eine Gratwanderung in Zeiten, in denen viele von Existenzsorgen geplagt sind und Mühe haben, so etwas wie einen Alltag zu organisieren, ob nun beruflich oder privat. Die Mehrheit hatte einfach andere Sorgen, die Luftsportvereine auch. Übrigens gab es praktisch



durch die Bank keinerlei Öffentlichkeitsarbeit von Vereinen, ob ihr Zweck nun sportlicher, sozialer oder kultureller Natur ist.

Umso erstaunlicher finde ich die kommunikatorische Leistung der hauptamtlichen Mitarbeiter im BWLV: Der adler ist durchgehend erschienen, nur bei einer einzigen Ausgabe im Vorjahr in reduziertem Umfang, aber lückenlos und nicht minder lesenswert. Darüber hinaus erhält der Verband derzeit in der Kommunikation nach innen wie außen einen einheitlichen Auftritt, neudeutsch „Corporate Design“ bezeichnet.

Auch die „Übersetzungsarbeit“ der jeweils gültigen Bestimmungen der Corona-Verordnung, die den Vereinen Flug- und Schulbetrieb unter gewissen Bedingungen wieder ermöglichte, ist nicht hoch genug einzuschätzen. Bisweilen trudelten die Verordnungen aus den Ministerien – wie bei den Städten und Gemeinden auch – nicht selten sonntagabends ein, mit Gültigkeit ab Montag. Daraus im Wortsinn über Nacht anwendbare Richtlinien und Konzepte für die Vereine abzuleiten und zu versenden, war eine großartige Leistung. Danke dafür!

Die Krise hat eindrücklich vor Augen geführt, wie unverzichtbar ein Dachverband im Luftsport ist. Darüber hinaus wurden in den Resorts die technischen Voraussetzungen dafür geschaffen, Fortbildungen und Treffen via Internet anzubieten. Die Rückmeldungen waren überwiegend positiv, der Trend wird sicher über Corona hinaus anhalten, weil es viel Zeit und Aufwand für Anfahrten erspart. Die Maßgabe lautet: Online-Angebote da, wo es sinnvoll und möglich ist, also eine Ergänzung. Den persönlichen Kontakt kann und soll das Internet nicht ersetzen, im Gegenteil. Auch der Lerneffekt ist oft nicht derselbe wie bei Präsenzschulungen. Die gesunde Mischung wird es also machen, wie in allen Lebenslagen.

Übrigens: Laut Medienberichten sind durch Corona viele Menschen dabei, nach diesem Bruch ihr Leben neu zu ordnen. Viele wollen sich demnach Zeit nehmen, ein neues Hobby zu beginnen oder sich Zeit für etwas zu nehmen, das sie schon immer mal tun wollten. Alles auf Null? Sicher nicht. Aber es tun sich Chancen auf, auch für den Luftsport. Seine Faszination ist zeitlos. Die ersten Vereine haben sich beim Verband über Möglichkeiten wie die Aktion „Pilot für einen Tag“ erkundigt. Die Konzepte sind da. Man braucht sie nur zu nutzen.

## FLUGSICHERHEIT/ BESONDERE AUFGABEN VON CHRISTIAN SCHULZ



Das Unterfangen, die Flugsicherheit zu verbessern, ist ein „Bohren dicker Bretter“, denn der einzig Erfolg versprechende Weg dorthin ist das Herbeiführen des Wandels im Bewusstsein und der Kultur bei den Luftsportlern und Freizeitluftfahrern in Bezug auf Fehler. Um diesen Bewusstseinswandel erfolgreich zu bewirken, braucht es attraktive Mittel und exzellente Fachleute auf

diesem Gebiet. Der BWLV kann mit berechtigtem Stolz darauf verweisen, dass ihm dies – einzigartig in Deutschland! – gelungen ist und er sich dabei auf einem guten Weg befindet.

Nach der Gründungssitzung des Arbeitskreises Flugsicherheit (AKFS) im März 2020 auf dem Klippeneck hat dieser inzwischen seine Arbeit erfolgreich aufgenommen – trotz einiger coronabedingter Widrigkeiten. Dass das gelungen ist, beruht vor allem auf der Tatsache, dass sich im AKFS wirklich erstklassige und hochmotivierte Fachleute aus dem Bereich der modernen Flugsicherheitsarbeit zusammengefunden haben.

Zwischenzeitlich haben sich zu den Gründungsmitgliedern des AKFS zwei weitere mit dem Vereinsleben vertraute und in Sachen Flugsicherheit äußerst kompetente Personen gesellt. Sie stellen für die Arbeit des AKFS eine echte Bereicherung dar. Alle im AKFS Mitwirkenden verfolgen das Ziel, einen Beitrag zum Erhöhen der Flugsicherheit und zum Verringern von Flugunfällen zu leisten, indem sie das Thema Flugsicherheit vor allem in die Vereine und die Köpfe der handelnden Personen tragen, damit es dort umgesetzt wird und sich verankert.

Dazu sind Mitglieder des AKFS unter anderem inzwischen mehrfach bei diversen BWLV-Fluglehrerfortbildungen aufgetreten – als das noch möglich war persönlich, in der Zwischenzeit einige Male online, und haben dort Vorträge zu Flugsicherheitsthemen gehalten. Diese Auftritte erfuhren durch die Bank nur Lob und Anerkennung – ein Beweis für die Qualität des AKFS und seiner Mitglieder!

Neben den Fluglehrerfortbildungen nutzt der AKFS auch weitere Kanäle zum Verbreiten seiner Erkenntnisse, seines Wissens und zur Darstellung der Möglichkeiten, wie mehr Sicherheit im Luftsport und der Freizeitluftfahrt erreicht werden kann. Es wurden (und werden weiterhin) kurze Videos zu Sicherheitsaspekten produziert und veröffentlicht, auch auf der Homepage des BWLV. Diese YouTube-Videos erfreuen sich steigender Beliebtheit, wie die Zugriffe beweisen. Erfreulicherweise werden die Links zu ihnen oft von den Betrachtern weitergeleitet, auch und insbesondere in den Sozialen Medien, womit speziell die Jüngeren erreicht werden.

Als weiterer, „traditioneller“, Informationskanal erscheint inzwischen in jeder Ausgabe des adlers mindestens ein Artikel mit Bezug zur Flugsicherheit. Auch auf diese Publikationen gibt es fast nur positive Reaktionen – „fast nur“ wegen der zum Teil geäußerten konstruktiven Kritik, für die der AKFS sehr dankbar ist.

Ein weiterer Erfolgsbeweis für die Arbeit des AKFS ist, dass inzwischen einige Vereine die Konzepte des AKFS zu Reportingsystemen und zur Etablierung von Vertrauenspiloten übernommen haben. Das zeigt, dass Flugsicherheit von den Vereinen ernst genommen und die Hilfe und Unterstützung des Verbandes in diesem Zusammenhang angenommen wird.

Anerkennung von außen zeigt auch die Verleihung des Flugsicherheitspreises 2020, der von verschiedenen Sponsoren und der Zeitschrift Luftsport ausgelobt und dem AKFS zuerkannt wurde. Einen Bericht hierzu gibt es separat in dieser adler-Ausgabe.

Es ist also festzustellen, dass der AKFS im BWLV – aber nicht nur dort – bekannt und etabliert ist. Zu hoffen ist, dass seine

Arbeit nachgefragt wird und Früchte trägt. Dafür danke ich ganz herzlich allen im AKFS-Mitarbeitenden sowie allen Unterstützern und Unterstützerinnen des AKFS, sowohl innerhalb als auch außerhalb des BWLV.

Mit diesem Bericht verabschiede ich mich nach ziemlich genau 20 Jahren Ehrenamt und aktiver BWLV-Verbandsarbeit aus dem BWLV. Meine Tätigkeit begann Ende 2000 mit der Mitarbeit im Fachausschuss Freiballon des BWLV und endet nun damit, dass ich zur Mitgliederversammlung 2021 die Aufgabe des Präsidialrates für besondere Aufgaben abgebe. Damit scheidet mich aus dem BWLV-Präsidium und der aktiven ehrenamtlichen Verbandsarbeit aus.

Bedanken möchte ich mich bei all denjenigen, die mich in dieser Zeit unterstützt haben. Mein ganz besonderer Dank gilt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Geschäftsstelle, ohne deren Unterstützung mir vieles nicht gelungen wäre! Bedanken möchte ich mich auch bei allen, die mir Tipps, Anregungen, Hinweise und Ratschläge gegeben haben. In diesen Dank schließe ich ganz ausdrücklich auch diejenigen ein, die mich kritisiert haben, denn auch Fehler und die Hinweise darauf haben mich weitergebracht. Schließlich bitte ich um Entschuldigung und Nachsicht für die Fälle, in denen ich jemandem zu nahe getreten sein sollte oder denjenigen verletzt haben sollte.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des BWLV, seinem Präsidium und allen im Verband ehrenamtlich Tätigen wünsche ich für die Zukunft alles erdenklich Gute, viel Erfolg bei ihrer Arbeit für die Mitglieder des Verbandes und dass ihr Einsatz und ihre Dienstleistung für die BWLV-Mitglieder immer anerkannt und belohnt werden mögen!

## NATUR/UMWELT UND WINDENERGIE VON HANSJÖRG JUNG



Nach wie vor ist meine Tätigkeit überwiegend durch die Windkraftplanungen geprägt, wo Vorranggebietsplanungen und Baugenehmigungen die Belange des Luftsports und des Modellflugs tangieren. An zahlreichen Flugplätzen im Land wurden in unterschiedlichen Planungsstadien die Absichten der Planungsträger analysiert und in Zusammenarbeit mit den Flugplatzbetreibern Stellungnahmen erarbeitet und an die Vorhabenträger und die Genehmigungsbehörden herangetragen.

Die Bemühungen um die generelle Neuordnung der Abstandsregelung der Windkraftanlagen zu Flugplätzen wird in Zusammenarbeit mit den deutschen Luftfahrtverbänden DAeC/AOPA/IDRF vorangetrieben.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Luftfahrthindernissen, wie zum Beispiel hohen Bauwerken, bilden Windenergieanlagen durch

die Drehung des Rotors in alle Richtungen einen dynamischen Wirkzylinder. Bis heute wurden leider die sich für den Luftverkehr ergebenden Risiken nicht systematisch aufgearbeitet und durch geeignete Abstandsregelungen, unter anderem zu Flugplätzen, beseitigt.

### Zubau in Baden-Württemberg

Der Ausbau der Windkraft in Baden-Württemberg ist fast zum Erliegen gekommen. 2020 wurden zwölf Windräder zugebaut. 74 Prozent des bezuschlagten Volumens lag in den norddeutschen Bundesländern. In der Ausschreibungsrunde zum 1. Mai 2021 wurden nur zwei Projekte in Baden-Württemberg bezuschlagt. Erstaunen hat die Tatsache ausgelöst, dass sich Bieter von 43 Anlagen die bereits im Februar 2018 einen Zuschlag von 4,73 ct/kWh erhalten hatten, erneut um einen Zuschlag bemüht haben, um sich eine höhere Einspeisevergütung zu sichern (5,61 bis 6,0 ct/kWh).

Die ab 2022 in der EEG-Novellierung vorgesehene „Südquote“ für Süddeutschland beinhaltet eine wesentliche Änderung im Zuschlagsverfahren. Ziel der Südquote ist eine vorrangige Bezuschlagung von Geboten aus der Südregion innerhalb der künftigen EEG-Auktionsrunden. Die Südregion orientiert sich grob an der Mainlinie mit ganz Baden-Württemberg, Bayern mit Teilen von Hessen sowie den Süden von Rheinland-Pfalz und das Saarland. Für die Ausschreibungen sollen bis 2023 eine Südquote von 15 Prozent, ab dem Jahr 2024 sogar von 20 Prozent Realität werden. Wird das reservierte Kontingent in der Südregion wegen fehlender Gebote nicht ausgeschöpft, werden die verbleibenden Mengen an den Norden vergeben. Die EU-Kommission hat allerdings wegen eventuell vorliegender Wettbewerbsverzerrung noch kein grünes Licht für diese Verfahrensänderung gegeben und arbeitet seit Dezember 2020 an einer Entscheidung.

Generell ist festzustellen, dass sich die Windkraftdiskussionen mehr und mehr von der politischen Ebene hin zur Rechtsprechung verlagern, da viele Vorhaben in Klagen münden.

### Regionalverbände

Der Status der 13 Regionalverbände hinsichtlich der Windkraftplanung kann nicht exakt verifiziert werden. Die Teilfortschreibung des Regionalplans Mittlerer Oberrhein wurde vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim am 19. November 2020 in Gänze wegen schwerwiegender Planungsfehler für ungültig und damit für unwirksam erklärt. Abwägungsfehler in der Lärmvorsorge im Hinblick auf die Siedlungsabstände und die vom Vorhabenträger bei der Planung eingereichte Referenzanlage waren (Nabenhöhe nur 100 Meter) nach Ansicht des Senats ungeeignet, um eine fehlerfreie Lärmprognose zu erstellen. Ferner hat der Senat festgestellt, dass der Regionalverband nicht verpflichtet sei, von vornherein eine Mindestzahl von Windkraftanlagen festzulegen. Dieser Fall zeigt, wie schwer sich die Regionalverbände tun, rechtssichere Windkraftplanungen auf den Weg zu bringen.

### Flugplatz Walldürn (Genehmigungsverfahren)

Die Planungen für die fünf Windkraftanlagen befinden sich nunmehr im siebten Jahr. Gemäß früherer Stellungnahme der Luftfahrtbehörde vom 7. Juli 2017 ist das Vorhaben in unmittelbarer Nähe des Verkehrslandeplatzes aus luftrechtlicher Sicht nicht genehmigungsfähig. Obwohl der Regionalverband zwischenzeitlich diesen Planungsraum aus artenschutzrechtlichen und flugbetrieblichen Gründen gestrichen hat, setzt der Vorha-

bensträger unbeirrt seine Planungen fort und hat den Genehmigungsantrag nach BImSchG bereits Ende 2019 eingereicht. Das Verfahren wurde letztlich im April 2021 eröffnet, die öffentliche Auslage der Unterlagen und Einspruchsfrist endete am 28. Juni 2021. Eine Entscheidung des Verfahrensträgers (Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis) ist noch nicht bekannt.

Es wurden vom Vorhabensträger und vom Flugplatzbetreiber mehrere luftrechtliche Gutachten angefertigt, die zu unterschiedlichen Aussagen kamen.

Erstmals wurden von einem Ingenieurbüro strömungstechnische filmische Stellungnahmen erarbeitet, demzufolge ein dort startendes Motorflugzeug (zum Beispiel eine Cessna) beim Einflug in einen turbulenten Nachlauf die Mindestfluggeschwindigkeit unterschreitet und damit eine konkrete Unfallgefahr nachweist.

Die Lage der Platzrunde am Verkehrslandeplatz Walldürn sowie die Positionen der geplanten Windkraftanlagen relativ zur Platzrunde und der Umstand, dass die Nabenhöhe der Windkraftanlagen ungefähr auf Platzrundenhöhe liegt, führt dort zu einer besonderen Situation, die möglicherweise so an anderen Flugplätzen nicht gegeben ist. Im Abflug von der Piste 06 ist es möglich, schräg und im Kurvenflug in den Nachlauf einer Windkraftanlage einzufliegen. Durch diese spezielle Kombination von Parametern wird das Luftfahrzeug in gerin-

ger Höhe den durch Winddefizite induzierten Windscherungen ausgesetzt.

Die Stadt Walldürn steht hinter ihrem Flugplatz, hat aber im Verfahren kein Mitentscheidungsrecht, sondern wird wie der Flugplatzbetreiber nur angehört. „Die Stadt Walldürn macht sich in ihren Einwendungen die durch die Bau- und Betriebs-GmbH Flugplatz Walldürn und den Flugsportclub Odenwald Walldürn vorgebrachten technischen, sicherheitsrechtlichen und sonstigen Gründe ausdrücklich zu eigen“, heißt es im Beschluss des Gemeinderats. Dem Bürgermeister zufolge wolle man mit dieser Entscheidung sicherstellen, „dass die Hardheimer und Höpfinger Windräder nicht Leib und Leben der Piloten und Passagiere gefährden“. Das Thema erhält für die Stadtverwaltung am Walldürner Verkehrslandeplatz eine zusätzliche Brisanz, weil der Flugsportverein dort eine Flugausbildung anbietet. „Bei Flugschülern muss noch einmal ein anderer Maßstab angelegt werden“, so die Stimmen aus dem Gemeinderat.

Abschließend stellt der BWLV fest, dass der Verband keine Rechtsberatung in Windkraftplanungsverfahren für die Vereine durchführen wird. Die Einschaltung einer Rechtsanwaltskanzlei ist die Voraussetzung für eine qualifizierte Durchsetzung der luftsportlichen Interessen. Abgesehen davon können betroffene Vereine sich aber jederzeit an den Verband wenden, wenn sie Hilfe und Unterstützung bei der Wahrung ihrer Interessen brauchen ([jung@bwlv.de](mailto:jung@bwlv.de)). Diese leisten wir in der Sache gerne.

## ALLGEMEINES

### EXPERTE AN BORD:

# PETER NÜMANN IST NEUER DATENSCHUTZBEAUFTRAGTER DES BWLV

Mit der Digitalisierung aller Betriebsabläufe steigen auch die Anforderungen an den Datenschutz. Nicht nur die technische Sicherheit soll gewährleistet sein, es ist auch eine umfassende Dokumentation als Basis des gesetzlich geforderten Datenschutzmanagements erforderlich, das die Belange der Betroffenen jeglicher Datenverarbeitung sicherstellen soll. Diese Anforderungen kann Verbandsjustiziar Hans-Dieter Rauscher, der sich bisher um dieses Thema gekümmert hat, zukünftig nicht mehr „so nebenbei“ erledigen.

Peter Nümann hat daher bereits im April diese Aufgabe im BWLV übernommen. Er ist aktiver Motorflieger im LSV Albgau und zugleich Rechtsanwalt und Geschäftsführer eines Datenschutzunter-

nehmens, dessen Personal und Know-how dem BWLV zukünftig bei Bedarf zur Verfügung stehen. Hierdurch ist der Verband nicht nur besser vorbereitet, sollte es einmal einen Datenschutzvorfall geben. Vor allem ist in ihm ein Experte an Bord, der dem Vorstand, den Funktionären und allen Mitgliedern sowie sonstigen Personen, die von der Datenverarbeitung des Verbands betroffen sind, für Fragen und Anliegen zur Verfügung steht. Auch eine vertrauliche Kontaktaufnahme ist möglich.

