

MOTORFLUG SEITE 18

AUF DEM WEG ZUR ENDGÜLTIGEN ZULASSUNG

HERIBERT ORLIK BERICHTET ÜBER DEN SELBSTBAU EINER ASSO V ALS EXPERIMENTAL

SEGELFLUG SEITE 28

ABENTEUERLICHER EINSTANDSFLUG

RUDI HAKENJOS ÜBERLEBTE 1933 MIT DER „LORE“ AM KLIPPENECK EINEN SCHNEESTURM



TITELTHEMA SEITE 3

NEHMT RÜCKSICHT AUFEINANDER!

ZUM SAISONBEGINN SOLLTEN STRECKENFLIEGER BESONDERS
GUT ACHTGEBEN AUF DIE WENIGER TRAINIERTEN LUFTRAUMTEILNEHMER





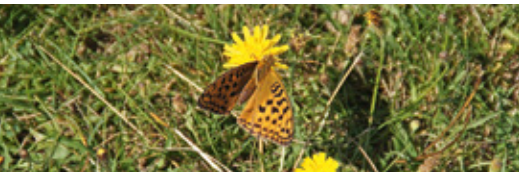
Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

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 Nehmt Rücksicht aufeinander!

ALLGEMEINES

- 4 BWLV fasst wichtige Beschlüsse durch seine Mitglieder im schriftlichen Umlaufverfahren
- 5 Ministerialrat Dr. Manfred Dahlheimer in den Ruhestand verabschiedet
- 6 Web-Seminar zum Thema „Virtuelle Mitgliederversammlung“
- 7 Online-Ausstellung „Wir Juden“ – Jüdische Luftfahrtgeschichte
- 7 Ankündigung – Elektrofliegertreffen in Grenchen
- 8 US-Medical – Covid-19-Impfung
- 8 Forschungsprojekt „Sicher im Sport“
- 8 Korrektur – Flugzeuge verwechselt

UMWELT

- 9 Automatisierte Flugführung
- 11 Luftsport und Naturschutz

LUFTSPORTJUGEND

- 14 Anmeldung zu den BWLV-Jugendlagern möglich!
- 14 Digitaler Jugendleiterlehrgang

HKF

- 15 Förderanträge für den Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds jetzt stellen!

FREIBALLON

- 15 Abenteuerfahrt – Als blinder Pilot mit dem Ballon über den Atlantik

MOTORFLUG/UL

- 18 Bau einer Asso V als Experimental mit 750 Kilogramm MTOW – Teil 2
- 20 Kraftstoff – Die neue MoGas-Karte ist da
- 21 Wintervergügen – Skifliegen mit der Citabria
- 22 Luftsportgeräte-Büro im DAeC – LTA für TL Condor plus
- 23 Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“
- 24 Pandemiefolgen – UL-DM wird erneut verschoben
- 24 Musterzulassung: Flywhale FW 02 – 650 zugelassen
- 25 Luftsportgeräte-Büro – UL-Ausbildung im DAeC
- 27 62. Südwestdeutscher Rundflug

SEGELFLUG

- 28 Text aus einer Schwenninger Chronik von 1977 – Abenteuerlicher Einstandsflug am Klippeneck
- 30 Treffen für Freunde historischer Segelflugzeuge – Oldtimer-Segelfliegen zwischen Virngrund und Albrauf
- 31 Projekt AK-X der Akaflieg Karlsruhe – Nur Flügel ist schöner!

LUFTSPORTLERINNEN

- 33 Lebensretter: Unterwegs als Ambulanzfliegerin
- 34 Onlinetreffen der baden-württembergischen Luftsportlerinnen – Keine Hexerei!
- 35 Unterwegs in Südamerika – Fliegen in Uruguay

REGIONEN

- 37 Region 1: Rheinstetterer Segelflieger ziehen online Bilanz
- 38 Region 3: Fliegergruppe Donzdorf kümmert sich um gefiederte Kameraden
- 38 Region 3: Flugplatzfest in Aalen-Elchingen
- 39 Region 4: Digitale Schulungen beim LSV Roßfeld während des Winters

GRATULATION

- 40 Zum 80. Geburtstag von Siegfried Groell

BÜCHER

- 40 Wolfgang Borgmann: Die Entführung der Landshut in Zeitzeugenberichten

BWL/MITTEILUNGEN

- 41 BWLV-Terminservice 2021

TECHNIK

- 42 Die Technik erinnert

FLUGSICHERHEIT

- 43 Luftraum-Info: TMZ-Flyer neu aufgelegt
- 43 DFS-Info: Alles zu Luftraum E
- 44 Bitte Regelungen für den Anflug in Friedrichshafen beachten!
- 44 Erhöhung der Flugsicherheit
- 44 Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV – Checkliste zum Saisonstart
- 45 DFS: Infos zum sicheren Fliegen in Flughafennähe
- 45 Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) – Neuer „Meldepunkt“ erschienen

ABSCHIED

- 45 Wikhart Denner
- 46 Klaus Zwenig
- 47 Alfred Lohmeyer

ICON-LEGENDE

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

ZUM TITELBILD

Dieses Foto zeigt das Ergebnis harter Arbeit: Heribert Orlik von der Fliegergruppe Offenburg hat über einen Zeitraum von mehr als zehn Jahren eine zweiseitige Asso V als Experimental gebaut. Der Erstflug erfolgte am 18. Juli 2020, nun erwartet Orlik bis Herbst dieses Jahres die endgültige Flugzulassung. Den zweiten Teil seines Selbstbau-Berichts finden Sie auf Seite 18 dieser Ausgabe.

Foto: Martin Bildstein

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

Telefon: 0711 22762-23
E-Mail: adler@bwl/v.de
buerkle@bwl/v.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@bwl/v.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.

NEHMT RÜCKSICHT AUFEINANDER!



Christof Geißler, Referent Segelflug/Motorsegelflug im BWLV

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

in diesem Editorial soll es dieses Mal um die gegenseitige Rücksichtnahme gehen. Keine Sorge, ich werde mich auf fliegerische Themen der Rücksichtnahme beschränken!