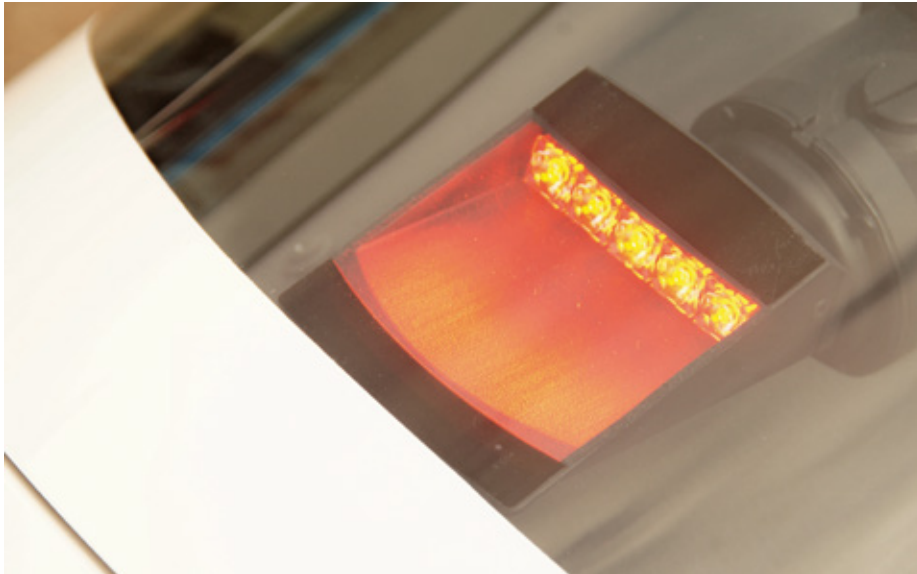
Peter Nümann ist über die BWLV-Geschäftsstelle oder direkt über die E-Mail-Adresse [bwlv-dsb@v-formation.gmbh](mailto:bwlv-dsb@v-formation.gmbh) zu erreichen.

Text und Foto: BWLV



Kümmert sich um alle Belange des Datenschutzes im Verband: Rechtsanwalt Peter Nümann

# FÖRDERUNG VON HAUBENBLITZERN EIN VOLLER ERFOLG



Der Haubenblitzer in Aktion – hier mit rotem LED-Blitzlicht – sorgt weithin für Sichtbarkeit

Das Angebot des BWLV, die Beschaffung von sogenannten Haubenblitzern in den Schulflugzeugen der Vereine zu fördern, ist auf große Resonanz gestoßen: 62 Vereine haben die Förderung wahrgenommen und mehr als 200 Haubenblitzer mit Unterstützung der zur Verfügung gestellten Mittel angeschafft. Hinzu kommen etliche Privatpiloten, die diesem Beispiel gefolgt sind. Damit hat

die Förderaktion in erheblichem Maß zum Sicherheitsgewinn im Luftsport in Baden-Württemberg beigetragen.

Nicht nur die richtige Einstellung des Piloten sowie ständige Übung sind für die Flugsicherheit entscheidend; vielmehr gilt es auch, wo immer es möglich ist, mit einfachen technischen Mitteln wie Warnmarkierungen und Blitzern an Flugzeugen für zusätzliche Sicherheit sorgen – das war und ist der Ansatz, den der BWLV befürwortet und vorantreiben will.

Darum hatte sich der Verband vor einigen Monaten entschlossen, in großem Umfang die Anschaffung von Haubenblitzern zu fördern. Diese Geräte werden – wie es der Name sagt – in der Haube von Segelflugzeugen installiert und geben helle LED-Blitze ab. Sie bieten einen enormen Sicherheitsgewinn, denn sie helfen, dass die Segelflugzeuge trotz ihrer schlanken Silhouetten am Himmel weithin bemerkbar werden. Tatsächlich können dadurch Sichtbarkeiten über eine Distanz von mehr als 3.500 Metern erreicht werden.

Nun ist die Förderaktion abgeschlossen, und die Bilanz ist beeindruckend: 62 beteiligte Vereine haben 207 Haubenblitzer angeschafft und eingebaut. Insgesamt wurden 25.875,61 Euro an Fördermitteln bereitgestellt. Den Löwenanteil davon –

nämlich stolze 25.000 Euro – hat die Hellmut Niethammer Stiftung zur Verfügung gestellt, wofür sich der BWLV an dieser Stelle sehr herzlich bedankt. Den Restbetrag, damit jedem Verein pro Haubenblitzer die glatte Summe von 125 Euro ausgezahlt werden kann, hat der BWLV übernommen. Jeder Verein konnte dabei eine Förderung für bis zu vier Haubenblitzer, also maximal 500 Euro erhalten.

Die Rückmeldung aus den Vereinen an die BWLV-Geschäftsstelle, welche die Förderung organisatorisch abgewickelt hat, war durchweg positiv. Viele Vereine wussten die Unterstützung in Sachen Sicherheitsgewinn zu schätzen und berichteten überdies, dass sich auch Privatpiloten an ihren Flugplätzen die Aktion zum Vorbild genommen hätten, um Haubenblitzer in ihren Privatflugzeugen einzubauen – etwa beim Luftsportring Aalen (siehe Bericht im April-adler) oder bei der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd am Hornberg (siehe auch nachfolgenden Bericht).

Damit wurde eine große Gruppe der Luftsportler direkt erreicht und der BWLV hat im Zusammenspiel mit seinen Vereinen einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, die Flugsicherheit im Land entscheidend voranzubringen. Ein ganz herzlicher Dank gilt in diesem Zusammenhang allen Vereinen, die das Angebot angenommen und dazu beigetragen haben, dass die Förderaktion erfolgreich abgeschlossen werden konnte. Somit ist der Luftsport in Baden-Württemberg Land nun wieder ein ganzes Stück sicherer geworden.

Text: Simone Bürkle  
Fotos: Simone Bürkle/Eberhard Laur/  
SOTECC GmbH



Durch exaktes Einkleben des Haubenblitzers ganz vorn in der Haube gibt es keine Spiegelungen oder Sichtbeeinträchtigungen



Die Geräte sind klein und handlich



Auch an trüben Tagen sind die Segelflugzeuge der FG Schwäbisch Gmünd am Hornberg dank der Haubenblitzer ausgezeichnet sichtbar

## ERFAHRUNGSBERICHT

# HAUBENBLITZER AUF DEM HORNBERG

Die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd ist einer der Vereine, die voll auf den Einsatz von Haubenblitzern als zusätzliches Sicherheitsinstrument in ihren Schulflugzeugen setzen. Vier der Geräte haben der BWLV bzw. die Hellmut Niethammer Stiftung mit jeweils 125 Euro bezuschusst, somit konnte die Maximalförderung in Anspruch genommen werden. Nachfolgend berichtet Martin Balzer über die positiven Erfahrungen, welche die Fliegergruppe im Flugbetrieb mit den Haubenblitzern gemacht hat.

Langsam schwebt das elegante Segelflugzeug zur Landung auf der Grasbahn „17 links“ dem Hornberg entgegen. Vor dem trüben Himmel ist es kaum zu sehen.

Da plötzlich blitzt es dreimal kurz rot auf! Und gleich darauf wieder – schneller als ein Blinker am Auto. Schließlich setzt das Flugzeug auf und rollt aus – und die Blitze sind noch lange sehr auffällig zu sehen, obwohl wir bestimmt schon in einem Winkel von weit über zehn Grad zur Ausrichtung des Flugzeugs stehen. Das ist er also in Aktion – einer der vielen neuen Haubenblitzer auf dem Hornberg. Ich bin echt begeistert – das „sticht“ wirklich ins Auge!

Bereits im Herbst 2020 hatte die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd die Anschaffung für alle aktiven Vereinsflugzeuge beschlossen und realisiert. Der Einbau erfolgte Schritt für Schritt, trotz der durch die Corona-Einschränkungen erschwerten



Test des Blitzers im Ventus 2 mit Tobias Treschl

Winter-Werkstattarbeiten. Mit dem Duo-Discus „GD“ hat inzwischen auch das letzte der Vereinsflugzeuge seinen Haubenblitzer erhalten, sodass jetzt alle aktiven Vereins-Segelflugzeuge damit ausgerüstet sind.

Und auch die Privatflieger ziehen mit – einige Flugzeuge haben den Blitzer schon eingebaut, viele andere planen die Ausrüstung bereits. Ein echtes Sicherheitsplus – vor allem, wenn auf der Schwäbischen Alb, der Segelflug-Autobahn der Region – mal wieder Hochbetrieb herrscht.

Text: Martin Balzer/red.  
Fotos: Miriam Müller/Tobias Treschl



Das Gerät wurde inzwischen in alle Vereinsflugzeuge der Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd eingebaut

– Anzeige –

Flugzeug & -platzausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

PARATEC Rettungsfallschirme

NEU **ix nav** Showroom



www.irl-shop.de

72525 Münsingen

Irishop@dleterschwenk.de

07381-938760

# VOM HORNBERG IN DEN WELTRAUM



Dr. Ulf Merbold war zum Interview in die Geschäftsstelle des BWLV gekommen

**1983 war Dr. Ulf Merbold der erste Westdeutsche im All; bis heute ist er als einziger Deutscher drei Mal in der Erdumlaufbahn gewesen. Im Interview anlässlich seines 80. Geburtstag spricht der ehemalige Astronaut, Wissenschaftler und passionierte Pilot, der seit vielen Jahren Mitglied im BWLV ist, über sein bewegtes Leben, seine Missionen im All, die Fliegerei und warum wir die Erde für kommende Generationen schützen müssen.**

**Herr Dr. Merbold, Sie sind jetzt 80 Jahre alt geworden. Dazu natürlich die herzlichsten Glückwünsche! Wie geht es Ihnen und wie sieht Ihr Alltag heute aus?**

Vielen Dank, mir geht es gut. Ich habe nach wie vor sehr viel zu tun. Schon

während der Zeit, als ich die Chance hatte, drei Mal in die Erdumlaufbahn zu kommen, hatten mich viele Menschen mit gemeinnützigen Zielen angesprochen, ob ich sie nicht unterstützen könne. Das ging damals natürlich nur sehr eingeschränkt, weil ich mich seinerzeit ganz auf meine beruflichen Verpflichtungen fokussiert habe. Nach der Pensionierung war das dann aber möglich, und so habe ich in den vergangenen Jahren viel Lebenszeit für die Unterstützung von gemeinnützigen Projekten aufgewandt.

**Welche sind das zum Beispiel?**

Ich bin Gründungsmitglied des Fördervereins am Robert-Bosch-Krankenhaus in Stuttgart. „Luftfahrt ohne Grenzen“ ist ein anderes Projekt, auch da war ich bei der Gründung dabei. Es wurde mit dem

Ziel geschaffen, Menschen aus Drittländern, die dort nicht adäquat versorgt werden können, per Linienflug nach Europa zu bringen, um sie dann in hiesigen Kliniken zu behandeln. Heute ist die Organisation vor allem auch in der Katastrophenhilfe tätig. Zudem bin ich noch in einigen Jurys, und ich gehöre der Deutschen Akademie für Flug- und Reisemedizin an – obwohl ich kein Mediziner bin, aber das liegt wahrscheinlich daran, dass ich in früheren Jahren als aktiver Astronaut in der Flugmedizin als Versuchstier missbraucht wurde (lacht). Dort habe ich im wissenschaftlichen Beirat eine sehr angenehme Aufgabe: Ich darf Geld für Forschungsprojekte verteilen.

**Bringen Sie Ihre ungeheure Erfahrung aus drei Missionen als Astronaut noch irgendwo ein, zum Beispiel als Berater?**

Nein, ich habe keinen Beratervertrag mehr. Ich war da sehr aktiv, auch für verschiedene Firmen und mit Vorträgen. Auch durch Corona ist das natürlich weniger geworden. Aber ich bin froh, dass ich jetzt mehr Zeit für die Familie habe. Meine Frau Birgit und ich haben zwei erwachsene Kinder, Susanne und Hannes, und mittlerweile drei Enkel. Das ist für uns ein großes Geschenk. Der Jüngste lernt gerade die Sprache. Es ist grandios, diese jungen Menschen aufwachsen zu sehen, auch zu sehen, wie sie jeden Tag etwas Neues dazulernen. Außerdem liegt mir seit längerer Zeit am Herzen, ein Buch zu schreiben. Mein Leben war schon außergewöhnlich, das würde ich gerne festhalten.

**Sie sprechen Ihr bewegtes Leben an, das nicht nur wegen Ihrer beruflichen Laufbahn außergewöhnlich war – es steht sozusagen auch für ein deutsch-deutsches Schicksal. Wie hat die Teilung Deutschlands Ihr Leben beeinflusst?**

Ich wurde in Thüringen geboren, habe in der DDR die Schulbank gedrückt. Dort durfte ich nicht studieren, weil ich weder der FDJ noch der SED angehörte. Ich wollte aber unbedingt Physik studieren, das war immer mein Traum. Darum stand ich mit 19 Jahren vor einer schwierigen Situation. Die Frage war: Lasse ich mich kompromittieren oder verzichte ich auf das Studium? Ich entschied mich, alles zurückzulassen, was mir lieb

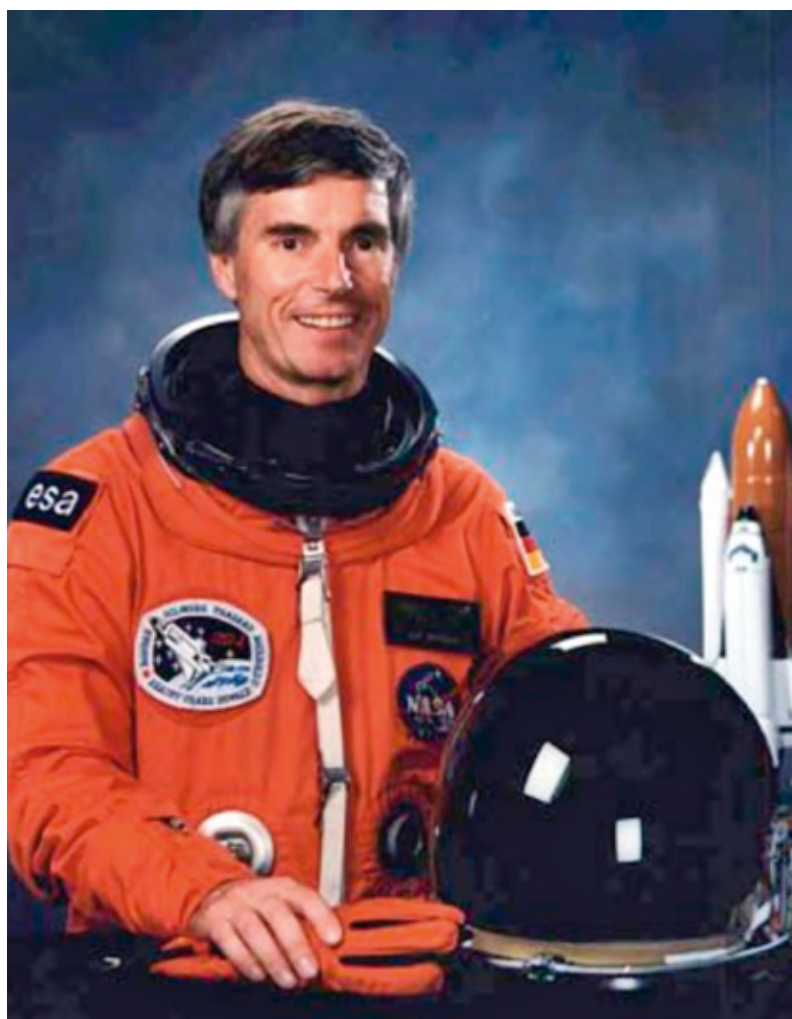
und teuer war. Ich ging nach West-Berlin, wo ich das 13. Schuljahr absolvieren musste. Nach Meinung der bundesdeutschen Kultusminister konnte es nicht sein, dass einer, der nach zwölf Schuljahren in der DDR das Abitur ablegte, über die Hochschulreife verfügte. Es war nichts anderes als ein rechthaberisches Dogma, und es ärgert mich noch heute, dass ich nicht einfach eine Nachprüfung machen konnte. Ich hatte vor, anschließend in Berlin zu studieren, denn vor dem Bau der Mauer fuhren S- und U-Bahnen im Minutentakt zwischen den Sektoren hin und her. Ich baute darauf, in Berlin von Freunden und Verwandten besucht werden zu können. Am 13. August 1961 wurde dann die Stadt geteilt und die Mauer gebaut. An dem Tag war ich übrigens in Braunschweig und absolvierte meine ersten Segelflugstarts mit Fluglehrern bei der Akaflieg Berlin. Meine Hoffnung, dass mich Freunde und Verwandte aus dem Osten gelegentlich besuchen könnten, zerschlug sich. Deutschland war nun endgültig geteilt. Das hat mich veranlasst, alle meine Pläne auf den Prüfstand zu stellen. So bin ich nach Stuttgart weitergezogen, schlichtweg, weil ich dort eine Tante hatte. Meine Mutter zögerte zu lange, sie saß in der DDR fest und musste dann bis zur Rente warten, bis sie ebenfalls übersiedeln konnte. Das war eine sehr traurige Geschichte.

### **Wie haben Sie Ihren Neuanfang in Stuttgart erlebt?**

Nun, ich war zunächst mal sozusagen „der Flüchtling“ bei den Schwaben. Insofern kann ich nachvollziehen, was es für einen Menschen bedeutet, Flüchtling zu sein. Viele, die heute kommen, machen das nicht freiwillig – was soll eine ausgebombte Mutter mit Kindern in Syrien denn auch anderes tun, als zu fliehen? Ich denke, wir reichen Deutschen sind nicht barmherzig genug, diese armen Menschen irgendwie aufzufangen und ihnen eine Perspektive zu bieten.

### **Wie ging es dann für Sie weiter?**

Ich habe in Stuttgart studiert und danach am Stuttgarter Max-Planck-Institut für Metallforschung eine Stelle bekommen, um die mich viele meiner Kollegen wahrscheinlich beneidet haben, die war nämlich ohne zeitliche Befristung. Ich hätte dort also bis zum Berufsende bleiben



Als bislang einziger Deutscher war Dr. Ulf Merbold dreimal im All

können. Aber nach zehn Jahren Festkörperphysik – ich war damals Mitte 30 – meinte ich, jetzt wäre der Zeitpunkt gekommen zu schauen, ob es nicht nochmal was ganz Neues für mich gibt. Der Zufall wollte, dass die Europäische Weltraumagentur ESA per Zeitungsanzeige jungen Wissenschaftlern anbot, an der ersten Mission des Spacelabs teilzunehmen und die für den Flug ausgesuchten Experimente durchzuführen. Also bewarb ich mich und bin dann eben Ende der 1970er-Jahre in die Raumfahrt gerutscht.

### **Wie haben Sie diesen Einstieg in die Raumfahrt erlebt?**

Es gab sozusagen einen Deal zwischen den Europäern, also der ESA, und den Amerikanern: Die Amerikaner bauten damals das Shuttlesystem unter dem Namen STS (Space Transportation System), und die ESA hatte als Beitrag zugesagt, das Spacelab zu bauen und damit das Shuttle von einem reinen Transporter zu einem wissenschaftlichen Labor aufzuwerten. Für den ersten Flug hatte die NASA als Gegenleistung zugestimmt,

erstmals einen nichtamerikanischen Wissenschaftler mitzunehmen. In einem mehr als ein Jahr dauernden Auswahlprozess hatte sich die ESA entschieden, aus mehr als 2.000 Bewerbern den Schweizer Claude Nicollier, den Niederländer Wubbo Ockels und mich anzustellen und ins Training zu schicken. Nach vier Jahren trafen sich die an der Mission beteiligten Wissenschaftler. In geheimer Abstimmung entschieden sie sich dafür, mir ihre Experimente anzuvertrauen. So kam es, dass ich als erster Nicht-Amerikaner auf dem neunten Shuttleflug (STS-9) mit der Columbia in die Erdumlaufbahn gelangte.

### **Was sollten Ihre Aufgaben bei diesem ersten All-Flug sein?**

Das war nicht so sehr, das Space Shuttle zu betreiben, vielmehr sollte ich die wissenschaftlichen Experimente durchführen, die aus einer Vielzahl wissenschaftlicher Disziplinen ausgewählt worden waren. Der ESA kam es darauf an, die universelle Tauglichkeit des Raumlabors Spacelab nachzuweisen. Das war eine große Last und Verantwortung.

**Inwiefern hat die Raumfahrt Ihr Leben verändert? Und wie hat das Ihr Familienleben beeinflusst?**

Unsere Tochter kam zur Welt, als ich noch am Max-Planck-Institut war. Wir wohnten nicht weit entfernt vom Institut, so konnte ich öfter mal zwischendrin nach Hause kommen. Sie hatte also als kleines Kind viel von ihrem Vater. Doch das änderte sich mit dem Einstieg in die Raumfahrt. Damit begann für die Familie im Grunde eine Stresssituation. Das Training für die Experimente war sehr intensiv. Wir wurden von einem Labor zum nächsten geschickt, ich war unter der Woche ständig irgendwo unterwegs – zum Beispiel eine Woche in Mainz, dann in Grenoble, dann wieder vier Wochen in den USA. Insofern hat die Familie mich nur an den Wochenenden gesehen. Später kamen die Simulationen hinzu. Sie sind unverzichtbar, um das Zusammenspiel mit dem Bodenkontrollteam einzuüben. Wenn das über drei Tage ging und da vielleicht grad der Sohn in die Schule kam, konnte ich ja nicht einfach wegbleiben. Hätte meine Frau nicht die Aufgabe übernommen, sich um die Kinder zu kümmern, hätte ich das nie machen können. Sie hat an all dem einen Riesenanteil, dafür bin ich ihr bis an mein Lebensende dankbar.

**Sie waren nach der ersten Mission noch zwei weitere Male im All, nämlich an Bord der Raumfähre Disco-**

**very und als erster ESA-Astronaut auf der russischen Mir. Waren die Vorbereitungen darauf ebenso intensiv?**

Ja, das war alles andere als ein einfaches Leben. In so einer Situation sind alle Beteiligten völlig fremdbestimmt. Die Russen hätten es zum Beispiel gerne gehabt, dass ich mit der ganzen Familie ins „Sternenstädtchen“ ziehe. Das ist eine Siedlung ca. 45 Kilometer nordöstlich von Moskau, wo die Kosmonauten ausgebildet werden. Unsere Tochter war aber damals im letzten Schuljahr, das war einfach nicht die richtige Zeit dafür. Also bin ich alleine hingezogen. Ich habe übrigens erst später erfahren, dass ich mich da unbeliebt gemacht hatte, weil man zuvor extra für uns eine russische Familie aus der großen Wohnung umgesiedelt hatte – und nun lebte ich dort alleine. Meine Familie sah ich nur jedes zweite Wochenende, wenn ich nach Deutschland flog. Das war manchmal schon eine seltsame Situation: ich war noch nicht mal richtig zur Haustür drin, da sagte mir meine Frau: Du musst den anrufen, du musst diese Rechnung zahlen, du musst dort eine Entscheidung treffen. Und ich hatte gerade die Simulation hinter mir, wie man im All eine Toilette benutzt.

**Sie waren sowohl mit den Amerikanern als auch mit den Russen im Weltraum. Sehen Sie die Raumfahrt als völkerverbindendes Element,**

**bzw. haben Sie dazu beigetragen, dass sich die Systeme einander annähern?**

Das kann ich nicht genau sagen. Aber meine eigene Lebensgeschichte hat sicher eine Rolle gespielt. Mein Vater war 1945 aus dem Krieg zur Familie nach Hause gekommen. Die Amerikaner hatten ihn aus der Gefangenschaft entlassen. Zu Fuß hatte er sich von Bayern nach Thüringen durchgeschlagen. Kaum war er angekommen, zogen die Amerikaner ab und die Russen kamen. Ohne Angabe von Gründen wurde mein Vater, während er einem Bauern bei der Ernte half, erneut inhaftiert. Von Mitgefangenen wissen wir, dass ihn die Russen in das wiedereröffnete Lager Buchenwald brachten. Dort ist er 1948 verstorben. Die Geschichte von der willkürlichen Verschleppung meines Vaters ist es, die mich davon abhielt, das DDR-System zu unterstützen. Natürlich stellte sich mir dann später die Frage, ob ich tatsächlich nach Russland gehen sollte. Doch ich bin am Ende froh, anderthalb Jahre in Russland gewesen zu sein, nicht nur der Raumfahrt wegen. Dieses Land hat eine so reiche Kultur, Literatur und Musik. Und die Russen sind Lebenskünstler, sie haben ein großes Talent, sich über Kleinigkeiten zu freuen. Wir jammern in Deutschland auf hohem Niveau, es wird viel auf die EU geschimpft. Aber wo wären wir denn ohne sie? Klar hat die EU viele Defizite, auch große – dennoch ist der Friede, den sie uns gebracht hat, nicht hoch genug zu bewerten. Krieg ist schrecklich. Da verlieren die Kinder ihre Väter, die Frauen ihre Männer, die Menschen tun sich unendliches Leid an. Wir haben das Glück, seit über 70 Jahren im Frieden zu leben. Und das hat ursächlich mit der EU zu tun. Dafür bin ich dankbar, und das gilt es zu erhalten.

**Sie sind schon seit vielen Jahren begeisterter Segel- und Motorflieger. Wie sind Sie zur Fliegerei gekommen?**

Als ich Kind war, wohnten wir in der Nähe des Flugplatzes in Greiz, da flog die Gesellschaft für Sport und Technik (GST). Ich konnte von unserer kleinen Wohnküche aus dem Fenster direkt auf den Flugplatz schauen und bin auch oft hingegangen, um mir das aus der Nähe anzusehen. Mir war aber schon bald klar, dass die GST eine vormilitärische Natur hatte. So gern ich fliegen wollte, so wenig wollte ich mitspielen. In der Zeit, in der ich in West-Berlin das 13. Schuljahr nachzuholen hatte, gab es wenig Neues zu lernen. Ich hatte viel Zeit. Also melde-



Dem BWLV ist Dr. Ulf Merbold seit vielen Jahren verbunden – so war er etwa bereits 1984 bei der Mitgliederversammlung Gastredner. Auch in diesem Jahr wird er bei der BWLV-Mitgliederversammlung am 19. September als Ehrengast dabei sein und einen Vortrag halten



te ich mich bei der Akaflieg der TU an, leistete 150 Werkstattstunden und baute auch eine Lo100 mit. In Braunschweig machte ich meine ersten Starts, dann kam ich nach Stuttgart. Die Fliegerei entwickelte sich dort für mich aber recht langsam.

### Warum konnten Sie in Stuttgart nicht sofort loslegen mit der Fliegerei?

Ich musste erst mal Fuß fassen, auch finanziell. Ich erhielt zwar ein Stipendium, aber das waren in den ersten drei Semestern nur 135 DM pro Monat, in den vorlesungsfreien Monaten sogar gar nichts. Die Akaflieg musste ich mir abschminken, weil die Akaflieger alle länger studierten – das konnte ich mir aber nicht leisten. Nach jedem Semester musste ich eine Fleißprüfung ablegen. Wäre sie in die Hose gegangen, hätte ich das Stipendium verloren. Von einem Freund hörte ich davon, dass es auf dem Hornberg eine Flugschule gibt. Als ich halbwegs etabliert war und einen Weg gefunden hatte, mit dem Verkauf der „Bild am Sonntag“ vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof nebenbei etwas Geld zu verdienen, habe ich mich dort angemeldet. Noch bevor ich in die Raumfahrt kam, habe ich dann auch meinen PPL gemacht.

### Waren Ihnen Ihre eigenen Flugerfahrungen später bei Ihren Missionen im All nützlich?

Die Fliegerei war zwar nicht direkt wichtig, aber sie hat mir sicher geholfen. So konnte ich etwa in Houston mit den Astronauten leichter kommunizieren. Die waren noch die alten Haudegen aus den Anfängen der amerikanischen Raumfahrt, also im Wesentlichen Jet-Piloten. Ich habe ihre Fliegersprache zumindest verstanden.

### Hat die Fliegerei außer bei der gemeinsamen Sprache noch für eine Verbindung gesorgt?

Ja, da gab es noch eine Art Schlüsselszene bei meinem ersten Einsatz in der Raumfahrt: Der Deal, dass ein nichtamerikanischer Wissenschaftler mit dem Spacelab mitfliegen sollte, war auf höchster politischer Ebene ausgehandelt worden. Im Johnson Space Center in Houston aber waren meine Mitstreiter und ich alles andere als willkommen. Dort gab es einige Wissenschaftsastronauten aus früheren Raumfahrtprogrammen, die schon lange darauf warteten, endlich zum Zuge zu kommen – und nun nahmen wir ihnen als Seiteneinsteiger sozusagen den Platz weg. Da herrschte eine fast feindliche



Am Flugplatz Laichingen hob der ehemalige Astronaut kürzlich zusammen mit BWLV-Präsident Eberhard Laur im Arcus ab

Atmosphäre. John Young war als Commander für den ersten Spacelab-Flug ausgewählt worden, und der Chef der Nasa-Astronauten war mir gegenüber zunächst alles andere als offen. Die Astronauten Garriott und Parker vom Johnson Space Center (JSC) kamen über die Jahre immer mit zwei Northrop T38 zum Training. Mit ihnen wäre ich im hinteren Sitz zu gerne mitgeflogen, wenn wir von A nach B weiterreisen mussten. Sie hatten die strikte Anweisung, keinen mitzunehmen, der nicht Astronaut am JSC war. Umso überraschter war ich, als in meinem Trainingsplan der letzten Monate dann plötzlich die T38 auftauchte. Zu meinem größten Schrecken kam John Young höchstpersönlich zum Flugplatz und verkündete „I'll give you now a three dollar ride“ – ein Synonym für eine Achterbahnfahrt.

### Was passierte dann?

Wir flogen los, er vorn, ich hinten. Über dem Golf von Mexico startete John sein Programm. Es kamen Steilkurven und Loopings usw. Am eindrucksvollsten ist die T38 bei einer Rolle. Sie kostet weniger als eine Sekunde. Nach 25 Minuten bat ich John um „Stick Time“. Sofort nahm er zum Zeichen, dass er mir das Steuer überließ, die Hände hoch. Ich durfte fliegen. Dass ich die Gelegenheit ergriff, meinerseits viele „gs“ zu ziehen, wie die

Flieger sagen, versteht sich von selbst. Als wir im Landeanflug waren, bedankte ich mich und sagte ihm, dass mir das einen Riesenspaß gemacht habe. Das muss ihn sehr beeindruckt haben, und das brachte für mich eine entscheidende Wendung: Von da an gehörte ich zu „seiner“ Besatzung. Später im Shuttle

– 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

hat er als derjenige, der sechs Mal im Weltraum war und sogar den Mond betreten hatte, für mich und die anderen Wissenschaftler sogar Abendessen gemacht. Er war sich trotz seines Rufs als Held der amerikanischen Raumfahrt für nichts zu schade. Und er war mit seiner großen Erfahrung enorm wichtig, wenn es mal brenzlich wurde. Ich habe später bis zu seinem Tod mit ihm ein gutes und freundschaftliches Verhältnis gepflegt, dafür bin ich sehr dankbar. Insofern hat mir die Fliegerei da schon eine wichtige Türe geöffnet.

### **A propos Fliegen: Wie oft trifft man Sie heutzutage im Cockpit eines Flugzeugs an?**

Ich bin dieses Jahr coronabedingt noch nicht so oft geflogen, etwa fünf Mal. Ich hoffe, dass ich dafür in meinem Südfrankreich-Urlaub in diesem Jahr ein paar gute Flugtage erwische. Dort fliege ich sozusagen „nach Gutsherrenart“ – also eher entspannt und nach Lust und Laune, ich muss mir nichts mehr beweisen. Ich habe quasi anderthalb Segelflugzeuge: einen Ventus zusammen mit Bruno Gantenbrink, der meistens auf der Hahnweide steht, sowie eine LS 6. Die fliege ich nach wie vor gerne, wobei der Ventus natürlich schon allein wegen des Hilfsmotors von der Logistik her toll ist. Übrigens bin ich der Meinung, dass da in der OLC-Wertung differenziert werden müsste: Ohne Motor finden viele Flüge gar nicht statt, der Motor sorgt also von vornherein für mehr Chancen. Da sollte man auf jeden Fall einen Bonus oder Malus in der Wertung einführen.

### **Kommen wir noch mal zur Raumfahrt zurück: Sie haben es vorhin angesprochen – es gab auch mal heikle Situationen in Ihrer Zeit im All. Hatten Sie jemals Sorge, nicht zurückzukehren?**

Mein erster Flug ins All ging nur knapp gut aus. Gegen Ende fielen zwei von drei Auxiliary Power Units (APU) aus. Hätten wir das dritte auch verloren, hätten wir nicht mehr steuern können. Das haben wir aber alles erst im Nachhinein erfahren. Mein Sohn war damals fünf Jahre alt und fragte mich als erstes nach der Rückkehr: „Papa, warum hat's bei euch gebrannt?“ Ich sagte ihm „Du spinnst!“ Aber tatsächlich gab es ein Leck in den Tanks, und als wir beim Rückflug in der Atmosphäre in Kontakt mit Sauerstoff kamen, schlugen da Flammen heraus. Der kleine Kerl hatte den Brand gesehen – meine Mitflieger und ich hatten davon keine Ahnung.

### **Eine der Raumfähren, mit der Sie unterwegs waren, ist später verunglückt. Wie haben Sie das erlebt?**

Ja, das war die Columbia, bei der es direkt beim Start zu einer Beschädigung am Hitzeschild kam. Durch das Loch in der Flügelvorderkante, das von einem Stück Isolationsmaterial geschlagen worden war, konnte heißes Plasma in den Flügel eindringen. Dadurch brach die Struktur beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre. Die Besatzung wusste nicht, dass es ein Problem gab, sie war im Grunde schon von Beginn an dem Tod geweiht. Das war schlimm. Es gab keine Evakuierungsszenarien, auch keine Reparaturmaterialien an Bord oder Außenkameras, um Beschädigungen zu erkennen. Das wurde alles erst später eingeführt, als Erkenntnis aus diesem und anderen Unfällen. Die Astronauten an Bord der Columbia kannte ich persönlich nicht, aber alle bei der Challenger. Das war natürlich schrecklich und traurig. Rational gesehen hatte das auch noch eine andere Dimension: Wenn von 130 Shuttle-Flügen zwei schiefgehen, bedeutet dies, dass jeder 65. mit dem Verlust der Besatzung endet. Das ist nicht akzeptabel, und ich denke, das war auch einer der Gründe, warum die Shuttles dann letztlich im Museum landeten.

### **Bleibt die Raumfahrt aus Ihrer Sicht dennoch eine Notwendigkeit?**

Unbedingt. Die Raumfahrt hat zum Beispiel einen wirklichen Denkanstoß geliefert, dass wir auf einem kleinen Planeten leben, der sehr verletzlich ist. Es ist unsere Aufgabe, diesen den Ungeborenen intakt zu hinterlassen. Das ist ein ethisches Resultat, das wahrscheinlich jeder mit mir teilt, der die Erfahrung machen konnte, dass 90 Minuten ausreichen, um diesen kleinen Erdball zu umrunden. Darüber hinaus zeigt uns die historische Erfahrung, dass unser Weltbild immer wieder dann korrigiert und angepasst wurde, wenn Menschen dahin gelangt sind, wo zuvor noch kein anderer war. Nehmen Sie nur Kolumbus, aber auch Marco Polo, Alexander von Humboldt oder Polarforscher wie Amundsen und Scott. Alle diese Leute haben neue Erkenntnisse mitgebracht. Warum sollten wir im 21. Jahrhundert damit aufhören?

### **Welche Rolle spielt die European Space Agency (ESA) hierbei?**

Für mich ist es sehr unbefriedigend, dass wir reichen Europäer in Sachen Raumfahrt nicht visionärer agieren. Beispielsweise hätte es nahegelegen, das Automated Transfer Vehicle (ATV) – ein unbemannter

Frachter, der die ISS versorgt hat – mit relativ geringem Aufwand weiterzuentwickeln. Anstatt daraus ein europäisches Raumschiff zu entwickeln und autonom zu werden, haben wir uns auf die Amerikaner und Russen verlassen. Da müssen wir uns mehr engagieren in Europa.

### **Was hat Sie an Ihren Einsätzen im All am meisten fasziniert?**

Da war zum einen die intellektuelle Dimension meiner Arbeit. Meine Aufgabe war es ja, die mir anvertrauten Experimente so durchzuführen, dass am Ende Daten ausreichender Quantität und Qualität zurückkamen, sodass die Wissenschaftler die Fragen, die sie gestellt hatten, beantworten konnten. Das hat mich intellektuell sehr glücklich gemacht. Doch die Raumfahrt ist ja auch unheimlich emotional. Das Nachhaltigste für mich war der Blick aus dem Fenster. Was man da sieht, kann man mit Sprache nur defizitär beschreiben. In 90 Minuten fliegt man einmal um die Erde. Man sieht den Horizont als gekrümmte Linie. Darüber ist das All rabenschwarz, so finster, das hat man vorher im Leben nie gesehen. Dort ist alles leer, und von dort kommt auch nichts. Dann leuchtet die Sonne aus diesem finsternen Schwarz gleißend hell. Der Horizont ist gesäumt von einer königsblauen dünnen Schicht, der Erdatmosphäre, die nicht nur hinreißend schön aussieht, sondern einen auch betroffen macht, weil sie so zerbrechlich ist. Das ist für mich ein Musterbeispiel für den Unterschied zwischen Wissen und Erkennen: Als Student der Physik konnte ich schon vor dem Vordiplom berechnen, dass 50 Prozent der Atmosphäre unterhalb von fünfeinhalb Kilometer Höhe liegen. Es ist mir aber nicht eingefallen, diese Zahl in Bezug zum Erddurchmesser zu setzen. Erst als ich dann auf sinnliche Weise, nämlich mit den Augen, sehen konnte, wie zart und hauchdünn diese Atmosphäre ist, habe ich begriffen, wie wenig und wie verletzlich sie ist.