Wenn ihr meine Zeilen im adler lest, kann sich schon wieder das eine oder andere geändert haben. So ging etwa der April-adler in Druck mit der Info, dass der Start der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt)

in diesem Jahr auf den 1. April verschoben würde. Das war zu jenem Zeitpunkt aktuell – aber die Bundeskommission (BuKo) Segelflug im DAeC hat sich in Abwägung der Argumente entschieden, den Start auf den 1. Mai zu verschieben. Ich halte das für angemessen. Und sollte es so kommen, dass nicht alle Bundesländer und Flugplätze in gleicher Weise und daher chancengleich an der DMSt teilnehmen können, dann müssen wir dies eben in Kauf nehmen.

Wichtig ist, dass jeder, der die Möglichkeit zum Streckenfliegen hat, diese wahrnimmt und die Flüge für die DMSt über WeGlide hochlädt (alle Infos dazu gibt es in den vergangenen adler-Ausgaben und online auf der BWLV-Homepage). Mit der neuen Wertungsformel für die DMSt-Bundesliga, in der auch große und schnelle Flüge in die Liga-Wertung eines Vereines kommen, sehe ich eine richtungweisende Regel, welche die Leistungen eines Vereines und all seiner Mitglieder, die den Streckenflug betreiben, bewertet und im Wettbewerb mit anderen Vereinen misst.

Damit komme ich auf das Thema „Nehmt Rücksicht aufeinander“ zu sprechen. Während die einen von uns unter den aktuellen Regelungen (Stand April) kaum oder gar nicht fliegen können und den Windenstart in Kleingruppen von bis zu fünf Leuten aus maximal zwei Haushalten nur unter Schwierigkeiten oder gar nicht organisiert bekommen, schaffen es andere – insbesondere im F-Schlepp oder auch Eigenstart –, öfter in die Luft zu kommen. Auch können einige Vereine nicht die obligatorischen Einweisungsflüge ihrer Piloten nach der Winterpause durchführen.

Wenn wir dann alle wieder einigermaßen fliegen dürfen, kann das zur Folge haben, dass die einen bereits mit viel Wasserballast und hoher Flächenbelastung auf großen DMSt-Strecken unterwegs sind, während andere gerade ihre ersten Starts und Stunden im Flugplatzbereich fliegen und mit niedrigeren Geschwindigkeiten und kleinen Radien beim Kurbeln unterwegs sind.

Das ist nicht neu – nur könnte es so sein, dass dieses Phänomen in diesem Jahr besonders ausgeprägt ist. Daher meine Bitte: Nehmt Rücksicht auf diejenigen, die leicht und langsam unterwegs sind; sie haben dieses Jahr möglicherweise wenig Übung, weil sie noch nicht oft in die Luft gekommen sind. Und es können auch Flugschüler sein, die ebenso leicht und relativ langsam unterwegs sind. Auch diese können dann in der Thermik langsam und enger kreisen und innen durchsteigen, obwohl sie es darauf gar nicht absichtlich angelegt haben.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch meine Sorge zum Ausdruck bringen, dass ab und zu mit zu viel Wasserballast gestartet wird. Da gibt es die maximalen Startmassen für das Segelflugzeug und auch die maximale Anhängelast für das Schleppflugzeug, das ist klar. Nur sind es die Verhältnisse jedes Platzes mit Abflugfreiheit, Windverhältnissen und Verhältnissen von Grasstartbahnen bei Nässe, die einen großen Unterschied machen können. Je nach Schleppflugzeug und Startleistung werden da schnell Grenzen erreicht, die vorher nicht eindeutig festgelegt werden können. Auch der Trainingszustand der Schlepppiloten kann eine wichtige Rolle spielen – sie haben dieses Jahr unter Umständen ebenfalls weniger Übung als sonst.

Daher halte ich es für wichtig, dass man sich mit dem Schlepppiloten unterhält, um ein gemeinsames Verständnis für das Schleppen mit Wasserballast zu haben. Es reicht nicht zu sagen: „Ich hab Wasser drin, schlepp mal mit mindestens 130 Stundenkilometern“. Sobald der Schleppzug eine Sicherheitshöhe und passende Geschwindigkeit hat, ist ja alles o.k. – nur bis dahin spielen die besonderen Verhältnisse am Platz die entscheidende Rolle.

Ich habe daher großen Respekt davor, dass Segelflugpiloten gezielt aufgrund der Startverhältnisse weniger Wasserballast tanken oder die Situation erkennen und vor dem Start wieder Wasser ablassen. Jeder von ihnen verzichtet damit gegebenenfalls auf Geschwindigkeits- oder Streckenpunkte, erhöht aber beim Start die Sicherheitsreserve für sich und den Schlepppiloten.

Apropos Sicherheit: Dazu trägt aus meiner Sicht auch die bereits mehrfach erwähnte Aktion des BWLV zur Förderung von Haubenblitzern bei (alles dazu gibt es nachzulesen im adler und online). Meine Bitte: Nehmt diese Chance wahr und rüstet eure Flugzeuge damit aus – ebenso wie mit Farbwarnmarkierungen, sodass ihr jederzeit gut im Luftraum sichtbar seid.

All das meine ich mit „Nehmt Rücksicht aufeinander!“.

Ich wünsche allen eine schöne und sichere (DMSt-)Saison 2021!

Euer



ALTERNATIVE ABSTIMMUNG IN CORONA-ZEITEN

BWLTV FASST WICHTIGE BESCHLÜSSE DURCH SEINE MITGLIEDER IM SCHRIFTLICHEN UMLAUFVERFAHREN

Die Corona-Pandemie stellt seit mehr als einem Jahr Staat, Gesellschaft, Wirtschaft sowie die Sportwelt vor große Herausforderungen. Die gemeinnützigen Vereine, darunter der Luftsport, sind nicht nur in großem Umfang in ihrer sportlichen Betätigung eingeschränkt und erleiden – nicht zuletzt durch Wegfall wichtiger Einnahmequellen wie Vereinsfeste u. a. – finanziell erhebliche Einbußen. Daneben leidet das Vereinsgeschehen, werden Begegnungen im Vereinsrahmen drastisch eingeschränkt und in letzter Konsequenz wird die Durchführung zahlreicher Veranstaltungen, so auch Mitgliederversammlungen, durch die geltenden Abstands- und Hygiene-Vorschriften erschwert bzw. vereitelt.

All dies führte bereits im November vergangenen Jahres dazu, dass der BWLTV seine geplante Jahres-Mitgliederversammlung als Präsenzveranstaltung wegen der Corona-Krise nicht durchführen konnte. Die Lage ist unverändert. Derzeit und bis auf Weiteres ist völlig offen, ob in naher Zukunft die Durchführung einer Präsenz-Mitgliederversammlung möglich erscheint. Das Präsidium plant, eventuell im Oktober eine solche durchführen zu können.

Ungeachtet dessen sind aber schon jetzt einige für die Verbandsarbeit wichtige Beschlüsse zu treffen, die satzungsgemäß der Entscheidung der Mitgliederversammlung zugewiesen sind. **Auf einstimmigen Beschluss des Präsidiums des BWLTV führt der Verband daher aktuell eine „Schriftliche Beschlussfassung im Umlaufverfahren“ anstelle einer Präsenz-Mitgliederversammlung durch.**

Diese Beschlussfassung der Mitglieder im Umlaufverfahren erfolgt abweichend von den satzungsrechtlichen Bestimmungen ohne die Versammlung der Mitglieder. Grundlage hierfür ist Art. 2 § 5 Abs. 3 des Gesetzes zur Abmilderung der Folgen der Covid-19-Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht. Dieses Gesetz hat 2021 weiter Gültigkeit und hilft den Vereinen, auch ohne „Präsenz-Mitgliederversammlung“ über die Runden zu kommen.

Zur Abstimmung in diesem Beschlussverfahren werden folgende Anträge des Präsidiums gestellt:

1. Die Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2019
2. Die Genehmigung des Haushaltsplanes 2021
3. Die Entlastung des Präsidiums und der Geschäftsführung
4. Die Änderung der Satzung durch Aufnahme einer sog. „Sportbundklausel“ in § 2 Abs. 3 der Satzung
5. Die Wahl von zwei Rechnungsprüfern

Die stimmberechtigten Mitglieder des BWLTV wurden vor Kurzem schriftlich über das Umlaufverfahren informiert und um Abgabe ihrer Stimme zu den gestellten Anträgen im schriftlichen Umlaufverfahren **bis spätestens 16. Mai 2021** aufgefordert.

Erfolgreich können die Abstimmungen nur sein, wenn mindestens die Hälfte der zur Stimmabgabe berechtigten Mitglieder ihre Stimmen in Textform innerhalb der gesetzten Frist abgeben und die Beschlüsse mit der nach der Satzung geforderten Mehrheit gefasst werden.

Vorstand und Präsidium des BWLTV rufen daher auch an dieser Stelle alle stimmberechtigten Mitglieder auf, an der Abstimmung im Umlaufverfahren teilzunehmen und das Stimmrecht auszuüben. Nur so kann das Verfahren erfolgreich abgeschlossen werden.

Besondere Aufmerksamkeit gilt dem **Antrag auf Änderung der Satzung in § 2. Hier soll die sogenannte „Sportbund-Anbindungsklausel“** in die Satzung eingefügt werden. Diese Neuregelung in der Satzung ist zwingende Voraussetzung dafür, dass der BWLTV für sich und seine Mitglieder/Luftsportgruppen in den Bezirken Nordbaden und Württemberg den Beitritt zur dortigen Baden-Württembergischen Sportbundorganisation realisieren kann. Die Aufnahme des BWLTV und seiner Vereine in den Württembergischen Landessportbund und den Badischen Sportbund-Nord ist auf der Zielgeraden. Deshalb ist es essenziell, dass insbesondere diese Satzungsanpassung mit großer, satzungsändernder Mehrheit der Mitglieder beschlossen wird.

Die Frist zur Stimmabgabe endet am 16. Mai 2021. Das Ergebnis der Abstimmung wird zu gegebener Zeit den Mitgliedern schriftlich mitgeteilt.

Vorstand und Präsidium bedanken sich schon jetzt für die Unterstützung der Mitglieder im Umlaufverfahren. Die Verbandsführung hofft, im Herbst erstmals wieder in einer Präsenz-Mitgliederversammlung im gewohnten Umfang berichten, über wichtige Themen der Verbandsarbeit sprechen und Beschlüsse fassen zu können.

Text: BWLTV



Der Austausch mit dem BWLV war Dr. Manfred Dahlheimer (rechts) immer wichtig – hier etwa beim Neujahrsempfang am Stuttgarter Flughafen 2018 mit BWLV-Präsident Eberhard Laur



Dr. Manfred Dahlheimer war den Luftsportlern stets ein gern gesehener Gast, insbesondere bei den BWLV-Mitgliederversammlungen

LUFTSPORTLER SAGEN DANK

MINISTERIALRAT DR. MANFRED DAHLHEIMER IN DEN RUHESTAND VERABSCHIEDET

Der langjährige Leiter des Referates Luftverkehr im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ministerialrat Dr. Manfred Dahlheimer, trat Ende April in den wohlverdienten Ruhestand. In ihm verliert die Luftfahrtverwaltung im Land einen hoch qualifizierten Verwaltungsjuristen, der mit großem Fachwissen, aber auch fundiertem praktischem Sachverstand und großer Verwaltungserfahrung das Luftfahrtreferat erfolgreich geführt hat.

Über zwölf Jahre, länger als alle seine Vorgänger im Amt, wirkte Dr. Dahlheimer im Dienste der Luftfahrt im Ministerium. In seine Amtszeit fallen bedeutende Maßnahmen und Aufgaben, welche die Luftfahrt und den Luftsport in den zurückliegenden Jahren nachhaltig prägten und veränderten. Zu nennen ist hier zuvorderst die umfassende Revision der Luftfahrtgesetzgebung mit der Transformation auf Europäisches Recht.

Aber auch die nicht zuletzt mit der Zunahme des Luftverkehrs verbundenen Veränderungen und ihre Folgen gehören zu diesen großen Themen, so unter anderem die Erhaltung der Flugplatzinfrastruktur im Spannungsfeld von Naturschutz und Schallbelastung sowie die Luftraumnutzung durch immer mehr Teilnehmer und zuletzt Drohnen. Last, but not least, war auch die Gemengelage zu bewältigen, welche der Bau (zu) hoher Windkraftanlagen in Flugplatznähe im Konflikt zu Fragen der Flugsicherheit und der Platzzulassung bedingt. Schließlich sei die Corona-Pandemie genannt mit ihren gravierenden Folgen für die Fliegerei.