### **Was haben Sie daraus für sich mitgenommen?**

Da kommen natürlich unweigerlich die Gedanken, dass wir mit dieser schützenden Lufthülle, die wir ja notwendigerweise für die Atmung brauchen, viel zu sorglos umgehen. Dass wir da mehr tun müssen. Es ist mit nichts zu rechtfertigen, dass wir jetzt komfortabel leben, ohne uns um die Schäden zu kümmern, die wir verursachen. Den Nachgeborenen Altlasten zu hinterlassen, ist in meinen Augen unanständig.

## DR. ULF MERBOLD: PHYSIKER, ASTRONAUT UND FLIEGER

**... erst recht, wenn wir uns bewusst machen, dass es bis dato keine andere Erde, keine Lebensmöglichkeit in diesem riesigen All für uns gibt. Oder glauben Sie, dass wir irgendwann auf dem Mars leben werden?**

Nein. Ich halte es zwar für wichtig, dass wir zum Mars fliegen – wozu wir zwingend zunächst die Mondfahrten wieder aufnehmen müssen. Aber wer wollte denn auf dem Mars leben? Dort oben gibt es keinen grünen Baum, keine Blume, keine Biergärten, keine Blasmusik. Die Lebensqualität hier auf der Erde ist viel höher im Vergleich zu der in einer künstlichen Welt, in einem technischen System. Darum ist es unsere Aufgabe, all das hier zu erhalten. Spätestens, wenn wir Corona abgehakt haben, wird das Thema Umwelt und Klimaschutz wieder präsent werden.

**Wenn Sie auf Ihr Leben zurückschauen: Waren die Flüge ins All ein Traum, den Sie sich erfüllen konnten?**

Ja, das kann man schon sagen. Ich habe alle meine Kräfte mobilisiert, mich gegen viele Bewerber durchgesetzt. Damit, dass ausgerechnet ich ausgewählt werden würde, konnte ich nicht rechnen. Darum fühle ich mich sehr privilegiert und bin dankbar, dass ich diese Chance erhalten habe.

**Was würden Sie sich für Ihre Zukunft wünschen?**

Für mich sind die 24 Stunden des Tages immer zu wenig. Allein in der Wissenschaft gibt es so viele Themen, mit denen ich mich noch gerne beschäftigen würde. Aber ich fürchte, dafür reicht meine Lebenszeit nicht mehr aus. Dennoch möchte ich so viel wie möglich von dem mitbekommen, was auf der Welt passiert. Die Welt ist schön und bunt, es gibt noch so viel zu sehen.

**Herr Dr. Merbold, wir danken Ihnen sehr herzlich für das ausführliche und interessante Gespräch und wünschen Ihnen alles Gute sowie viel Gesundheit für die kommenden Jahre!**

Das Gespräch führten Klaus Michael Hallmayer und Simone Bürkle

Fotos: NASA/DLR (gemeinfrei), Simone Bürkle/BWLV-Archiv



Seit vielen Jahren ist Dr. Ulf Merbold passionierter Segel- und Motorflieger

Dr. Ulf Dietrich Merbold wurde am 20. Juni 1941 in Thüringen geboren, durfte in der damaligen DDR nicht studieren und ging 1960 nach West-Berlin. 1962 wechselte er nach Stuttgart und studierte dort Physik. 1968 erhielt er sein Diplom, 1976 wurde er zum Dr. rer. nat. promoviert. Er trat 1973 in das Stuttgarter Max-Planck-Institut für Metallforschung ein. Dort war er hauptsächlich auf dem Gebiet der Festkörper- und Tieftemperaturphysik tätig.

1977 suchte die damalige Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt nach Experimentatoren für das Raumlabor Spacelab. Daraufhin bewarb sich Merbold. Den Aspiranten wurde in Aussicht gestellt, in dem von der ESA gebauten Raumlabor an Bord des amerikanischen Space Shuttle forschen zu können. Insgesamt reichten rund 2.000 Wissenschaftler ihre Unterlagen ein, 1982 fiel die Wahl auf Merbold. Unter dem Kürzel STS-9 wurde der Shuttle-Flug 1983 unter dem Kommando von John Young durchgeführt, womit Merbold der erste Nicht-US-Bürger auf einer Raumfähre war. 72 wissenschaftliche Experimente in acht Disziplinen standen auf dem Programm.

Danach befasste sich Merbold als Reserve-Nutzlastexperte mit der deutschen Space-lab-Mission D1, die im Herbst 1985 stattfand. Am ESA-Standort Noordwijk in den Niederlanden arbeitete er anschließend an der Planung des Raumlabor Columbus, dem europäischen Beitrag zur Internationalen Raumstation (ISS), bis er die Leitung des DLR-Astronautenbüros in Köln übernahm.

Ende 1988 wurde Merbold als einer der Kandidaten für eine weitere Spacelab-Mission aufgestellt: Drei Jahre trainierte er für STS-42, das erste internationale Unternehmen für Schwerelosigkeitsforschung. Im Januar 1992 forschte er dann eine Woche lang an Bord der Raumfähre Discovery.

Nachdem Merbold die wissenschaftlichen Aspekte beim zweiten deutschen Space-lab-Flug D-2 koordiniert hatte, trat er 1993 eine Ausbildung im Kosmonautentrainingszentrum bei Moskau an. Anfang Oktober 1994 brach er mit den Kosmonauten Alexander Wiktorenko und Jelena Kondakowa zu seinem dritten Raumflug im Rahmen des europäisch-russischen Kooperationsflugs „Euromir 94“ auf. Einen Monat lang arbeitete Merbold als erster ESA-Astronaut auf der russischen Raumstation Mir und absolvierte den bis dahin längsten Aufenthalt eines Westeuropäers im All.

1995 übernahm Merbold die Leitung der Astronautenabteilung des Europäischen Astronautenzentrums in Köln. Nach drei Jahren schickte ihn die ESA ins niederländische Noordwijk ans Europäische Weltraumforschungs- und Technologiezentrum, wo er im Direktorat für bemannte Raumfahrt arbeitete. Er war dort für die Nutzungsvorbereitung der ISS verantwortlich. Mittlerweile ist Merbold pensioniert.

Dr. Ulf Merbold ist langjähriges Mitglied im BWLV, begeisterter Segelflieger und lebt in Stuttgart. Er ist seit 1969 verheiratet und hat mit seiner Frau Birgit zwei erwachsene Kinder sowie drei Enkel. Dem BWLV ist er sehr verbunden und hat für den Verband schon mehrere Vorträge gehalten, unter anderem bei der Mitgliederversammlung 1984 oder beim Deutschen Segelfliegertag 2007 in Sinsheim. Nach der Wegstation Hornberg auf der Schwäbischen Alb hat Merbold seine fliegerische Heimat hauptsächlich auf der Hahnweide bei Kirchheim/Teck und in den französischen Seealpen gefunden.

NACH LANGJÄHRIGER ZUSAMMENARBEIT IN BRUCHSAL:

# VOLOCOPTER ÜBERNIMMT DEN HERSTELLUNGSBETRIEB VON DG FLUGZEUGBAU

Das Unternehmen Volocopter, bekannter Akteur im Bereich Urban Air Mobility (UAM), hat seinen langjährigen Partner DG Flugzeugbau übernommen. Mit dem Abschluss des Kaufs wird Volocopter das erste und bisher einzige Unternehmen elektrischer und senkrechtstartender Fluggeräte (eVTOL) mit EASA-Zulassung als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb (DOA und POA). Für die Betreuung der DG- und LS-Segelflugzeuge ist künftig die ausgegründete DG Aviation GmbH zuständig.



Mit der Übernahme von DG Flugzeugbau sichert sich Volocopter die Genehmigung als Herstellungsbetrieb

Seit 2019 ist Volocopter das erste und nach wie vor einzige eVTOL-Unternehmen, das als Entwicklungsbetrieb von der EASA zugelassen wurde. Mit den Zulassungen als Production Organisation Approval (POA) und Design Organisation Approval (DOA) bereitet Volocopter nun die Einführung von kommerziellen Flugtaxidiensten vor. Dies ist möglich, sobald die Musterzulassung (TC) für den VoloCity und die Genehmigung als Luftverkehrsbetreiber (AOC) vorliegen.

Bereits seit zehn Jahren haben die beiden Unternehmen Volocopter und DG Flugzeugbau in Bruchsal eine enge Partnerschaft gepflegt. „Die Expertise unseres legendären Partners war wegweisend auf unserem Weg, eine neue Form der nachhaltigen und erschwinglichen Mobilität für Menschen und Güter aufzubauen“, sagte Florian Reuter, CEO von Volocopter, anlässlich der Übernahme. DG-Chef Holger Back betonte: „Wir sehen in ihnen die Zukunft und freuen uns, einen Teil unseres Unternehmens mit Volocopter zu vereinen, um in nachhaltige Luftfahrt zu investieren und gleichzeitig unsere Tradition des Baus und der Wartung von Segelflugzeugen fortzusetzen.“

Im Rahmen der Übernahme werde Volocopter das Produktionssegment von DG Flugzeugbau und deren POA nach EASA Teil-21 G übernehmen. Die Fertigungsexperten von DG würden mit den Produktions- und Werkstattteams von Volocopter zusammengeführt. Bestehende Segelflugzeugproduktionsverträge würden unter dem neuen Eigentümer weiterhin bedient, heißt es in einer Mitteilung der Unternehmen.

Zusammen mit DG Flugzeugbau entwarf und baute Volocopter bereits den VC200, den ersten elektrisch angetriebenen Multi-Kopter, der eine vorläufige Verkehrszulassung erhielt und 2017 in Dubai und 2018 Las Vegas flog. Seitdem haben die beiden Unternehmen auch bei der Produktion des Volocopter 2X, der VoloDrone und des VoloCity kooperiert.

Der verbleibende Teil der ehemaligen DG Flugzeugbau werde in die neu gegründete DG Aviation ausgegliedert. Als Instandhaltungsbetrieb Teil-CAO und Entwicklungsbetrieb (EASA Teil-21 J) werde DG Aviation weiterhin Flugzeuge der Marke DG und LS entwickeln und warten, so die Ankündigung des Unternehmens.

Text: red.  
Foto: Volocopter

## STRECKENFLUGAUSWEIS NÖTIG! EINFLUG IN DIE SCHWEIZ

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der Schweiz hat eine Information für Segelflieger und Ballonfahrer veröffentlicht: Piloten müssen (ohne Flugplan) den Streckenflugausweis für einen Flug über die Landesgrenze an Bord mitführen. Dafür gibt es ein neues Formular. Der alte Streckenflugausweis ist nicht mehr gültig! Mehr zum Thema gibt es online beim Segelflugverband der Schweiz unter [www.segelflug.ch/2021/03/flugplanpflicht-fuer-segelfluege](http://www.segelflug.ch/2021/03/flugplanpflicht-fuer-segelfluege).

Text: DAeC



Die Logistikunternehmen Kühne + Nagel und IAG Cargo haben eine Serie von 16 klimaneutralen Cargo-Flügen von Stuttgart nach Atlanta durchgeführt. Verwendet wurden dazu Passagiermaschinen des Typs Boeing 787 Dreamliner der Fluggesellschaft British Airways

## PILOTPROJEKTE AM FLUGHAFEN STUTTGART: AUF DEM WEG ZUR KLIMAFREUNDLICHEN LUFTFAHRT

Dass auch die Luftfahrt ihren Beitrag zu mehr Klimafreundlichkeit leisten kann, zeigen zwei Pilotprojekte, die jüngst am Stuttgarter Flughafen stattgefunden haben. Zum einen wurde eine Serie von klimaneutralen Frachtflügen erfolgreich durchgeführt. Zum anderen haben sich das Start-up H2FLY und der Flugzeughersteller Deutsche Aircraft zusammengetan, um das wasserstoffgetriebene Fliegen voranzutreiben.

Die Logistikunternehmen Kühne + Nagel und IAG Cargo haben kürzlich eine Serie von 16 klimaneutralen Cargo-Flügen von Stuttgart nach Atlanta durchgeführt. Die Partner sicherten sich dafür erstmalig 1,2 Millionen Liter Sustainable Aviation Fuel (SAF), also nachhaltig hergestelltes Kerosin. Die für den Auftrag gecharterten Passagiermaschinen des Typs Boeing 787 Dreamliner der Fluggesellschaft British Airways transportierten wegen der Corona-Pandemie anstelle von Fluggästen jeweils rund 45 Tonnen Industriegüter.

Laut dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ist der Einsatz von SAF derzeit eine der effektivsten Methoden, um CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich zu verringern und so zu einem aktiven Klimaschutz beizutragen. Deshalb wollen Kühne + Nagel wie auch IAG Cargo das nachhaltig hergestellte Kerosin künftig verstärkt nutzen.

### Wasserstoff-Brennstoffzellen für Regionalflüge

Auch ein weiteres Projekt soll den Klimaschutz in der Luftfahrt voranbringen: H2FLY, ein deutsches Start-up, das Wasserstoff-Brennstoffzellensysteme für Flugzeuge entwickelt, und die Deutsche Aircraft, ein neuer deutscher Flugzeughersteller,

– Anzeige –

Die Stadt Heubach sucht für den Verkehrslandeplatz Heubach zum nächstmöglichen Zeitpunkt  
**einen Flugleiter (m/w/d)**  
für die Luftaufsicht (BfL) (Teilzeit mind. 19,5 Std./Woche)

#### Ihr Profil:

- BZF I für den Verkehrslandeplatz EDTH (Heubach)
- Pilotenlizenz: EU-FCL-PPLA (SEP)
- PC-Kenntnisse (Word, Excel)
- Die Bereitschaft für Wochenend- bzw. Feiertagsarbeit
- Freundliches, zuvorkommendes und sicheres Auftreten im Umgang mit den Piloten

#### Ihre Aufgaben:

- Aufsicht und Abwicklung des Flugplatzbetriebes/ -verkehrs
- Kontrolle und Überwachung des betriebssicheren Zustandes der Flugbetriebsflächen und der Flugbetriebsausrüstung
- Abrechnung und Kassenführung

#### Wir bieten

- Einen sicheren und interessanten Arbeitsplatz mit den Sozialleistungen des öffentlichen Dienstes
- Eine leistungsgerechte Vergütung auf der Grundlage des Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst; Eingruppierung in der Entgeltgruppe 9b TVöD

Wenn Sie an dieser Stelle interessiert sind, so senden Sie Ihre aussagefähigen Bewerbungsunterlagen baldmöglichst an die Stadtverwaltung Heubach, z. Hd. Herrn Häffner, Hauptstraße 53, 73540 Heubach. Für Rückfragen steht Ihnen Herr Häffner/ Hauptamtsleiter (07173 181-50) gerne zur Verfügung.

[www.heubach.de](http://www.heubach.de)





**H2FLY und die Deutsche Aircraft wollen gemeinsam an der Entwicklung der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie für Regionalflugzeuge arbeiten. Bei der Übergabe der Absichtserklärung (v. l.): Martin Nüsseler, Chief Technology Officer Deutsche Aircraft, und Prof. Dr. Josef Kallo, Mitbegründer und CEO von H2FLY**

der den Klimawandel in den Mittelpunkt stellt, haben eine Absichtserklärung unterzeichnet, um gemeinsam an der Erforschung und Entwicklung der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie für kommerzielle Regionalflugzeuge zu arbeiten.

Im Rahmen der Partnerschaft rüsten die beiden Luftfahrtunternehmen ein Flugzeug vom Typ Dornier 328 für den wasserstoffelektrischen Passagierflug um. Das Demonstrationsflugzeug soll 2025 erstmals abheben. Das Programm soll das Potenzial von Wasserstoff für einen klimaneutralen Regionalflugverkehr mit bis zu 40 Sitzen unter Beweis stellen und gleichzeitig die deutsche Führungsrolle in diesem wichtigen Bereich unterstreichen.

### **Testflugzeug HY4 war bereits erfolgreich**

Hervorgegangen aus einer Partnerschaft zwischen dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Universität Ulm, hat H2FLY den innovativen Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellen in der Luftfahrt bereits demonstriert. Das viersitzige, wasserstoffelektrisch angetriebene Testflugzeug „HY4“ hat in mehreren Flugkampagnen und mit über 70 Starts erfolgreich die Anwendbarkeit dieser Technologie in der Luftfahrt be-

wiesen. Mit seiner Reichweite von bis zu 750 Kilometern kann insbesondere der Markt für Regionalflüge erschlossen werden.

Die Teams planen, das Demonstrationsflugzeug mit einem Wasserstoffsystem mit einer Leistung von 1,5 MW auszustatten, das bisher leistungsstärkste wasserstoffelektrisch angetriebene Flugzeug. Im Rahmen des Projekts arbeiten die

Unternehmen gemeinsam an der Integration des Energiesystems in das Flugzeug und an der Definition der technischen Spezifikation sowie den Zulassungsanforderungen für Brennstoffzellensysteme in der Großflugzeugklasse der EASA („CS25“). Des Weiteren ergänzt das Projekt die Luftfahrtstrategie der Bundesregierung.

### **Förderung der Bundesregierung**

Prof. Dr. Josef Kallo, Mitbegründer und CEO von H2FLY, kommentierte die Ankündigung wie folgt: „Das Fliegen bedeutet eine unglaublich wichtige Chance für die Menschheit – heute leider auf Kosten unseres Planeten. Die Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie bietet uns die Möglichkeit, dass Regionalflüge vollständig CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-frei werden – und diese Technologie ist bereits heute verfügbar.“

Thomas Jarzombek (MdB), der Koordinator der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt, meinte zu dem Projekt: „Ab 2035 muss hybridelektrisches Fliegen der neue Standard in Deutschland sein. Ich freue mich über die vereinbarte Technologiekooperation für eine nachhaltige Luftfahrt made in Germany. Die Bundesregierung wird diesen Weg der Innovation mit ihrem F&E-Förderprogramm weiter unterstützen, um die Vision eines emissionsfreien Flugzeugs Realität werden zu lassen.“

Text: red./PM

Fotos: Flughafen Stuttgart GmbH



**Im Rahmen der Partnerschaft rüsten die beiden Luftfahrtunternehmen ein Flugzeug vom Typ Dornier 328 für den wasserstoffelektrischen Passagierflug um**

NICHT VERGESSEN:

## 4. BWLV-JUGEND-FLY-IN WÄCHTERSBERG



Am 11. September sind alle Jugendlichen zum großen Fly-In mit BWLV-Jugendversammlung auf dem Wächtersberg eingeladen – das fand dort bereits in den vergangenen Jahren (mit Corona-Unterbrechung) mit großem Erfolg statt

Am Samstag, 11. September 2021, finden das 4. BWLV-Jugend Fly-In sowie die BWLV-Landesjugendversammlung auf dem Flugplatz Wächtersberg (EDSV) statt.

Nachdem das Fly-In im vergangenen Jahr ausgefallen war, freut sich die Flugsportvereinigung Wächtersberg, das diesjährige Jugend Fly-In wieder auf ihrem Flugplatz anbieten zu können. Das Fly-In soll der Luftsportjugend die Möglichkeit geben, nach langer Pause wieder zusammenzukommen und gemeinsam einen tollen Tag auf dem Wächtersberg zu erleben. Die Besucher des Fly-Ins erwarten interessante Gäste und viele verschiedene Preise.

Weiterer Programmpunkt am Nachmittag bildet die BWLV-Landesjugendversammlung (siehe separate Berichte), und einen runden Abschluss bietet die Party am Abend.

Weitere Infos folgen auf Instagram (@fsvwaechtersberg) und auf der Website des Vereins. Informationen zur Anmeldung finden sich ebenfalls unter <https://wp.fsvwaechtersberg.de>.

Bei Rückfragen gerne bei den Vereinsmitgliedern Maurice und Cornelius per E-Mail melden:

Maurice Nickel, [nickel.maurice02@gmail.com](mailto:nickel.maurice02@gmail.com)  
Cornelius Kissinger, [cornelius@hpkc.de](mailto:cornelius@hpkc.de)

Text: Claudia Marianowski  
Foto: FSV Wächtersberg

BITTE ZAHLREICH TEILNEHMEN!

## BWLV-LANDESJUGENDVERSAMMLUNG

Am Samstag, 11. September 2021, findet im Rahmen des BWLV-Jugend-Fly-Ins auch die BWLV-Landesjugendversammlung statt. Diese wird ab 18 Uhr im Clubheim auf dem Flugplatz Wächtersberg abgehalten.

Eine Besonderheit dieses Jahr ist die Abstimmung über die Neufassung der Landesjugendordnung. Nachfolgend zu dieser Ankündigung findet sich die Neufassung der Landesjugendordnung, wie sie bei der BWLV-Landesjugendversammlung zur Abstimmung gestellt werden wird.

### Tagesordnung der BWLV-Landesjugendversammlung:

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

Die offizielle Einladung findet sich im Juli-adler, mehr Infos zum Fly-In und dem Rahmenprogramm sowie die Anmeldung zum Fly-In gibt es auf der Homepage des Vereins unter <https://wp.fsvwaechtersberg.de>.

Fragen können gerne auch per E-Mail an den Fachausschuss Jugend unter [jugend@bwlv.de](mailto:jugend@bwlv.de) gesendet werden.

Text: BWLV-Luftsportjugend

ZUR ERLÄUTERUNG:

# DIE NEUE BWLV-LANDESJUGENDORDNUNG – WAS SOLL GEÄNDERT WERDEN UND WARUM?

Bei der BWLV-Landesjugendversammlung soll eine überarbeitete Version der Landesjugendordnung zur Abstimmung gestellt werden. Nachfolgend erläutert Stefan Weippert, wo die Landesjugendordnung geändert wird und weshalb das notwendig ist.

Meistens sind es die optischen Absätze eines Textes, die als erstes ins Auge fallen. So ist es auch mit unserer überarbeiteten Landesjugendordnung, über die am 11. September 2021 bei der BWLV-Landesjugendversammlung auf dem Wächtersberg abgestimmt wird. Die inhaltlichen Änderungen halten sich in Grenzen, stehen aber trotz allem im Vordergrund. Neben dem Inhalt wurden auch kleinere redaktionelle Änderungen vorgenommen, die ebenfalls zur Abstimmung

gebracht werden. Deshalb gibt es hier nun eine kurze Zusammenfassung der wesentlichen Punkte, um einen besseren Überblick zu geben.

- Die Einladung zur Landesjugendversammlung kann neben einem Artikel im adler auch elektronisch auf der Homepage erfolgen.
- Die Frist für die Einladung zur Landesjugendversammlung sinkt von sechs auf vier Wochen.
- Anträge für die Versammlung können zukünftig auf elektronischem Wege eingereicht werden.
- Die Stimmberechtigung in der Landesjugendversammlung muss nicht mehr schriftlich durch den Vereinsvorsitzenden bestätigt werden. Stimmabgabe kann vom Jugendleiter

übertragen werden, jedoch nur an vereinsinterne Mitglieder.

- Es werden zukünftig maximal vier Stellvertreter/innen der Landesjugendleitung zugelassen anstatt wie bisher zwei. Zusätzlich können bis zu acht Sachbearbeiter/innen in den Fachausschuss für Jugendfragen gewählt werden.
- Genderneutrale Schreibweise

Der Fachausschuss Jugend freut sich bereits jetzt auf eine zahlreiche Teilnahme an der Landesjugendversammlung am 11. September 2021, an der die Landesjugendordnung zur Abstimmung gebracht wird.

**Und hier die zu beschließende Landesjugendordnung im Wortlaut:**

## JUGENDORDNUNG

der Luftsportjugend des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes e.V. (BWL e.V.)

Abdruck der zuletzt in der adler-Loseblattsammlung, Ausgabe 11/73 veröffentlichten und am 20.9.1997 red. überarbeiteten Fassung. Die vorliegende Fassung wurde am 22.10.2016 vom BWLV Fachausschuss Jugend überarbeitet.

### 1. Bezeichnung und Zugehörigkeit

- 1.1 Der BWLV unterhält in seinem Rahmen einen Jugendverband unter dem Namen Luftsportjugend des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes e.V. (abgekürzt: BWLV-Luftsportjugend).
- 1.2 Die Luftsportjugend wird freiwillig von allen Jugendlichen bis zum Alter von 25 Jahren gebildet, die Mitglied eines Vereins des BWLVs sind.
- 1.3 Die Jugendordnung ist eine Ergänzung zur Satzung und zur Geschäftsordnung des BWLV.

### 2. Ziel und Aufgaben

- 2.1 Ziel der Luftsportjugend ist es, neben der Pflege und Förderung des Luftsports, jugendfördernd und jugendpflegerisch zu wirken.

### 2.2 Aufgaben:

- 2.2.1 Pflege und Förderung des Luftsports auf Landesebene durch Veranstaltung von Jugendtreffen und Jugendwettbewerben aller Sportarten des BWLV in Zusammenarbeit mit den Spezialfachgruppen und dem technischen Ausschuss.
- 2.2.2 Durchführung von Jugendlehrgängen, Seminaren und Lagern auf Landesebene.
- 2.2.3 Ausbildung von Vereinsjugendleiter/innen und deren Weiterbildung.
- 2.2.4 Förderung des nationalen und internationalen Jugendaustausches.
- 2.2.5 Zusammenarbeit und Verhandlungsführung mit den zuständigen

staatlichen Stellen sowie mit allen in der Jugendarbeit stehenden Verbänden und Institutionen auf Landesebene.

- 2.2.6 Unterstützung und Beratung der Vereine und Bezirke in Jugendfragen.
- 2.2.7 Entwicklung von Initiativen zu einer zeitgemäßen und gesellschaftsbezogenen Jugendarbeit.

### 3. Gliederung

Die Luftsportjugend des BWLV gliedert sich in:

- 3.1 Vereinsjugendgruppen
- 3.2 Bezirksjugendgruppen nach Einteilung der gültigen Regionen Baden-Württembergs

Es wird empfohlen, dass sich die Vereinsjugendgruppen in Anlehnung an



die Grundsätze dieser Landesjugendordnung eigene Vereinsjugendordnungen/ Geschäftsordnungen geben.

#### **4. Organe der Luftsportjugend**

- 4.1 Landesjugendversammlung
- 4.2 Fachausschuss für Jugendfragen
- 4.3 Landesjugendleitung

#### **5. Die Landesjugendversammlung**

- 5.1 Stimmberechtigt in der Landesjugendversammlung sind die gewählten Vereinsjugendleiter/innen oder deren Beauftragte der im BWLV gemeldeten Vereine. Jeder Verein hat eine Stimme, die nicht auf einen anderen Verein übertragbar ist. Außerdem haben der/die Landesjugendleiter/in, seine/ihre Stellvertreter/innen und die weiteren Mitglieder des Fachausschusses für Jugendfragen je eine Stimme; diese können nicht gleichzeitig als Vereinsvertreter/innen abstimmen.
- 5.2 Die Landesjugendversammlung tritt alljährlich, mindestens einmal vor der Hauptversammlung des BWLV zusammen.
- 5.3 Zur Landesjugendversammlung wird mindestens vier Wochen vorher schriftlich mit Tagesordnung vom Landesjugendleiter/von der Landesjugendleiterin durch Veröffentlichung im „adler“ oder auf der BWLV-Homepage eingeladen.
- 5.4 Anträge sind spätestens eine Woche vor der Versammlung schriftlich oder elektronisch an den/die Landesjugendleiter/in einzureichen.
- 5.5 Über die Versammlung ist ein Protokoll zu führen.
- 5.6 Aufgaben
  - 5.6.1 Anregungen und Vorschläge zur Jugendarbeit im BWLV.
  - 5.6.2 Beschlussfassung über Änderungen der Jugendordnung und Anträge an die Versammlung.
  - 5.6.3 Wahl des Landesjugendleiters/der Landesjugendleiterin sowie seiner Stellvertreter/innen und der weiteren Mitglieder des Fachausschusses für Jugendfragen, ausschließlich der Bezirksjugendleiter/innen.

#### **6. Fachausschuss für Jugendfragen**

Der Fachausschuss setzt sich zusammen aus:

- 6.1 Landesjugendleiter/in
- 6.2 max. vier Stellvertreter/innen des Landesjugendleiters/der Landesjugendleiterin
- 6.3 max. acht Sachbearbeiter/innen

6.4 vier Bezirksjugendleiter/innen sowie deren vier Stellvertreter/innen  
Der Fachausschuss für Jugendfragen arbeitet nach der Geschäftsordnung der Fachausschüsse des BWLV. Eine Personalunion zwischen 6.1 bis 6.4 ist möglich.

#### **6.5 Aufgaben**

- 6.5.1 Erarbeitung und Durchführung des Jugendprogramms auf Landesebene (siehe auch 2.2).
- 6.5.2 Ausarbeitung und Verwaltung des Haushaltsetats der BWLV-Luftsportjugend.

#### **7. Die Landesjugendleitung**

Die Landesjugendleitung setzt sich zusammen aus:

- 7.1 Landesjugendleiter/in
- 7.2 den Stellvertreter/innen des Landesjugendleiters/der Landesjugendleiterin
- 7.3 Aufgaben
  - 7.3.1 Geschäftsführung der BWLV-Luftsportjugend
  - 7.3.2 Vertretung der Luftsportjugend im Gesamtverband:  
Der/die Landesjugendleiter/in ist satzungsgemäß Mitglied des BWLV-Präsidiums.
  - 7.3.3 Vertretung der Luftsportjugend in der Öffentlichkeit:  
Der/die Landesjugendleiter/in wird erforderlichenfalls von seinen Stellvertreter/innen oder einem der von der Landesjugendleitung bestimmten Angehörigen des Fachausschusses vertreten.

#### **8. Wahlverfahren**

- 8.1 Abstimmungen und Beschlüsse werden in einfacher Mehrheit der erschienenen Stimmberechtigten gefasst.
- 8.2 Änderungen der Jugendordnung können nur mit zwei Drittel Mehrheit der erschienenen Stimmberechtigten vorgenommen werden.
- 8.3 Vor Wahlen sollen Personalvorstellungen und Personalbefragungen stattfinden.
- 8.4 Auf Antrag werden Wahlen geheim durchgeführt
- 8.5 Die Wahl erfolgt auf drei Jahre und soll sich mit der Amtszeit der Präsidiumsmitglieder des BWLV decken.

#### **9. Sportliche Betreuung**

- 9.1 Die flugsportliche und handwerkliche Betreuung der Jugendgruppen obliegt den Fluglehrern/Fluglehrerinnen

und Werkstattleitern/Werkstattleiterinnen der zuständigen Fliegergruppen. Sie erfolgt nach den vom Verband gegebenen Richtlinien für den Flugbetrieb und die Arbeit in den Werkstätten.

#### **10. Beiträge, Kassen- und Rechnungswesen**

- 10.1 Die Beitragsleistung der Jugendlichen beschränkt sich auf den regulären Beitrag als ordentliche oder außerordentliche Mitglieder an ihren Verein, in den die Beiträge für den BWLV und DAeC eingeschlossen sind. Darüber hinaus dürfen an die Jugendlichen keinerlei Beitragsforderungen gestellt werden. Die ausschließlich für Zwecke der Jugendarbeit zur Verfügung gestellten Mittel werden von der Luftsportjugend selbst verwaltet. Die Vereinsjugendgruppen sind für den Nachweis einer zweckentsprechenden und ordnungsgemäßen Verwendung verantwortlich.
- 10.2 Die Luftsportjugend des BWLV verpflichtet sich, den Behörden der Länder, Regierungsbezirke, Kreise und Gemeinden, die Mittel für die Jugendarbeit zur Verfügung zu stellen, alle Aufschlüsse zu geben, aus denen die ordnungsgemäße Verwendung zu ersehen ist.

Vorstehende Jugendordnung wurde beschlossen am 01.09.1973 in Leibertingen von der Landesjugendversammlung  
gez. Frank Schüle  
BWLV-Landesjugendleiter

Vorstehende Fassung wurde überarbeitet und neu bestätigt am 20.09.1997 anlässlich der Landesjugendversammlung in Bartholomä-Amalienhof  
gez. Frank Schüle  
BWLV-Landesjugendleiter

Vorliegende Fassung wurde am 22.10.2016 im BWLV-Fachausschuss Jugend überarbeitet und am 11.09.2021 anlässlich der Landesjugendversammlung auf dem Wächtersberg bestätigt.  
gez. Oliver Goller  
BWLV-Landesjugendleiter

Text: BWLV-Jugend



Start eines Gummimotormodells der Klasse F1B: 30 Gramm Gummi bringen das 200 Gramm leichte Modell auf 70 Meter Höhe

## VORSCHAU NATIONALE FREIFLUG- WETTBEWERBE DES DAEC IM SOMMER 2021

Wettbewerbe im Freien sind nun wieder ohne große Einschränkungen möglich. Der erste nationale Wettbewerb der Freiflieger ist die Deutsche Jugend- und Juniorenmeisterschaft, die am **31. Juli/1. August 2021** in Freienhufen (Lausitz) ausgetragen wird. Jugendliche bis 14 Jahre starten in den beiden Seglerklassen F1A-J und F1H-J mit etwas einfacheren Modellen. Die Junioren bis zu 18 Jahren fliegen in den gleichen Klassen wie die Senioren: Segler, Gummimotormodelle, Verbrenner und Elektroflugmodelle. Parallel zur Jugendmeisterschaft geht es für die Senioren um den Matthias-Hirschel-Pokal.

Vom **3. bis 5. September** fliegen in Manching-Feilenmoos (BY) die Senioren um die Meistertitel. In den internationalen Klassen geht die Meisterschaft über sieben Flüge, in den nationalen über fünf Flüge. Und für die Teilnehmer, die jedes Mal die Maximalzeit von drei bzw. vier Minuten erreichen, geht es mit dem Stechen über verlängerte Flugzeiten weiter.

Ende September kämpfen dann die Junioren und Senioren um die jeweils drei Plätze in der Nationalmannschaft. Seit 2020 hat die FAI einen vierten Platz für eine Sportlerin vorgesehen. Am **25. und 26. September** werden zwei Wettbewerbe ausgetragen, die dann zusammen mit den Meisterschaften über die Teams entscheiden: F1A-Junioren, F1B-Junioren, F1A-Senioren, F1B-Senioren und F1C-Senioren.



Alle notwendigen Informationen gibt es auf der DAeC-Webseite unter [www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/](http://www.daec.de/sportarten/modellflug/leistungssport/f1-freiflug/)

Text und Foto: Bernhard Schwendemann

## TV-AUFTRITT

# TOLLE PRÄSENTATION IM „ZDF-FERNSEHGARTEN“



Moderatorin Andrea Kiewel mit dem F3K-Team und DAeC-Modellflugreferent Sebastian Brandes (rechts)

Die DAeC-Modellflieger waren am 13. Juni zu Gast im „ZDF-Fernsehgarten“. Das F3K-Schleudersegler-Team mit dem amtierenden Weltmeister Henri Sander stellte seinen Sport vor. DAeC-Modellflugreferent Sebastian Brandes erklärte im Gespräch mit Moderatorin Andrea Kiewel die Details. Der „Fernsehgarten“ ist mit bis zu zwei Millionen Zuschauern die erfolgreichste Livesendung im ZDF. Jeden Sonntag lädt der Fernsehsender Gäste aus dem Musik- und Showgeschäft nach Mainz ein. Mit „Daumen hoch“ lobte der DAeC-Präsident Stefan Klett den gelungenen Auftritt auf Facebook.



Die Sendung ist in der ZDF-Mediathek [www.zdf.de/show/zdf-fernsehgarten/210613-sendung-fsg-100.html](http://www.zdf.de/show/zdf-fernsehgarten/210613-sendung-fsg-100.html) abzurufen (oder direkt über den QR-Code). Der Modellflugbeitrag beginnt in der 43. Minute.



Text und Foto: DAeC

## ANNAHMEFRIST FÜR ZUSCHUSSANTRÄGE VERLÄNGERT WICHTIGE INFORMATION FÜR ALLE VEREINSVORSTÄNDE UND JUGENDLEITER

Der Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) hat in seiner Juli-Sitzung entschieden, aufgrund der immer noch vorhandenen Corona-Einschränkungen die **Annahmefrist** für Zuschussanträge bis zum **31. August 2021** zu verlängern.

Damit soll allen auch später geplanten Vereinsjugendmaßnahmen diese Möglichkeit offen sein. **Auch wird die Sonderförderung wie im vergangenen Jahr für 2021 wiederholt.** Reicht alle Fluggebühren eurer Jugendlichen, die bis zum 15. Oktober 2021 anfallen, ein. Dieser Verwendungsnachweis muss dann bis zum 31. Oktober 2021 bei uns eingegangen sein. Der HKF hofft auf rege Beteiligung und appelliert noch einmal an alle Jugendleiter: **Nutzt diese Möglichkeit für eure Jugendlichen. Alle Formulare findet ihr auf der Homepage [www.hanns-kellner-fonds.de](http://www.hanns-kellner-fonds.de) zum Download. Wir haben zudem alle Mitgliedsvereine nochmal per E-Mail über diese Fördermöglichkeit informiert.**



Text: Werner Heidrich, Erster Vorsitzender HKF

## MOTORFLUG/UL

### TERMINTIPP

## FAN-TREFFEN DER C22-FREUNDE

Auf Deutschlands UL-Geländen gehört die betagte C22 dazu. Hersteller Comco Ikarus aus Mengen brachte die C22 in den 1980er-Jahren auf den Markt und landete damit einen großen Erfolg. Noch heute sind 184 Exemplare bei den Verbänden registriert. Am **Wochenende vom 27. bis 29. August 2021** treffen sich die Freunde der Rohr-Tuch-Konstruktion am Flugplatz Heide-Büsum (EDXB). Infos gibt es online unter [www.flugplatz-heidebuesum.de](http://www.flugplatz-heidebuesum.de).