Dr. Manfred Dahlheimer stellte in all diesen Jahren sein ganzes Wissen und Können in den Dienst der Luftfahrt. Exakt, zielstrebig und geradlinig ging er den Fragen auf den Grund, um vor allem auch pragmatische Lösungen zu finden. So gelang ihm der Ausgleich der Belange des Luftsportes und der Anforderungen von Recht und Luftfahrtverwaltung an den Luftsport. Auf seinen Rat und sein Wort war Verlass.

Hilfreich für sein Wirken waren auch seine umfassenden Kenntnisse der Fliegerei. Diese hatte er unter anderem in jungen Jahren bei der Akademischen Fliegergruppe Freiburg im Rahmen einer Segelflugausbildung erworben. So gehörte er zu den immer weniger werdenden Beamten der Luftfahrtverwaltung, die Recht und Praxis in gleicher Weise kennen und die hieraus notwendigen Entscheidungen wohl abgewogen treffen können.

Der Luftsport war für ihn nicht Randsache am Himmel, sondern ein wichtiger Teil des Geschehens in der Luftfahrt insgesamt und er sah letztlich auch darin die Basis für eine gedeihliche Entwicklung der Luftfahrt in unserem Land. So war Dr. Dahlheimer stets Ansprechpartner, Ratgeber und Helfer, wenn es um luftsportliche Fragen ging. Bei den Mitgliederversammlungen des BWLV unterstrich er mehrfach die Bedeutung des Luftsportes wie auch des Ehrenamtes, nutzte hierbei aber auch die Gelegenheit, mahnend das Wort an die Luftsportler zu richten und aufzuzeigen, wo Schwerpunkte gesetzt werden müssen, um das „Fliegen in seiner schönsten Form“ in eine gute Zukunft zu führen.

Der uneingeschränkte Dank des BWLV und der Luftsportler gehört daher dem scheidenden Referatsleiter Dr. Dahlheimer nicht nur an dieser Stelle. Für den BWLV sprach Präsident Eberhard Laur in einer Grußbotschaft zum Abschied diesen herzlichen Dank aus. Er gab der Hoffnung Ausdruck, dass nach Beendigung der Corona-Krise bei der nächsten Präsenz-Mitgliederversammlung des BWLV auf besondere Weise noch einmal dieser Dank überbracht werden kann.

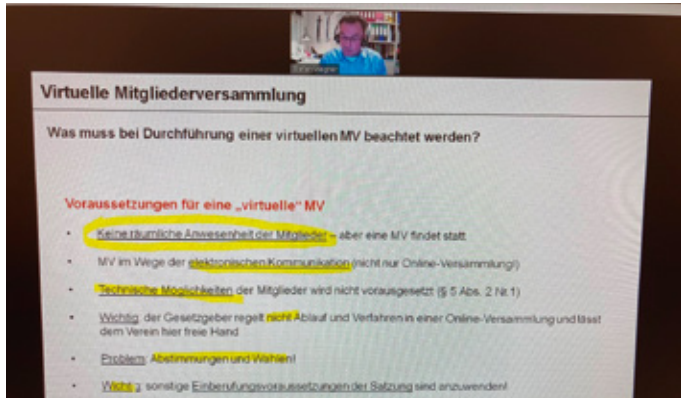
Der BWLV wünscht Dr. Manfred Dahlheimer für die kommenden Jahre alles Gute, Glück, persönliches Wohlergehen und die Erfüllung vieler Vorhaben, die bis dato hinter der beruflichen Inanspruchnahme zurückstehen mussten.

Text: BWLV
Fotos: Archiv BWLV, Simone Bürkle



Nicht nur im Rahmen von Empfängen machte sich Dr. Manfred Dahlheimer immer auch für den Luftsport stark: (v.l.) BWLV-Präsident Eberhard Laur, Dr. Manfred Dahlheimer, Landesverkehrsminister Winfried Hermann und BWLV-Geschäftsführer Klaus Michael Hallmayer

FORTBILDUNG DES BWLV FÜR VEREINSVORSTÄNDE EIN VOLLER ERFOLG



Jurist Stefan Wagner von der Führungsakademie des DOSB erläuterte die wichtigsten Punkte zum Thema „Virtuelle Mitgliederversammlung“

Am 17. März fand ein Web-Seminar für alle BWLV-Mitgliedsvereine statt – es ging um das aktuelle Thema „Wie kann eine virtuelle Mitgliederversammlung rechtssicher stattfinden?“. Es wurde organisiert vom BWLV und durchgeführt von der Führungsakademie des Deutschen Olympischen Sportbundes (DOSB). Jurist Stefan Wagner und Lisa Reich von der Führungsakademie führten durch die Veranstaltung. Rund 120 BWLV-Vereine waren bei der zweieinhalbstündigen Online-Schulung vertreten.

Coronabedingt konnten und können aktuell viele Vereins-Hauptversammlungen nicht stattfinden. Wie soll ein Verein damit umgehen, wenn wichtige Wahlen, Satzungsänderungen oder Haushaltsbeschlüsse anstehen? Genau diese und viele weitere Fragen sowie rechtliche Themen beantworteten die Fachreferenten im Online-Seminar. Allen Teilnehmern wurde darüber hinaus ein umfangreiches Skript mit ausführlichen Erläuterungen und weiterführenden Hinweisen zur Verfügung gestellt.

Die abschließende Fragerunde zeigte, wie aktuell das Thema „rechtssichere virtuelle Hauptversammlung“ die Vereine beschäftigt: Mehr als 50 Fragen wurden fachkompetent durch die Referenten beantwortet.

Im Nachgang zur Veranstaltung waren durchweg positive Rückmeldungen zu verzeichnen. Der BWLV bedankt sich recht herzlich bei dem Team der Führungsakademie des DOSB für das informative und kurzweilige Seminar!