Text und Foto: DAeC/red.



Wer den Klassiker C22 liebt, ist beim Fan-Treffen Ende August in Heide-Büsum gut aufgehoben

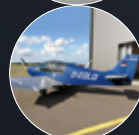
– Anzeige –

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



Kundenmaschine, der Flugwerft Steinle im 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](http://www.LANITZ-AVIATION.com)



Die Piloten des SFC Hockenheim trafen sich zum Sunset-Fliegen

## ÜBERWÄLTIGENDE EINDRÜCKE:

# ABENDFLIEGEN AM FLUGPLATZ HOCKENHEIM

**Den längsten Tag des Jahres und den astronomischen Beginn des Sommers am 21. Juni wollten die Segelflieger des Sportfliegerclubs Hockenheim würdig begehen: Eine größere Gruppe traf sich am frühen Abend, um die untergehende Sonne über Hockenheim aus der Luft zu erleben.**

Gekommen waren überwiegend jüngere Vereinsmitglieder, aber auch ein paar alte Hasen. Die Segelflugzeuge wurden an den Start gerollt und die leistungsstarke, dieselbetriebene 320 PS starke Seilwinde am anderen Ende der 900 Meter langen Start- und Landebahn in Position gebracht. Jedes der beiden ausgezogenen, über tausend Meter langen Kunststoffseile zieht nacheinander ein Segelflugzeug in weniger als einer Minute auf Ausklinkhöhe. Ohne Zweifel ist dies die umweltfreundlichste Startart. Mit einem mit Pflanzenöl betriebenen Rückholfahr-

zeug werden die auf Seiltrommeln aufgespulten Seile wieder zum Startpunkt ausgezogen.

Auch das Schleppflugzeug DA40 wurde gebraucht, denn einige der Piloten wollten ihre Fertigkeiten im Segelkunstflug demonstrieren. Die schwache Abendthermik hätte bei einem Windenstart keine größeren Höhen ermöglicht. Der kunstflugtaugliche Doppelsitzer ASK21 wurde mehrmals an dem rund 50 Meter langen Schleppseil auf 1.200 Meter geschleppt. Die abgespulten Kunstflugprogramme konnten von den Zuschauern bewundert werden. Loopings, Rollen und Turns sowie weniger bekannte, aber dennoch atemberaubende Kunstflugfiguren wurden an den leuchtenden Abendhimmel gezaubert.

Inzwischen war die Sonne an den Horizont gewandert und präsentierte ein überwältigendes, langanhaltendes Abendrot. Die rötliche Färbung des Himmels entsteht durch die Streuung des Sonnenlichts. Wenn das Sonnenlicht durch die Atmosphäre auf die Erde trifft, werden die einzelnen Lichtstrahlen an den Gas-, Staub- und Wasserteilchen in der Atmosphäre gestreut. Je energiereicher das Licht, desto stärker ist die Streuung. Blaues Licht ist kurzweilig und energiereich, es wird des-

halb stärker gestreut. Nur das energieärmere orangefarbene und rote Licht wird sichtbar.

Nun standen Windenstarts an. Alle wollten in die Luft, aber nicht nur einmal. Mit Schlepphöhen von 350 bis 400 Metern über dem Flugplatz konnte die Piloten ein paar Kreise ziehen und im fast lautlosen Gleitflug das grandiose Schauspiel der untergehenden Sonne bewundern.

Bis zum Ende der Dämmerung wurden 28 Windenstarts durchgeführt. Zwei erfahrene Windenfahrer lösten sich nacheinander ab. Die letzten Landungen erfolgten kurz nach 22 Uhr. Fliegen nach Sichtflugregeln ist bis zum Ende der „bürgerlichen Dämmerung“ erlaubt.

Die Flugzeuge mussten noch gewaschen und in die große Halle eingeräumt werden. Bordbücher mussten noch geschrieben und Gerätschaften aufgeräumt werden. Schließlich wurde es Zeit für einen gemeinsamen Imbiss und ein Feierabendgetränk. Ein erlebnisreicher und beeindruckender Abend ging zu Ende. Allen, die dabei waren, wird er in guter Erinnerung bleiben.

Text: Dieter Krieger, SFC Hockenheim  
Fotos: Kevin Schöniger



Bis zum Ende der Dämmerung gab es 28 Windenstarts

# SEGELFLIEGERTAG 2021 IN RASTATT ABGESAGT

**Ursprünglich hätte im Herbst dieses Jahres der Deutsche Segelfliegertag in Rastatt stattfinden sollen, dann war eine Verschiebung auf Februar 2022 angedacht. Dies alles ist nun nicht der Fall, die Veranstaltung wurde abgesagt. Hierzu hat die Bundeskommission Segelflug im DAeC eine Stellungnahme abgegeben, die nachfolgend im Wortlaut wiedergegeben wird.**

„Liebe Segelflieger:innen, nachdem wir im Mai mit den Ausrichtern entschieden haben, den Segelfliegertag 2021 auf den 12.02.2022 zu verschieben, haben sich neue Erkenntnisse und Sachverhalte ergeben.

Wir haben uns alle gefreut, den langersehnten Segelfliegertag möglichst ohne große Einschränkungen in Präsenz in Rastatt durchführen zu können.

Jedoch bestehen trotz der Terminverschiebung weiterhin diverse Planungsunsicherheiten, aufgrund der nicht absehbaren weiteren Entwicklung der Pandemie und der möglichen Wechselwirkung mit dem Segelfliegertag 2022 im Oktober.

Obwohl ein sehr gutes Konzept vorlag und die ausrichtenden Vereine sehr viel Arbeit in die Ausrichtung bereits investierten, können sie das sich daraus ergebende finanzielle Risiko nicht tragen.

Wir bedanken uns ausdrücklich bei der Akaflieg Karlsruhe und der Fliegergruppe Gaggenau für ihre geleistete Arbeit.

Damit muss der Segelfliegertag 2021, wie auch 2020 abgesagt werden. Somit bleibt uns nur zu hoffen, dass der Segelfliegertag 2022 im Oktober in Koblenz wie gewohnt stattfinden kann. Wir bitten euch, dies bei euren Planungen zu berücksichtigen und eure Mitglieder entsprechend zu informieren.

Informationen über die Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug werden noch bekannt gegeben.

Mit freundlichen Grüßen, der Vorstand der Buko Segelflug – Andreas Wenzack, Mario Wichmann, Chris Klingler, Michael Dalitz, Rudi Baucke.“

Text: Bundeskommission Segelflug im DAeC

## DEUTSCHES SEGELFLUGMUSEUM MIT MODELLFLUG

# BROSCHÜRE ZUM ERSTEN RHÖN-SEGELFLUGWETTBEWERB



**Mit den Anfängen des Rhön-Wettbewerbs beschäftigt sich die neue Broschüre des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe**

Der Rhön-Segelflugwettbewerb, kurz: „Die Rhön“, war von 1920 bis 1939 eine jährliche Luftsportveranstaltung auf der Wasserkuppe in der Rhön. Im Rahmen dieser Veranstaltungsreihe wurde von den teilnehmenden Flugzeugkonstruktoren, -bauern und -piloten der Gleitflug zum modernen Segelflug weiterentwickelt.

Der initiative Aufruf zum ersten Wettbewerb vom 15. Juli bis 31. August 1920 erfolgte im März 1920 in der Zeitschrift „Flugsport“ durch den Flugtechnischen Verein Dresden, der seinerzeit den Verband Deutscher Modell- und Gleitflugvereine leitete. Die organisatorische „Oberleitung des Rhön-Segelfluges“ hatte bei den ersten Veranstaltungen Oskar Ursinus inne.

Im Archiv des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe finden sich alle Ausgaben der Zeitschrift „Flugsport“, die von Oskar Ursinus herausgegeben wurde. Dazu hat das Museum nun eine Broschüre herausgegeben. In dem Sonderheft abgedruckt sind die ersten Überlegungen für den Segelflugwettbewerb auf der Wasserkuppe und dessen Ausschreibung. Die Teilnehmermeldungen selbst und die Teilnehmer mit ihren Segelflugzeugen und ihren Konstruktionen werden vorgestellt. Die Preise, die gespendet wurden, sowie der Ablauf des Wettbewerbes sind ebenfalls dort nachzulesen.

Die Ergebnisse und die Entscheidungen des Preisgerichtes sind interessant zu lesen. In der Broschüre sind alle Seiten aus der Zeitschrift „Flugsport“ enthalten, die mit dem Wettbewerb der ersten Rhön zu tun haben. Überdies sind viele Bilder, auch seltene Bilder aus dem Jahr 1920, mit abgedruckt.

Für eine Schutzgebühr von 3 Euro kann das Sonderheft aus der Reihe „Geschichte des Segelflugs“ im Museumsshop erworben werden. Für 5 Euro (inklusive Porto und Verpackung) schickt das Museum die Broschüre auch gerne per Post zu. Diese kann per E-Mail bestellt werden unter [kontakt@segelflugmuseum.de](mailto:kontakt@segelflugmuseum.de).

Text: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/red.  
Foto: Segelflugmuseum



Während die Piloten in Laichingen ein wohlverdientes Püschchen im Schatten nahmen, bekamen sie Gesellschaft



Ein Vogel ließ sich auf dem Arcus nieder



Dort gefiel es ihm so gut, dass er eine ganze Weile blieb

## IMPRESSIONEN AM FLUGPLATZ LAICHINGEN GEFIEDERTER FLIEGERKAMERAD ALS BEGLEITER

An den Flugplätzen im Land geht es meistens recht friedlich und entspannt zu – so auch neulich, als einige Mitglieder des FSV Laichingen sich an einem heißen Tag ein kleines Püschchen im Schatten eines Arcus gönnten. Dabei leistete ihnen dieses Mal allerdings ein besonderer Fliegerkamerad Gesellschaft: ein Vogel hatte es sich auf dem Flugzeug bequem gemacht und ließ sich von den menschlichen Umtrieben um ihn herum nicht weiter stören. Vielmehr schien es

ihm dort so gut zu gefallen, dass er sich gleich aus mehreren Blickwinkeln fotografieren ließ.

Welcher Spezies der gefiederte Kamerad denn nun angehörte, ließ sich aus dem Bildmaterial nicht so genau erkennen (Tipps nimmt die adler-Redaktion gerne unter [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de) entgegen). Eins aber steht fest: Die Natur auf den Flugplätzen im Land ist einzigartig, sie bietet ausgezeichnete Bedingungen für Flora

und Fauna; insbesondere die gefiederten Mitbewohner sind zahlreiche Gäste. Und so haben die Flieger in Laichingen an jenem Tag einfach nur das getan, was wohl die meisten an ihrer Stelle getan hätten: Sich an der freundlichen Begleitung des kleinen Piepmatzes erfreut und die herrliche Natur um sich herum genossen.

Text: red.  
Foto: FSV Laichingen

## OLDTIMER-SEGELFLIEGEN ZWISCHEN VIRNGRUND UND ALBTRAUFL ERFOLGREICHE GENERALPROBE ABSOLVIERT



Die Mg 19b der Sportfliegergruppe Feldkirch

Für Dienstag, 7. September, bis Samstag, 11. September 2021, ist ein Oldtimer-Segelflugtreffen in Ellwangen geplant (siehe auch Ankündigung im Juli-adler). Nachdem sich das Treffen wegen der Pandemielage verschoben hatte, fand Anfang Juni in kleinerem Rahmen zumindest schon einmal ein Vortreffen auf dem Flugplatz Erpfental bei der Fliegergruppe Ellwangen statt.

Mit der Mg 19a von Mario Selss und der Mg 19b der Sportfliegergruppe Feldkirch waren gleich zwei Steinadler dabei. Ein Super

Blanik der Flugsportgemeinschaft Fürstenfeldbruck, Matthias Schleinzler mit seiner Weihe und die Slingsby T.21b Sedbergh von Mario Selss waren ebenfalls vertreten.

Die Teilnehmer zeigten sich begeistert von der Organisation und der Gastfreundschaft der Ellwanger Fliegerkameraden. Nach der gelungenen Generalprobe hoffen nun Mario Selss und die Fliegergruppe Ellwangen, dass die Pandemielage das Treffen im September erlaubt. Aktuelle Hinweise dazu gibt es auf der Homepage der Fliegergruppe Ellwangen.

Die Anmeldung für das Treffen ist online unter [www.fliegergruppe-ellwangen.de](http://www.fliegergruppe-ellwangen.de) möglich. Weitere Informationen zum Treffen gibt es bei Mario Selss unter [mario.selss@kabelmail.de](mailto:mario.selss@kabelmail.de), Telefon 0177 81 20 00 93 oder per E-Mail unter [fliegergruppe-ellwangen@web.de](mailto:fliegergruppe-ellwangen@web.de).

Text: Peter Dresen und Fliegergruppe Ellwangen/red.  
Fotos: Peter Dresen



Eine Slingsby T21.b im F-Schlepp

HERZLICHE EINLADUNG!

# TRUDEL-WOCHENENDE FÜR LUFTSPORTLERINNEN

„Trudeln: Dein Segelflugzeug befindet sich plötzlich in einer schraubenförmigen, vertikal geneigten Bahn und dreht sich wie ein Korkenzieher um die Hochachse nach unten. Die Strömung am Flügel und Höhenleitwerk ist zum größten Teil abgerissen, dadurch verlierst du sehr schnell sehr viel Höhe“.

(aus: Segelfliegen Grundausbildung/Dirk Corporaal)

Du bist Luftsportlerin und wolltest schon immer einmal mit einem „Profi“ eine Trudeleinweisung machen? Dann komm am Freitag und Samstag, 15. und 16. Oktober 2021, zum Trudel-Wochenende auf das Fluggelände Blaubeuren!

Der Förderverein Segelkunstflug stellt nicht nur seinen doppel-sitzigen Fox zur Verfügung, sondern auch Fluglehrer. Nach einer ausführlichen Theorie-Einweisung am Freitagabend hat jede Teilnehmerin die Möglichkeit, am Samstag mindestens einen Start im doppelsitzigen Fox mit Fluglehrer zu machen und unter Anleitung zu trudeln.

**Wann:** Freitag/Samstag, 15./16. Oktober 2021  
Anreise Freitag bis 18 Uhr, Beginn Theorie 18.30 Uhr  
**Wo:** Sonderlandeplatz Blaubeuren (EDMC)  
**Kosten:** 20 Euro Teilnahmegebühr  
16 Euro pro Start (Mitglied Förderverein Segelkunstflug)  
25 Euro pro Start (kein Mitglied im Förderverein Segelkunstflug)  
**plus** Kosten F-Schlepp auf ca. 1.500 Meter

**Übernachtungsmöglichkeiten:** Campen direkt auf dem Flugplatz ist möglich, ferner gibt es in der Umgebung von Blaubeuren zahlreiche Anbieter von Zimmern

**Anmeldung bitte bis spätestens 6. Oktober 2021** bei Beate Rein, Frauenbeauftragte des BWLV, unter rein@bwlw.de. Die maximale Teilnehmerzahl beträgt 15 Personen.

Text: Beate Rein, Beauftragte für Frauensport im BWLV

HISTORIE DER AKAFLEG-GRUPPEN

## FORSCHUNG, PLANUNG UND KONSTRUKTION UNTER EINEM DACH

Die Akademischen Fliegergruppen in Deutschland, kurz Akafliegs, sind eine Besonderheit. Sie verknüpfen im Bereich Luftfahrt die Forschung und Ausbildung mit dem baupraktischen Handwerk sowie fliegerischen Fähigkeiten. Oder anders ausgedrückt: Akafliegs planen, rechnen und konzipieren ein Flugzeug inklusive der zu verwendenden Materialien, bauen es, und ihre Mitglieder setzen sich am Ende hinein und fliegen es. Es sind Studenten, die nicht nur ein erhebliches Vertrauen in die eigenen vielfältigen Tätigkeiten entwickeln, sondern auch ihr im Studium erlerntes Wissen ausbauen und festigen. Akafliegs planen und bauen Prototypen, keine Serienmodelle. Und: Akafliegs sind studentische, nichtschlagende (aber fliegende) Verbindungen.

Es war überfällig, eine Gesamtschau der deutschen Akademischen Fliegergruppen zusammenzustellen. Diese hat Alexander Willberg nun mit seinem Buch „Akaflieg – Die berühmten Flugzeuge der akademischen Fliegergruppen“ vorgelegt. Darin listet der Autor akribisch die deutschen Akaflieg-Gruppen auf und zeichnet ihre Geschichte und ihre wichtigsten Entwicklungen nach.

Für Leser aus Baden-Württemberg dürften dabei insbesondere die heimischen Akafliegs, etwa in Karlsruhe, Stuttgart oder Esslingen interessant sein, deren Historie in dem Buch ausführlich erläutert wird. Spannend nachzulesen sind auch die Erläuterungen zu den bahnbrechenden Flugzeugtypen, die aus den Akafliegs heraus entstanden sind – etwa der fs 24 Phönix, den Hermann Nägele und Richard Eppler in den 1950er-Jahren in Zusammenarbeit mit der Akaflieg Stuttgart bauten. Jene Konstruktion ging als erstes Segelflugzeug aus glasfaserverstärktem Kunststoff in die Geschichte ein.

„Akaflieg“ passt gut in die Aktivitäten des Bundesausschusses Historie und Technik im DAeC, dessen Vorsitzender der Autor Alexander Willberg ist. Einige der ehrenamtlichen Mitglieder brachten sich sehr weitgehend in das Buchprojekt ein. „Akaflieg“ ist daher ein Gemeinschaftswerk.

Text: red./DAeC  
Foto: z

**BÜCHER**



Geburtsort vieler bahnbrechender Entwicklungen: Die Akaflieg-Gruppen

**Alexander Willberg**  
**Akaflieg – Die berühmten Flugzeuge der akademischen Fliegergruppen**

Motorbuch Verlag Stuttgart  
224 Seiten, 220 Bilder  
Preis: 39,90 Euro  
ISBN 978-3-613-04250-6



VORREITER IM KUNSTSTOFF-SEGELFLUGZEUGBAU

# WECHSELVOLLER GESCHICHTE EINES DENKWÜRDIGEN UNTERNEHMENS

Mehr als 40 Jahre nach dem Konkurs von Glasflügel liegt nun endlich eine umfassende Darstellung der Geschichte dieses bedeutenden Herstellers des beginnenden Zeitalters der Flugzeuge aus glasfaserverstärkten Kunststoffen vor. Autor Wolfgang Binz schildert im Detail schon die Anfänge von Glasflügel, als der Bau von Segelflugzeugen noch gar nicht Gegenstand der Firmentätigkeit war, sondern Eugen und Ursula Hänle mit der H 30 GfK ein rein privates Abenteuer erlebten.