Nachfolgend berichtet Roland Helfer, Vorsitzender des Flugsportvereins 1910 Karlsruhe, wie er die Veranstaltung aus seiner Sicht erlebt hat:

„Vereinsversammlung: virtuell oder verschieben, oder, oder, oder? Die Corona-Situation macht allen Vereinen, nicht nur im BWLV, sondern deutschlandweit Probleme. Zunächst sind es die Lücken in den Vereinskassen, die uns sehr schmerzen. Besonders aber die Lücken in den Ausbildungsfortschritten unserer Flugschüler und Piloten durch die Einschränkungen im Flugbetrieb tun weh.

Nun kommen aber für die Vorstände der Vereine noch andere Fragen oder vielleicht Probleme auf. Was ist mit Vereinsversammlungen? Wie läuft es mit vielleicht notwendigen Wahlen? Hierfür bot der BWLV eigens ein Web-Seminar an.

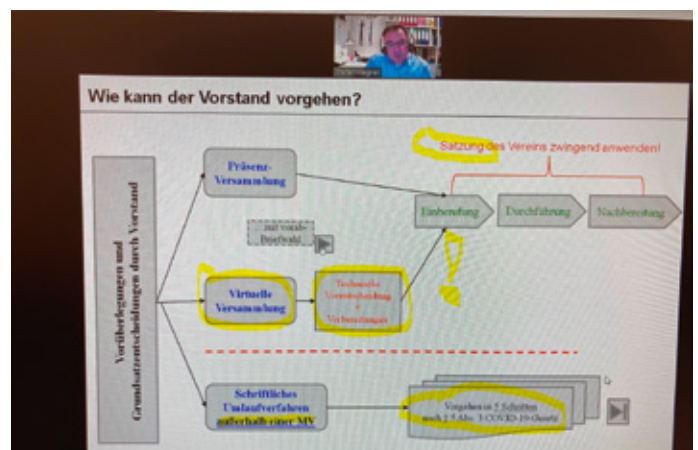
Uns wurde mit einer Präsentation und mithilfe eines kompetenten Referenten aufgezeigt, wie wir in den Vereinen diese Situation meistern können. Zunächst wurden die rechtlichen Grundlagen behandelt. Dabei ging es im Besonderen um den Zusammenhang zwischen Covid-19-Gesetz zum BGB-Vereinsrecht und den Satzungen der Vereine. Hier zeigte sich, dass das Covid-19-Gesetz sowohl das BGB wie auch eine Vereinsatzung überlagert. Deshalb dürfen Sitzungen in den Vereinen – nicht nur die Mitgliederversammlung, sondern auch Vorstandssitzungen – online durchgeführt werden, auch wenn dies in der Vereinsatzung nicht verankert ist.

Pauschale Lösungsansätze, die von jedem Verein angewendet werden können, gibt es nicht, vielmehr muss jeder Verein individuell, unter Zugrundelegung seiner Satzung, entscheiden, wie er mit den durch den Gesetzgeber geschaffenen neuen Möglichkeiten in der Corona-Pandemie umgeht. Dies betrifft insbesondere die Organisation und Durchführung von Versammlungen.

Mein persönliches Fazit aus der Veranstaltung: Ich habe für uns im FSV 1910 Karlsruhe nun Entscheidungen treffen können, bei denen ich vor dem Seminar noch unschlüssig war. Vielen Dank der Moderatorin Lisa Reich und dem Referenten Stefan Wagner. Aber auch herzlichen Dank an den BWLV für die Unterstützung seiner Vereine, die Kostenübernahme sowie die Organisation der Veranstaltung!

Ich bin jedenfalls – vermutlich wie die meisten Kollegen in den anderen Vereinen – für weitere Seminare in dieser Form und auch für andere Themen offen.“

Text: BWLV/Roland Helfer
Screenshots: Martin Bayer



Es wurden verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie ein Vorstand derzeit eine Mitgliederversammlung gestalten kann

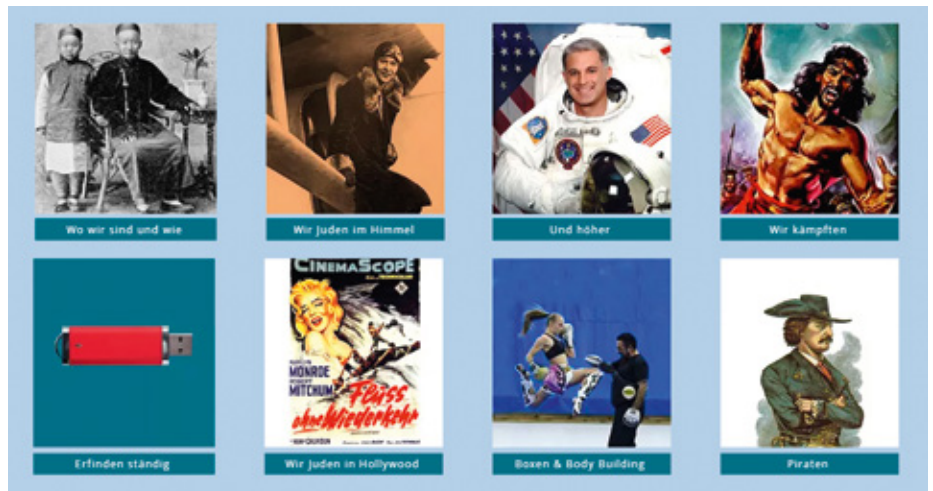
ONLINE-AUSSTELLUNG „WIR JUDEN“

JÜDISCHE LUFTFAHRTGESCHICHTE

Der Verein „Demokratie und Information“ (Dein) zeigt derzeit eine Online-Ausstellung zum Festjahr „1.700 Jahre jüdisches Leben in Deutschland“. Zahlreiche Bilder und Texte präsentieren Juden auf allen Kontinenten und richten das Augenmerk auf deren herausragende Leistungen: Erfinder, Models oder Piraten, berühmte Boxer, gefeierte Kriegshelden oder bekannte Schauspieler.

Unter dem Kapitel „Wir Juden im Himmel“ werden auch besondere Errungenschaften von Juden in der Luftfahrt sowie Erfinder und Piloten porträtiert – darunter zum Beispiel Lily Steinschneider, die erste Pilotin in Österreich-Ungarn, der französische Luftfahrtingenieur Marcel Dassault und der österreichische Segelflug-Pionier Robert Kronfeld.