Der Autor hat für das Buch eine geradezu unglaubliche Fülle an bisher nicht bekannten Daten und Fakten zusammengetragen. So ergibt sich zum Beispiel aus der Auswertung der Bilanzen ein doch völlig anderes Bild der unternehmerischen Qualitäten und wirtschaftlichen Erfolge von Eugen Hänle als bisher. Anders als gelegentlich kolportiert, war die Firma zunächst überaus erfolgreich. Warum Eugen Hänle dann sein Lebenswerk aus den Händen genommen wurde, sei hier nicht verraten, aber es wird im Detail im Buch analysiert. Dabei stützt sich der Autor, soweit irgend möglich, auf Dokumente und an einigen Stellen auch auf Aussagen von Zeitzeugen, aber er vermeidet es, sich in den vielen Gerüchten und Spekulationen zu verstricken.

Auch die Zeit nach dem tragischen Tod von Eugen Hänle wird in einer Tiefe dargestellt, die jedem Leser die Möglichkeit gibt, sich sein eigenes Urteil über die Vor-

gänge zu bilden. Dem Verfasser ist es gelungen, durch die Darstellung von Fakten und die Auswertung von umfangreichem Archivmaterial ein schlüssiges Bild der Abläufe festzuhalten. Dabei kommen auch Vorgänge zur Sprache, die nicht schön sind, ja manches erscheint einfach fast unglaublich, und wirft so ein zweifelhaftes Licht auf manche bisherige Betrachtungsweise. Aber nur so kann man verstehen, warum aus dem größten Hersteller von Segelflugzeugen zu Beginn des Kunststoffzeitalters binnen weniger Jahre ein konkursreifes Unternehmen wurde. Es folgen dann noch die gescheiterten Rettungsversuche.

Doch ein Buch über Glasflügel wäre nicht umfassend, ohne auch die Geschichte des „Erben“ von Eugen Hänle, Hansjörg Streifeneder zu schildern. Und dann wird das Bild abgerundet durch das Kapitel über Ursula Hänles Firma Start & Flug. Insgesamt ein wirklich lesenswertes Buch mit einer Fülle neuer Erkenntnisse, die in sehr spannender Weise geschildert werden. So wird dem Andenken an Eugen Hänle und der von ihm und seinem Team geschaffenen Flugzeuge endlich der rechte Rahmen geschaffen.

Das Buch kann ab sofort beim Eqip Verlag in Bonn unter: [www.eqip.de](http://www.eqip.de) bestellt werden.

Text: Petra Schneuwly,  
Präsidentin Glasflügel-Förderverein  
Foto: Eqip Verlag



Alles über Eugen und Ursula Hänles Lebenswerk ist im neuen Glasflügel-Buch zusammengetragen

**Wolfgang Binz**  
**Glasflügel**  
**Eugen Hänle – Der Pionier im GfK-Flugzeugbau**  
272 Seiten, gebunden,  
Format: 240 x 300 mm  
mit fast 500 Abbildungen  
(Fotos, Dokumenten, Zeichnungen,  
Dreiseitenansichten)  
Verlag: Eqip Werbung &  
Verlag GmbH, Bonn  
ISBN: 978-3-00-069412-7  
Preis: 59 Euro zuzüglich  
Versandkosten

## REGIONEN

### Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# MIT LEICHTEM GEPÄCK UNTERWEGS

Zum internationalen Airport wurde kürzlich das Musbacher Fluggelände: Gegen 19.26 Uhr meldeten sich am 11. Juni zwei niederländische Piloten in Englisch mit ihren Segelflugzeugen zur Landung an.

An sich nichts Besonderes, doch auf die Frage, wo sie denn herkämen, hatten Alfred Paul Alferts und Mark Leeuwenburgh eine spannende Geschichte parat: Beide waren gegen 13 Uhr auf dem niederländischen Flugplatz Soesterberg, der

rund 20 Kilometer von Utrecht entfernt liegt, zu einem spontanen Wandersegelflug gestartet.

Anfangs hatten sich die beiden ASG-29-E-Piloten demnach mit einer nur 500 Me-



ter hoch reichenden Thermik auseinandersetzen müssen, und mehrfach hatten sie von der Flugsicherung Freigaben gebraucht, um besondere Lufträume queren zu dürfen. An Luxemburg vorbei, war es über die Eifel gegangen, dann hatten sie die Vogesen angefliegen. Die Aufwinde waren dabei immer besser geworden. Am Schwarzwaldrand hatten beide schließlich stolze 2.500 Meter NN erreicht, und der Blick über den urwüchsigen Nordschwarzwald hatte sie nachhaltig begeistert.

Nach der Landung fragten die zwei jungen Männer, wo man übernachten könne. Vereinsmitglied Max Kappler empfahl ihnen ein Hotel in Kälberbronn. Das nutzten die beiden gerne, und sie entschlossen sich spontan, übers Wochenende in Musbach zu bleiben. Tags darauf absolvierten beide Flüge um die 628 Kilometer, die sie über den Schwarzwald und die Schwäbische Alb führten. Die Freude war groß, dass sie über atemberaubenden Landschaften hohe Schnitte erfiegen konnten. So legten sie teilweise 165 Kilometer in einer Stunde zurück.

Am Sonntag ging's zurück nach Soesterberg. Lediglich die letzten 70 Kilometer benötigten die Piloten dann noch den



Der Blick auf den Flugplatz Musbach und über den Schwarzwald begeistert nicht nur einheimische Piloten – auch zwei niederländische Piloten hatte es kürzlich bei einem spontanen Wandersegelflug dorthin verschlagen

Hilfsmotor, wie sie später mitteilten. Ankommen war Pflicht, denn montagfrüh wartete der Betrieb auf sie.

Alfers und Leeuwenburgh bedankten sich bei den Musbacher Segelfliegern für

eine tolle Atmosphäre und gute Gastfreundschaft. In drei Tagen Wandersegelflug hatten sie je eine Strecke von rund 1.700 Kilometern erflogen.

Text und Foto: Lothar Schwark

## Region 7 – Schwarzwald

# UMWELTFREUNDLICHE STARTWINDE MIT FLÜSSIGGAS-ANTRIEB



Der Breisgauverein für Segelflug hat eine neue Startwinde, die mit Flüssiggas angetrieben wird

Am zweiten Wochenende im Juni 2021 wurde die neue Startwinde des Breisgauvereins für Segelflug auf dem Segelfluggelände Kirchzarten in Betrieb genommen. Diese neue Seilwinde der englischen Marke SkyLaunch hat 367 PS und wird mit Liquified Petroleum Gas (LPG), auch Flüssiggas oder Autogas genannt, angetrieben. Sie ist leistungsstark, umweltfreundlich und zukunftsorientiert.

Auf dem Segelfluggelände Kirchzarten im Dreisamtal vor den Toren Freiburgs werden Segelflugzeuge mithilfe einer Seilwinde in die Höhe gezogen. Seit Inbetriebnahme des Segelfluggeländes 1975 wird diese Aufgabe von einer im Verein selbst gebauten Startwinde zuverlässig übernommen. Diese wurde damals mit technischer und materieller Unter-



**Bei der Übergabe der Winde (v.l.): Harald Ebner, Felix Wolf, Dieter Gerieg, Tobias Ernst, N.N., Norbert Weinhold, Pascal Seiterich, Georg Gundermann, Mike Groves, Valentin Schmid**

stützung von Mercedes konstruiert, wobei das Fahrgestell, auf dem die Winde montiert ist, aus dem Jahr 1954 stammt. Diese Seilwinde mit dem Kennzeichen SW9063 hat fast 50 Jahre hervorragende Arbeit geleistet und viele Segelflieger gut in die Luft gebracht.

Inzwischen sind neue Segelflugzeuge von Generation zu Generation schwerer geworden, wofür die bisherige Winde nicht mehr ausreichend stark war. Obwohl der Dieselverbrauch der SW9063 bei der Nutzung für Segelflugzeugstarts sehr gering ist, summiert sich der Gesamtverbrauch nach über 50.000 Starts doch zu einer nicht zu unterschätzenden Größe.

### **Verein will Beitrag zum Klimaschutz leisten**

Seitdem Norbert Weinhold Erster Vorsitzender des Vorstands des Breisgauvereins für Segelflug ist, wurde sowohl auf die schrittweise Erneuerung des Flugzeugparks als auch auf die Anschaffung einer neuen Winde hingearbeitet. Diese sollte die Kriterien Sicherheit, Zuverlässigkeit, Umweltfreundlichkeit sowie Zukunftsfähigkeit erfüllen. Die neue Winde der Marke Skylaunch aus England vereinigt diese Kriterien.

Umwelt- und Klimaschutz sind für den Breisgauverein für Segelflug wichtig. Aus diesem Grund wollte der von Norbert Weinhold geführte Vorstand eine Startwinde mit geänderter Antriebstechnologie. In der näheren Auswahl standen

eine Startwinde mit Elektromotor und eine mit LPG-Antrieb. Nach Rücksprache mit Experten aus verschiedenen Fachbereichen fiel die Entscheidung zugunsten eines Antriebs mit LPG.

### **Große Vorteile von Flüssiggas gegenüber anderen Antrieben**

Der Vorteil im Vergleich zum Antrieb mit dem bisher verwendeten Diesel liegt in der deutlich saubereren Verbrennung. Eine elektrische Winde war an den vorhandenen Leitungen wegen des kurzfristigen hohen Energiebedarfs nicht zu betreiben, und eine Pufferbatterie wäre schon mit einer großen negativen CO<sub>2</sub>-Bilanz in den Betrieb gegangen. Bei der Nutzung und der zu erwartenden Lebensdauer der Batterien wäre das nicht umweltfreundlich gewesen. Dazu kommt, dass LPG ein Abfallprodukt bei der Erdölförderung ist, das in Raffinerien anfällt und dort normalerweise abgefackelt wird.

Es entsteht also durch die Verwendung in der Startwinde kein zusätzlicher negativer CO<sub>2</sub>-Beitrag. Somit wird der schon immer umweltfreundliche und naturliebende Segelflug in Kirchzarten noch umweltfreundlicher.

### **Seilwinde bekommt bald ein Kennzeichen**

Nach der endgültigen Zulassung der Startwinde bekommt diese ein Kennzeichen für Seilwinden auf Flugplätzen und soll die nächsten Jahrzehnte auf dem Segel-

fluggelände Kirchzarten Segelflugzeuge sicher in die Luft bringen.

Der Breisgauverein für Segelflug hat jahrelang auf die Anschaffung einer neuen Seilwinde hingearbeitet. Dennoch wäre es ohne die Förderung durch den Badischen Sportbund Freiburg nicht möglich gewesen. Dafür dankt der Verein dem Badischen Sportbund Freiburg sehr.

### **Rege Beteiligung der Vereinsmitglieder bei der Übergabe**

Die Übergabe der neuen Startwinde durch den Hersteller war eine ausgesprochen interessante Angelegenheit. Winde und das übergebende englische Team wurden freudig empfangen. Neben dem Prüfer des BWLV, Harald Ebner, und dem fast kompletten Vorstand waren viele Scheinpiloten und Flugschüler vor Ort. Es gab eine längere Einweisung und viele Fragen an den Hersteller, bevor der erste Start und die ersten praktischen Einweisungen erfolgen konnten.

Die durch die neue Seilwinde erreichten Ausklinkhöhen sind sehr erfreulich, insbesondere wenn schwerere Segelflugzeuge wie zum Beispiel das einsitzige Leistungsflugzeug Discus 2c FES oder das doppelsitzige Leistungsflugzeug Duo Discus am Start sind. Insgesamt war die Übergabe ein erfreuliches Ereignis beim Breisgauverein für Segelflug.

**Text und Fotos: Birgitt Weinhold und Konstantin Hansen**



**Das Modell der Marke Skylaunch stammt aus England**

## WAHLPRÜFSTEINE

## ACHT FRAGEN AN DIE POLITIK

Am 26. September 2021 wird der neue Bundestag gewählt. Der DAeC hat den Parteien Fragen gestellt, um zu erfahren, welche Positionen sie zu Luftsportthemen vertreten. Es ist ausdrücklich erwünscht, dass auch Vereine diese Fragen für ihre Gespräche mit den Bundestagskandidaten nutzen.

Die Parteien haben sich für diese sogenannten Wahlprüfsteine auf ein Verfahren geeinigt und Onlineportale dafür eingerichtet. Ein Verband/Verein darf acht Fragen stellen. Dabei muss er sich kurz fassen. Zulässig sind maximal 300 Zeichen pro Frage. Die Fragen des DAeC sind auch auf [www.daec.de](http://www.daec.de) zu finden. Mit Antworten ist im August zu rechnen. Sobald sie vorliegen, werden sie ebenfalls auf der Website veröffentlicht.

### 1. Luftraum

Der Luftraum ist der Sportplatz der Piloten. Bei der Deutschen Flugsicherung sind wir anerkannter und respektierter Gesprächspartner für kooperative Luftraumgestaltung. Wie werden Sie sicherstellen, dass der Luftraum für den Luftsport nicht weiter eingeschränkt, sondern gemeinsam gestaltet wird?

### 2. Umwelt

Piloten haben einen besonderen Blick auf dieses Land. Sie erfahren intensiv die Schönheit, aber auch die zunehmende Gefährdung unserer Umwelt. Fliegen ist mehr als ein kurzer Spaß. Wie möchten Sie den Luftsport unterstützen, umwelt- und klimafreundlicher zu werden, ohne die Ausübung einzuschränken?

### 3. Natur

Die Flugplätze der Luftsportler sind nachweislich wertvolle Lebensräume – auch für gefährdete Pflanzen und Tiere. Der sichere Flugbetrieb verlangt, dass der Großteil der Flächen nur extensiv genutzt wird. Wie wollen Sie den Verei-



Mithilfe der sogenannten Wahlprüfsteine gilt es, die Interessen des Luftsports in der Politik vor der Bundestagswahl zu vertreten

nen helfen, diese wichtigen Biotope nachhaltig zu erhalten?

### 4. Flugbetrieb

„Verstehen statt verbieten“ ist seit vielen Jahrzehnten das Motto der gemeinsamen Arbeit der Umweltschützer und Luftsportler. Das Ergebnis: Freiwillige, gemeinsam abgestimmte Maßnahmen für sensible Landschaften schützen effektiv – besser als Verbote! Werden Sie diesen Weg unterstützen?

### 5. Vereine

Luftsport ist ohne ehrenamtliches Engagement nicht möglich. Unsere Vereine leisten einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag zur sinnvollen Freizeitgestaltung. Dabei geht es ebenso um anspruchsvolle Technik wie um soziales Miteinander. Wie wollen Sie Ehrenamt und Vereine fördern?

### 6. Spitzensport

Deutsche Luftsportler sind im internationalen Wettbewerbsgeschehen außerordentlich erfolgreich und erkämpfen viele

Medaillen. Für unser Land ist das ein erheblicher Imagegewinn. Wie wollen Sie den nichtolympischen Spitzensport fördern und insbesondere den Luftsport?

### 7. Wirtschaftsfaktor

Flugplätze sind für die Infrastruktur unverzichtbar, speziell in strukturarmen Räumen. Unsere Flugzeuge werden überwiegend von mittelständischen Betrieben produziert und vertrieben. Werden Sie den Luftsport als Teil des Luftverkehrs in Ihrer Verkehrspolitik unterstützen? Mit welchen Maßnahmen?

### 8. Recht

Der rechtliche Rahmen für den Luftsport ist streng. Wie steht Ihre Partei dazu, dass alle Piloten von Motorflugzeugen und Motorseglern sich vor Beginn ihrer Ausbildung und dann alle fünf Jahre auf eigene Kosten einer Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) unterziehen müssen?

Text: DAeC

Foto: Deutscher Bundestag/Achim Melde

## BITTE BEWERBUNGSFRIST BEACHTEN!

## BETEILIGUNG DER BUNDESWEHR BEI FLUGPLATZFESTEN

Die Bundeswehr will auch 2022 Veranstaltungen von Luftsportvereinen unterstützen. Der zuständige Verbindungsmajor des Luftwaffenamtes bittet aber um Verständnis, dass aufgrund der politischen Entscheidungen und des Abbaus der Bundeswehr im Vergleich zu den Vorjahren weniger Veranstaltungen und Wünsche berücksichtigt werden können. **Bewerbungen für Bundeswehrunterstützung im Jahr 2022 müssen bis Freitag, 14. November 2021, in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle eingegangen sein.** Weitere Infos gibt es unter [www.daec.de](http://www.daec.de).