Entwickelt wurde „Wir Juden“ vom Münchner Politologen und Kommunikationspsychologen Leo Sucharewicz, Vorsitzender des Trägervereins „Demokratie und Information“. Er sagt dazu: „Antijüdische Vorurteile wurden und werden produziert – manchmal richtig



Die virtuelle Ausstellung „Wir Juden“ will gegen antisemitische Vorurteile angehen und zeigt die besonderen Leistungen von Juden auf allen Kontinenten, auch in der Luftfahrt

industriell – und verbreitet. Die Ausstellung „Wir Juden“ entlarvt die Vorurteile als das, was sie sind: blanker Unsinn.“

Die Ausstellung soll durch Vorträge und Seminare ergänzt werden. Sie ist zunächst mit 14 Kapiteln gestartet, die inhaltlich laufend erweitert werden. Das Projekt wird vom Bundesinnenminis-

terium sowie vom Zentralrat der Juden in Deutschland gefördert.



Die Ausstellung ist online zu finden unter www.wir-juden.com. Auch auf Facebook gibt es Infos unter dem Stichwort „Wir Juden“.

Text: PM/red.
Foto: z

ANKÜNDIGUNG

ELEKTROFLIEGERTREFFEN IN GRENCHEN

Am **Wochenende 11./12. September** findet in diesem Jahr erneut das Fly-In für Elektroflieger am Regionalflughafen in Grenchen/Schweiz statt. Es dient als Treffpunkt von Experten und Interessenten für elektrisch angetriebene Flugzeuge, die das Ziel haben, die lautlose und emissionsfreie Luftfahrt mit ihren Ideen zu beschleunigen.

Neben zahlreichen Flugzeugen mit Elektro- und Hybridantrieb gibt es ein Symposium mit Vorträgen verschiedener Referenten. Im Vorjahr waren einige Besonderheiten bei dem Treffen vorgestellt worden, unter anderem etwa das ultraleichte Segelflugzeug Birdy

aus Deutschland. Auch Prominenz war vor Ort, darunter der Pilot der Solar Impulse 2, Bertrand Piccard. Zudem wird erneut die sogenannte eTrophy ausgetragen – hierbei gibt es Preise für den längsten elektrischen Nonstop-Anflug zu dem Treffen zu gewinnen. Interessierte Piloten können sich hierfür bereits jetzt anmelden.



Alle Infos zu dem Treffen gibt es online unter <https://electrify-in.ch>.

Text: red.

– Anzeige –

Bose A20
Aviation Headset

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

Aufgepasst! Wer sich bei der Ausübung seiner Rechte als Pilot oder in anderen sicherheitsrelevanten Funktionen der Luftfahrt auf ein US-Medical stützt (betroffenes Luftfahrtpersonal), muss sich an die Vorgaben der FAA halten. Bereits am 27. Februar hatte die FAA gegenüber der „single dose Johnson & Johnson’s Janssen Covid-19 vaccine“ eine Art Unbedenklichkeit ausgesprochen, diese aber an eine wichtige Bedingung geknüpft: „... however, a 48-hour No Fly/No Safety-Related Duty“ interval must be observed after the injection“.

Mit der aktuell gültigen Meldung schließt sie die Produkte von Pfizer-BioNTech und Moderna in diese bedingte Unbedenklichkeit ein. Damit sind nun drei Seren von der FAA approved, „may receive“ formuliert die FAA. Betroffen sind Piloten, die mit einer US-Lizenz in Europa fliegen, aber auch solche, die auf der Grundlage einer US-Lizenz mit einer EASA-Validation agieren.

Text: Jürgen Leukefeld, DAeC

ONLINEBEFRAGUNG ZUM THEMA SEXUALISIERTE GRENZVERLETZUNGEN UND GEWALT FORSCHUNGSPROJEKT „SICHER IM SPORT“

Das Universitätsklinikum Ulm und die Bergische Universität Wuppertal haben eine Onlinebefragung für die größte deutsche Breitensport-Studie zu sexualisierten Grenzverletzungen, Belästigung und Gewalt gestartet. Mehrere Landessportbünde fördern das Projekt mit dem Titel „Sicher im Sport“. Bei der groß angelegten Online-Umfrage können Sportlerinnen und Sportler ab 16 Jahren mitmachen.

Die anonyme Befragung befasst sich mit den Erfahrungen von Sportlerinnen und Sportlern in Sportvereinen. Mitmachen können Personen, die mindestens 16 Jahre alt sind und Mitglied in einem Sportverein in Deutschland sind oder waren. Die Teilnahme an der Studie ist freiwillig, die Teilnahme kann jederzeit abgebrochen werden. Die durchschnittliche Bearbeitungs-

zeit für das Ausfüllen des Onlinefragebogens beträgt ca. 20 bis 30 Minuten. Alle gesammelten Informationen sind streng vertraulich und werden ausschließlich zu Forschungszwecken verwendet und nicht an Dritte weitergegeben.

Die Befragung sammelt Informationen über negative, potenziell verletzende Handlungen oder Verhaltensweisen, die die Befragten möglicherweise im organisierten Sport (zum Beispiel im Sportverein) erlebt haben. Ziel ist es, mehr über dieses Problem erfahren, um Menschen vor ähnlichen Erfahrungen besser schützen zu können. Auch wer keine negativen Erfahrungen gemacht habe, kann und sollte teilnehmen – dies helfe zu verstehen, wie weit verbreitet diese Probleme seien, heißt es auf der Infoseite der Forscher.

Weitere Informationen zur Studie gibt es auf der Website des Universitätsklinikums Ulm oder auf der Website der Bergischen Universität Wuppertal. **Der Link zur Onlinebefragung: https://ww2.unipark.de/uc/Vereinsmitgliederbefragung_SicherImSport.**



Der BWLV setzt sich ganz klar gegen sexualisierte Gewalt, Grenzverletzungen und Belästigungen ein. Dazu hat er zwei Schutzbeauftragte ausbilden lassen. Diese sind jederzeit (auch anonym) ansprechbar: Chris Henninger (c.henninger@bwl.v.de) und Dennis Austel (austel@bwl.v.de).

Text: red.

KORREKTUR

FLUGZEUGE VERWECHSELT

Aufmerksame Leser haben es bemerkt: Im Artikel „Zum Gedenken an den Tod der ersten Flugbegleiterin Europas“ im April-adler über den folgenschweren Flugzeugabsturz einer Swissair-Maschine von 1934 hat sich ein Fehler eingeschlichen. Der Autor Helmut Friedrich hatte vermutet, im Fliegenden Museum in Aalen-Elchingen gebe es ein baugleiches Flugzeug wie die damalige Unglücksmaschine, eine Curtiss T-32 Condor II. Tatsächlich aber steht in dem Museum eine De Havilland DH 89 Dragon Rapide – diese ist das Flugzeug, das auf Seite 8 abgebildet war. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

Text: red.

AUTOMATISIERTE FLUGFÜHRUNG:

JEDE FLUGROUTE INDIVIDUELL KLIMAFREUNDLICHER GESTALTEN

Individualisierte Flugrouten können dabei helfen, den menschengemachten globalen Temperaturanstieg zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Luftverkehrsmanagement deutlich stärker automatisiert werden, als das heute der Fall ist. Das vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) neu gestartete Projekt „Der individuelle und automatisierte Luftverkehr“ (DIAL) bündelt in den nächsten vier Jahren Forschungsarbeiten, um die Automatisierung der Flugführung auszubauen.

So können Flugplaner für jedes Flugzeug am Himmel maßgeschneiderte klimaoptimierte Routen anbieten, die etwa Gebiete in der Atmosphäre mit langlebiger Kondensstreifenbildung umgehen. Nicht-CO₂-Effekte wie Kondensstreifen-Zirren tragen rund zwei Drittel zur Klimawirkung des Luftverkehrs bei.

Individueller und automatisierter Luftverkehr

Heutige Luftraumstrukturen und das Luftverkehrsmanagement sind in erster Linie auf Sicherheit und Kapazität optimiert. Mit der richtigen Automatisierung lässt sich dies um klimaschonende Zielgrößen wie minimaler CO₂-Ausstoß und Verringerung der Kondensstreifenbildung erweitern. Die DLR-Forscherinnen und Forscher



Das DLR will helfen, Flugrouten so zu optimieren, dass sie den bestmöglichen Klimaschutz bieten

entwickeln im Projekt DIAL Verfahren, die eine gleichzeitige Optimierung nach mehreren klimarelevanten Faktoren und eine erhöhte Kapazität des Luftverkehrsmanagements ermöglichen.

Dabei ist immer das bestehende Sicherheitsniveau die Messlatte. Gleichzeitig soll das Luftverkehrsmanagement mit zunehmender Automatisierung produktiver werden. Das macht die Verkehrsfüh-

rung am Himmel zusätzlich robuster und flexibler, wenn die Nachfrage wieder steigt. Um diese Ziele zu erreichen, haben sich sieben DLR-Institute unter der Leitung des Instituts für Flugführung zu dem Projekt zusammengefunden.

Automatisierung für eine freiere Routenführung

Individuell klimaoptimierte Flugtrajektorien brauchen freie Kapazitäten im Luftraum. Diese freien Kapazitäten verspricht die zusätzliche Automatisierung im heutzutage hochkomplexen Gesamtluftverkehr. „Innovative ATM-Konzepte wie beispielsweise ‚Single Controller Operations‘ werden dabei eine wichtige Rolle spielen. Bei dem Konzept wird die Arbeitslast so reduziert, dass ein einziger Lotse einen Sektor überwachen kann“, sagt Projektleiter Dr. Maik Friedrich vom DLR-Institut für Flugführung. Auch das Konzept der sektorlosen Flugführung, bei dem Lufträume nicht mehr in Sektoren unterteilt sind, wird im Fokus von DIAL stehen. Diese Ansätze zur Umgestaltung des Luftverkehrsmanagements werden vom DLR seit längerem erforscht und jetzt unter dem Gesichtspunkt der höheren Automatisierung weiterentwickelt.



Echtzeit-Simulation von Luftverkehrssituationen im ATMOS-Simulator gehören zum Projekt



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

July 14 – 17, 2021
Friedrichshafen | Germany



expo



#weareGA

#aerofriedrichshafen

Meteorologische Expertensysteme für die Flugplanung

In DIAL werden die Forschenden zudem neuartige meteorologische Verfahren in Expertensystemen entwickeln, welche sowohl langfristig als auch kurzfristig in die Flugplanungen eingehen und so Sicherheit und Klimaschutz unterstützen. „Diese Verfahren behandeln Wetterrisiken wie Gewitter und Vereisung, Extremereignisse wie Vulkanasche und Wüstenstaub sowie Welt- raumwetter“, sagt Dr. Thomas Gerz vom DLR-Institut für Physik der Atmosphäre. „Insbesondere nehmen diese auch die Klima- und Umweltschonung in den Blick.“ Wettervorhersagen von ein bis fünf Tagen werden die Flugplanung im Vorfeld verbessern. Ebenso werden kurzfristige Vorhersagen in die finale Flug- vorbereitung eingehen. Auch die Durchführung der Flüge selbst wird mit Wetterbeobachtungen und besonders kurzfristigen Vorhersagen unterstützt. Die Wetterinformationen werden in die Routenplanung integriert und ermöglichen es den Planern, Probleme zu erkennen und notwendige Routenanpassungen zu identifizieren. So kann jede Einzelroute individuell optimiert und an das Wetter angepasst werden.

Bewertungskreisläufe zur Simulation zukünftiger Entwicklungen

„Es ist wichtig, bei geänderten Flugrouten genau vorhersagen zu können, welche Auswirkungen diese hinsichtlich Kapazität, Sicherheit und eben auch Klimawirkung haben“, sagt Prof. Dr. Dirk Kügler, Leiter des DLR-Instituts für Flugführung. Dies wird innerhalb von DIAL durch eine detaillierte Simulation zukünf- tiger Luftfahrtentwicklungen erreicht. Mittels sogenannter Be- wertungskreisläufe wird es möglich, aktuelle Ziele der Luftfahrt mit ihren Auswirkungen im Angesicht möglichst vieler Einfluss- parameter zu simulieren und anschließend zu bewerten. Ein- flussparameter können zum Beispiel die Einführung neuer Flug- zeugtypen oder die Berücksichtigung neuer Wetterdaten sein. Die Forschenden werden dazu einen Bewertungskreislauf im Projekt realisieren und mit verschiedenen Luftfahrtszenarien testen. Ihr Ziel ist es dabei, durch eine Vielzahl wiederholter Simulationen immer realistischere Vorhersagen zu erreichen.