Text: DAeC

**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!**

## BWL-V-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
31.07.21	01.08.21	MD	Deutsche Jugend- u. Juniorenmeisterschaft Freiflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Freienhufen/Lausitz
31.07.21	12.08.21	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
31.07.21	14.08.21	SF	12. Segelflug-WM Junioren, Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Tabor/Tschechien
01.08.21	07.08.21	LJ	Jugend fliegt, Lager d. Bundesluftsportjugend – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.com">www.luftsportjugend.com</a> – abgesagt	Flugplatz Eisenach-Kindel
04.08.21	06.08.21	A	BWL-V-Notabsprung-Seminar – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Tannheim (EDMT)
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: <a href="mailto:t.schmidt@daec.de">t.schmidt@daec.de</a>	Lachen-Speyerdorf
06.08.21	15.08.21	LJ	BWL-V-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Sinsheim
07.08.21	13.08.21	LJ	Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – Info: <a href="http://www.jufli-leibertingen.de">www.jufli-leibertingen.de</a>	Flugplatz Leibertingen
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: <a href="mailto:t.schmidt@daec.de">t.schmidt@daec.de</a>	Rotenburg
08.08.21	22.08.21	SF	36. Segelflug-WM, Renn-, Standard- und Clubklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Montluçon/Frankreich
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Junioren Burg Feuerstein – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Burg Feuerstein, EDQE
12.08.21	22.08.21	LJ	BWL-V-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Berneck
14.08.21	21.08.21	MD	Freiflug Ebene F1 Senioren- u. Junioren-WM – Info: <a href="http://www.vol-libre-moncontours.fr">www.vol-libre-moncontours.fr</a>	Moncontour/Frankreich
14.08.21	22.08.21	LJ	BWL-V-Streckenfluglager (StreLa) – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.08.21	28.08.21	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: <a href="http://www.luftsportjugend.com">www.luftsportjugend.com</a>	St. Auban/Frankreich
20.08.21	28.08.21	MF	Motorkunstflug-EM – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Breclav/Tschechien
26.08.21	29.08.21	SF	24. Kleines Segelflug-Oldtimertreffen – Info: <a href="http://www.flieger-strausberg.de">www.flieger-strausberg.de</a>	Flugplatz Strausberg
27.08.21	29.08.21	MF	C22-Treffen – Info: <a href="http://www.flugplatz-heidebuesum.de">www.flugplatz-heidebuesum.de</a>	Flugplatz Heide-Büsum (EDXB)
29.08.21		A	Flugplatzfest m. Fly-In Erbach – Info: <a href="http://lsvrbach.de">lsvrbach.de</a>	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: <a href="https://frmd.ro">https://frmd.ro</a> – abgesagt	Turda/Rumänien
03.09.21	05.09.21	MD	DM Freiflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Manching (BY)
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Berlin
04.09.21	05.09.21	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: <a href="http://www.lsr-aalen.de">www.lsr-aalen.de</a> – abgesagt	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – <a href="http://www.fliegergruppehuelben.de">www.fliegergruppehuelben.de</a>	Flugplatz Hülben
07.09.21	11.09.21	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Ellwangen – Info: <a href="http://www.fliegergruppe-ellwangen.de">www.fliegergruppe-ellwangen.de</a> – neuer Termin!	Flugplatz Erfpentel
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: <a href="http://www.fliegergruppehuelben.de">www.fliegergruppehuelben.de</a>	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	RL-F1D 3.u.4. Ranglisten-Wettbewerb u. DMM F1D – Info: <a href="mailto:hans.kordubel@t-online.de">hans.kordubel@t-online.de</a>	Frankenheim Rhön/TH
11.09.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a> – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
11.09.21	12.09.21	LJ	BWL-V-Landesjugendversammlung mit Fly-In Wächtersberg – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Wächtersberg
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: <a href="http://www.flugtag-sinsheim.de">www.flugtag-sinsheim.de</a>	Flugplatz Sinsheim
11.09.21	12.09.21	A	Elektrifly-In Grenchen – Info: <a href="https://electrifly-in.ch">www.https://electrifly-in.ch</a>	Grenchen/Schweiz
18.09.21	27.11.21	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
19.09.21		A	BWL-V-Mitgliederversammlung – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a> – neuer Termin!	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
20.09.21	24.09.21	SF	BWL-V-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Blumberg – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Blumberg
20.09.21	25.09.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a> – Ersatztermin für Lehrgang im Frühjahr!	Bildungsstätte Klippeneck
25.09.21	26.09.21	SF	Walters DoSi-Wettbewerb Blumberg – Info: <a href="http://vollarco@funflying.de">vollarco@funflying.de</a>	Flugplatz Blumberg
25.09.21	01.10.21	MF	BWL-V-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a> – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
02.10.21	09.10.21	SF	BWL-V-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Hayingen – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Flugplatz Hayingen
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
15.10.21	16.10.21	A	(B) BWL-V-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: <a href="mailto:heuberger@bwlv.de">heuberger@bwlv.de</a>	online
15.10.21	16.10.21	LS	Trudelwochenende für Luftsportlerinnen – Info: <a href="mailto:rein@bwlv.de">rein@bwlv.de</a>	Flugplatz Blaubeuren
16.10.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
16.10.21	17.10.21	A	Drachenfest Hülben – Info: <a href="http://www.fliegergruppehuelben.de">www.fliegergruppehuelben.de</a>	Flugplatz Hülben
22.10.21	23.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a> (neuer Termin)	Flugplatz Ammerbuch
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.21	03.11.21	LJ	(B) BWL-V-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Klippeneck oder online
04.11.21	06.11.21	LJ	(B) BWL-V-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: <a href="http://www.bwlv.de">www.bwlv.de</a>	Klippeneck oder online
06.11.21	07.11.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a> – neuer Termin!	Bildungsstätte Klippeneck
08.11.21	21.11.21	MF	WM Navigationsflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Die Boord/Südafrika
13.11.21		A	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
13.11.21		A	DFS-Pilotentag – Info: <a href="http://www.dfs.de">www.dfs.de</a>	Langen b. Frankfurt/Main
13.11.21	14.11.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a> – neuer Termin!	Bildungsstätte Klippeneck
13.11.21	14.11.21	MD	DM Freiflug-Saal – Info: <a href="mailto:eder-h@arcor.de">eder-h@arcor.de</a>	Ingolstadt
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
21.11.21			BW-Meisterschaft Freiflug-Saal – Info: <a href="mailto:beschwende@t-online.de">beschwende@t-online.de</a>	Schorndorf
29.11.21	04.12.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: <a href="mailto:birkhold@bwlv.de">birkhold@bwlv.de</a>	Bildungsstätte Klippeneck
04.12.21		MF	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
06.12.21	08.12.21	MD	Saafly WM F1D – Info: <a href="https://frmd.ro">https://frmd.ro</a> (→ International competitions)	Slanic Prahova/Rumänien
26.05.22	29.05.22	MF	DM Ultraleichtflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – neuer Termin!	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
07.07.22	17.07.22	A	World Games – Info: <a href="http://www.theworldgames.org">www.theworldgames.org</a>	Birmingham, Alabama (USA)

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiball, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
MF = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de). Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) → Verband/Service → Unser Verband → Bezahler „Bildungsurlaub“) sowie unter [www.bildungszeit-bw.de](http://www.bildungszeit-bw.de). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

# NÄCHSTE AUFFRISCHUNGSSCHULUNG STEHT AN

Wie bereits mehrfach berichtet, bietet der BWLV seine Fluglehrer-Auffrischungsschulungen in diesem Jahr ausschließlich als Online-Veranstaltungen an. Drei Termine wurden bereits erfolgreich absolviert, ein weiterer Termin wird noch im Oktober angeboten. Nachfolgend noch einmal die wichtigsten Punkte zur Organisation der kommenden Auffrischungsschulung.

Folgender weiterer Termin für die Online-Auffrischungsschulung ist in diesem Jahr festgelegt (jeweils Freitag/Samstag):  
**15./16. Oktober 2021**

## Wie kann ich mich zu einer BWLV Fluglehrerauffrischungsschulung anmelden?

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

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



In diesem Jahr gibt es noch einen Termin im Oktober für die Fluglehrer-Auffrischungsschulungen des BWLV im Online-Format

- Beschreibung für den Ablauf der Veranstaltung

**Bitte unbedingt beachten:** Der BWLV unterscheidet bei der Anmeldung in Personen mit Zugang zum Online-Verwaltungsprogramm [Vereinsflieger.de](http://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](http://www.bwlv.de) (→ Verband/Service → Unser Verband → „Bezahler“ Bildungsurlaub).

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

## FLUGSICHERHEIT

## FLUGSICHERHEITSPREIS DES MAGAZINS LUFTSPORT BESONDERE AUSZEICHNUNG UND WICHTIGER ANSPORN

Gleich zwei der vier Gewinner des Flugsicherheitspreises 2020/2021, den das Magazin LuftSport ausgeschreiben hatte, stammen aus Baden-Württemberg: Sowohl der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV wie auch der Luftsportverein Backnang-Heiningen haben kürzlich die begehrte Auszeichnung erhalten. Dies zeigt, welch hohen Stellenwert die Flugsicherheit im Land hat. Der BWLV freut sich sehr über diese Anerkennung und gratu-

liert allen Beteiligten sehr herzlich zu dieser tollen Würdigung!

Bereits zum dritten Mal hatte das Magazin LuftSport den Flugsicherheitspreis ausgeschreiben. Die Jury – bestehend aus namhaften Vertretern aus verschiedenen Bereichen des Luftsportes – hatte die eingereichten Beiträge begutachtet und nach einem vorab festgelegten Bewertungsschema beurteilt. Da die Punktabstände zwischen den Bestplatzierten

am Ende nur sehr gering waren, hat sich die Jury nach eigenen Angaben entschlossen, vier Gewinner zu küren und unter diesen keine Platzierungen vorzunehmen. Neben dem Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV und dem Luftsportverein Backnang-Heiningen wurden auch Ulf Bartkowiak als Einzelperson sowie der Luftsportverein Bückeberg-Weinberg ausgezeichnet. Alle vier Sieger erhalten neben Urkunden ein Preisgeld in Höhe von 500 Euro.





Bei der Übergabe der Urkunde des Flugsicherheitspreises (v.l.): Christian Schulz für den AK Flugsicherheit im BWLV, Klaus Fey (Chefredakteur und Herausgeber Magazin LuftSport) sowie BWLV-Präsident Eberhard Laur

## Bewusstsein für Flugsicherheit geschaffen

Die Jury bescheinigt beiden baden-württembergischen Preisträgern, dass sie entscheidend dazu beitragen, ein Bewusstsein für die Flugsicherheit im LuftSport zu schaffen und diese voranzubringen. Im Falle des AK Flugsicherheit heißt es in der Begründung: „Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband gründete im Juli 2019 den Arbeitskreis Flugsicherheit mit dem Ziel, eine Sicherheitskultur in den Vereinen und bei allen Luftsportlern zu schaffen, Unfälle und andere sicherheitsrelevante Vorfälle zu verringern, Vereinen und Mitgliedern Hilfestellung und Werkzeuge hierzu anzubieten und die Wahrneh-

mung des Luftsports in der Öffentlichkeit zu verbessern.“ Lobend hervorgehoben wurde, dass im Rahmen der Aktion „Safety First“ ein Flyer an alle Verbandsmitglieder verteilt worden sei, zudem werde in fortlaufenden Beiträgen im „adler“, über die Homepage sowie mittels Filmen auf YouTube das Thema Flugsicherheit ständig präsent gehalten. Das habe auch bereits erste Vereine inspiriert, angeregte Maßnahmen umzusetzen.

## „Von Vertrauen geprägte Arbeitsatmosphäre“

Dies sei etwa beim Luftsportverein Backnang-Heiningen der Fall. Dort hätten drei Vertrauenspiloten die AG Flugsicherheit gegründet. Im Rahmen des „Backnanger Modells“ sei ein Melde- und Redlichkeitssystem eingeführt worden, das dem in der Berufsflygerei ähnele, aber auf die Bedürfnisse im Verein zugeschnitten sei. „In einer von Vertrauen geprägten Arbeitsatmosphäre werden hier Menschen dazu ermutigt, wesentliche sicherheitsrelevante Informationen zu benennen und zu teilen. In nur vier Monaten wurden über das Online-Formular bereits 15 sicherheitsrelevante Meldungen eingereicht, untersucht, kategorisiert und in Form von Sicherheitshinweisen, Checklisten und Verfahrensänderungen aufgearbeitet“, so die Jury.

## Hohe Qualität der eingereichten Beiträge

Zur Übergabe der Urkunde an den AK Flugsicherheit im BWLV war Klaus Fey, Chefredakteur und Herausgeber des

Magazins LuftSport, nach Stuttgart in die Geschäftsstelle des BWLV gekommen. Dort nahmen Christian Schulz in Vertretung des AK Flugsicherheit sowie Präsident Eberhard Laur für den BWLV die besondere Auszeichnung entgegen.

Klaus Fey würdigte die hohe Qualität der eingereichten Beiträge, dankte den Sponsoren für die Bereitstellung des Preisgeldes und hob die Arbeit des AK Flugsicherheit im BWLV als besonders beispielhaft hervor. „Ich würde mir wünschen, dass noch viel mehr Vereine in dem Maße mitmachen und aufspringen, wie es der Luftsportverein Backnang-Heiningen getan hat“, so Fey.

## Flugsicherheitsarbeit ist wichtige Dienstleistung des BWLV für seine Mitglieder

Christian Schulz, der auch als Präsidialrat für Flugsicherheit und besondere Aufgaben im BWLV aktiv ist, bedankte sich im Namen des Arbeitskreises Flugsicherheit und betonte, dass der Preis ein großer Ansporn für alle Beteiligten sei. „Ich verbinde dies mit der Hoffnung, dass die Luftsportler sehen, dass sich Flugsicherheit auszahlt“, so Schulz. Es brauche einen Bewusstseinswandel, hin zu dem Motto: „Flugsicherheit ist geil!“. „Diesen Bewusstseinswandel herbeizuführen, ist unser Ziel, so Schulz.“ Dafür habe man im AK Flugsicherheit die richtigen, sehr kompetenten Mitarbeitenden. Gleichzeitig sei der Arbeitskreis Flugsicherheit eine wichtige Dienstleistung des BWLV an seine Mitglieder. „Der Preis ist eine schöne Anerkennung, und ich hoffe, dass unsere Arbeit weiter Früchte trägt“, lautete Schulz' Fazit.

Abschließend gratulierte BWLV-Präsident Eberhard Laur sehr herzlich zu der Auszeichnung. „Ich bin ungeheuer stolz. Wir haben top professionelle, super ausgebildete Leute in unserem Arbeitskreis Flugsicherheit, und die Arbeit, die dort geleistet wird, ist einfach klasse.“ Auch Laur betonte, wie wichtig die Flugsicherheit sei und wie sehr sie in Fleisch und Blut übergehen müsse: „Flugsicherheit kann man nicht kaufen, man muss sie sich erarbeiten. Und das geht nur, wenn sie wieder und wieder ins Bewusstsein gerufen wird.“ Mit dem Tun des Arbeitskreises Flugsicherheit werde dies angemessen und stetig befördert. „Dafür bin ich dankbar, und das ist eine wirklich gute Sache.“



Neben dieser Urkunde erhalten die Preisträger jeweils 500 Euro

Text und Fotos: Simone Bürkle

# DER FSV NAGOLD NIMMT ABSCHIED VON PROFESSOR DR. HANS-JOACHIM AMINDE



Professor Dr. Hans-Joachim Aminde war 50 Jahre lang beim FSV Nagold aktiv

Nach langer Krankheit verstarb am 15. Dezember 2020 unser langjähriger Fliegerkamerad und Fluglehrer Hans-Joachim Aminde. Hans war seit 1970 – aus Berlin kommend – Mitglied bei den Nagolder Fliegern. Neben seiner Tätigkeit als Fluglehrer fand er auch selbst immer wieder Zeit, zuerst mit seiner LS1 und später mit seiner DG 300 eigene Flüge durchzuführen. Als Architekt war er maßgebend am Umbau unserer alten Halle und am Neubau unserer neuen Halle beteiligt.

Generationen von Nagolder Flugschülern werden sich an seinen Spruch von

hinten erinnern, wenn es hieß: „Du fliegst“. Unser Hans war viele Jahre im Vereinsausschuss tätig, wo er es durch seine ausgleichende Art und seinen Humor immer wieder schaffte, hitzige Debatten zu guten Ergebnissen zu lenken.

Leider konnte Hans aus gesundheitlichen Gründen in den vergangenen Jahren nicht mehr fliegen, hielt aber immer Kontakt zum Verein. Er wird allen, die ihn in den 50 Jahren beim FSV Nagold erleben durften, in bester Erinnerung bleiben.

Text und Fotos: FSV Nagold

# FLIEGERGRUPPE GAGGENAU TRAUERT UM EHRENMITGLIED WALTER RHEINSCHMIDT

Im Mai wurde unser Ehrenmitglied Walter Rheinschmidt, der viele Jahre aktiver UL- und Segelflugpilot war, im Friedwald in Lichtenau beigesetzt.

Walter kam Anfang der 1990er-Jahre in unseren Verein. In der Segelflugausbildung kam er schnell voran und machte alsbald den Flugschein. Immer gut gelaunt und mit seinem herzhaften Lachen bereicherte er mit seiner hilfreichen Art den Flugbetrieb und zahlreiche andere Aktivitäten. Seine besonderen Fähigkeiten als ehemaliger Maurerpolier konnte er bei unserem Hallenbau Anfang 1995 auf dem Flugplatz in Baden-Oos demonstrieren. Viele Arbeiten konnten von Vereinsmitgliedern unter seiner Anleitung fachgerecht ausgeführt werden, wodurch viel Geld gespart wurde. Nebenbei baute er einen alten VW-Bus als Startwagen um, der heute noch im Betrieb ist.

Bei der Umwidmung des Flugplatzes zum Ende des letzten Jahrtausends und den Auffüllarbeiten, um der Vernässung der Grasbahn entgegenzuwirken, war Walter wieder in seinem Element. Täglich begleitete er die Arbeiten am Platz und war als Mitglied des Flugplatz Baden-Baden e.V. Ansprechpartner für die ausführende Baufirma.

120.000 Kubikmeter Erde wurden damals bewegt und konnten nach Wegfall der Asphaltbahn einen Flugbetrieb auch in nassen Zeiten garantieren. Nach diesen Aktionen wurde Walter zum Ehrenmitglied der Fliegergruppe ernannt.

Als in der Ultraleicht-Fliegerei immer interessantere Flugzeugmuster entwickelt wurden, war Walter von dieser Art der Fliegerei begeistert. Trotz der damals nicht vorhandenen Erlaubnis, in Baden-Oos zu fliegen, kaufte er sich einen Eurostar. Zuerst flog er in Baiersbrunn auf einem kleinen Platz, später hatte er sein UL in Forchheim stationiert. Immer wieder brachte er die UL-Fliegerei auch in Baden-Oos auf die Tagesordnung, bis diese schließlich vom Flugplatz Baden-Baden e.V. bei der Stadt Baden-Baden beantragt und auch vom Regierungspräsidium genehmigt wurde. Endlich konnte er seinen Eurostar in Baden-Oos stationieren. Weil er immer für die UL-Fliegerei warb, haben viele Mitglieder durch ihn die UL-Fliegerei erlernt.

Aus gesundheitlichen Gründen zog er sich ab dem Jahr 2000 langsam aus der aktiven Fliegerei zurück. 2002 verkaufte er seine D-MWRH an die Gaggenauer Flieger.



Walter Rheinschmidt hat sich besonders für die Ultraleicht-Fliegerei eingesetzt

Die Ultraleicht-Fliegerei hat durch Walter Rheinschmidt einen festen Platz auf dem Flugplatz in Baden-Oos und gerade hat die Fliegergruppe Gaggenau den zweiten roten Eurostar als Nachfolgeflugzeug in Betrieb genommen.

Wir werden Walter immer ein ehrendes Andenken bewahren.

Fliegergruppe Gaggenau, Aeroclub Baden-Baden, Flugplatz Baden-Baden e.V.

Text: Nikolaus Hertweck  
Foto: Susanne Dörr



**Nicht träumen! Fliegen!**

**Wecke den Luftsportler in dir.**



## LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

### BWLTV-JUGEND- UND WEITER- BILDUNGSSTÄTTE KLIPPENECK

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

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

### BWLTV MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

### TOP-TERMINE IM AUGUST 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

BWLTV-Notabsprung-Seminar

04.–06.08.2021 Flugplatz Tannheim  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)

Jugendvergleichsfliegen Leibertingen

07.–13.08.2021 Flugplatz Leibertingen  
Info: [www.jufli-leibertingen.de](http://www.jufli-leibertingen.de)

36. Segelflug-WM Frankreich

08.–22.08.2021 Montluçon  
Info: [www.wgc2021.fr](http://www.wgc2021.fr)

DM Segelflug Junioren

09.–20.08. 2021 Burg Feuerstein  
Info: [www.edqe.de](http://www.edqe.de)

BWLTV-Streckenfluglager (StreLa)

14.–22.08.2021 SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck  
Info: [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)