Interdisziplinäre Kombination von DLR-Kompetenzen

Insgesamt neun unterschiedliche Simulationskampagnen sind in DIAL über die gesamte Projektlaufzeit geplant. Dabei werden die Konzepte Single Controller Operation und sektorlose Flug- führung mit Menschen in Echtzeitsimulationen validiert. Dem gegenüber stehen Automatiksimulationen der Bewertungs- kreisläufe, bei denen jeweils alle beteiligten Institute parallel gefordert sind.

In dem DLR-Projekt bündeln die Institute für Flugführung, Kom- munikation und Navigation, Luft- und Raumfahrtmedizin, Physik der Atmosphäre, Verbrennungstechnik, Flughafenwesen und Luftverkehr sowie die DLR-Einrichtung Lufttransportsysteme For- schungsaktivitäten für einen individuelleren und automatisierten Luftverkehr. Das Projekt wird mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. Ergebnisse werden zum Projektabschluss Ende 2024 erwartet.

Text: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Fotos: Pixabay/DLR

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

der adler 05/2021

VON TAUBEN AUF DEM DACH UND KIEBITZEN AUF DEM FLUGGELÄNDE



Pauschale Flugverbote wegen Naturschutzbelangen sind nicht nur keine Lösung, sondern schlichtweg in vielen Fällen rechtswidrig

Was allgemein schon längst bekannt ist, scheint in der Politik und den Naturschutzbehörden noch nicht angekommen zu wollen: Luftsportgelände und damit auch Modellfluggelände sind vielerorts zu Oasen für bedrohte Tierarten geworden, insbesondere für Vögel und Insekten.

Es ist daher unzutreffend, wenn etwa dem Modellflug eine grundsätzliche Stör- und Scheuchwirkung unterstellt wird. Genau davon geht allerdings nach wie vor der Gesetzgeber in Deutschland

aus. Schon bei der Neugestaltung des Luftverkehrsrechts in 2017 durch die sogenannte „Drohnenverordnung“ war diese Fehlvorstellung leitend. Und so ist es nicht verwunderlich, dass der Gesetzgeber damals umfangreiche Pauschalverbote für den gesamten UAV- und Flugmodellbetrieb eingeführt hat.

Diese Betriebsverbote erstrecken sich seitdem flächendeckend auf alle Nationalparke sowie Naturschutzgebiete, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung bzw. die Flora-Fauna-Habitate (FFH-Ge-

biete), europäische Vogelschutzgebiete und Natura-2000-Gebiete. Alibimäßig sollen diese flächendeckenden Betriebsverbote nicht greifen, wenn landesrechtliche Vorschriften Abweichendes regeln. Dem Autor ist allerdings seit 2017 keine solche abweichende Regelung bekannt geworden.

Undurchsichtiges Nebeneinander von Luftverkehrs- und Naturschutzrecht

Ergänzend zu diesen Betriebsverboten hat der Gesetzgeber angeordnet, dass „Schutzvorschriften, insbesondere des Bundesnaturschutzgesetzes [...] sowie das Naturschutzrecht der Länder [...], unberührt bleiben“ (vgl. § 21a Abs. 6 LuftVO). Eine recht unscheinbare Regelung, allerdings mit heftigen Folgen: Denn damit hat der Ordnungsgeber für den Bereich des UAV- und Flugmodellbetriebs, neben den Regelungen des Luftverkehrsrechts, die unmittelbare Geltung dieser weiteren Schutzvorschriften angeordnet. Damit ist ein völlig undurchsichtiges Nebeneinander von Luftverkehrs- und Naturschutzrecht entstanden.

Während etwa das Luftverkehrsrecht als Bundesrecht in § 21b Abs. 1 Nr. 6 LuftVO Betriebsverbote in Gebieten des Naturschutzschutzes mit landesrechtlichen Öffnungsklauseln regelt, für die auch luftrechtliche Ausnahmegenehmigungen zulässig sind (vgl. § 21b Abs. 3 LuftVO), kann in parallelen Schutzvorschriften auf Länderebene der Betrieb von UAV- und Flugmodellen selbst in Landschaftsschutzgebieten und ohne jede Befreiungsmöglichkeit untersagt werden. Dies kann sogar so weit gehen, dass die luftverkehrsrechtlichen Regelungen (vgl. § 21b Abs. 1 Nr. 6 und Abs. 3 LuftVO) gänzlich ausgehebelt werden und keinerlei Luftraumnutzung mehr möglich ist. Das Luftverkehrsrecht ist in diesen Fällen durch die landesrechtlichen Schutzvorschriften, etwa in einer Schutzgebietssatzung, vollständig verdrängt! Dieser Verdrängungsprozess hat sich zuletzt recht dynamisch entwickelt. In einigen Bundesländern ist praktisch in jeder neuen Schutzgebietssatzung ein generelles Betriebsverbot für UAV- und Flugmodelle zu finden – regelmäßig ohne jeden erkennbaren sachlichen Grund. Selbst für den personentragenden Luftverkehr wurden unter Verknüpfung der Regelungen von § 21a Abs. 6 LuftVO einfach neue Mindestflughöhen eingeführt.

Undifferenzierte Flugverbote sind sehr häufig rechtswidrig

Es liegt auf der Hand, dass diese undifferenzierten Flugverbote, die sachlich in der Regel keinen Anlass haben (außer dass UAV- und Flugmodellbetrieb vielerorts offenbar als lästig empfunden wird), gegen das sogenannte Übermaßverbot verstoßen und damit (sehr) häufig (massiv) rechtswidrig sind. Der an sich legale Betrieb von UAV oder Flugmodellen wird damit in vielen Schutzvorschriften in eine grundsätzlich vom Gesetz missbilligte Betätigung verkehrt und einfach verboten. Das ist für den DAeC nicht hinnehmbar!

Besonders problematisch ist diese Entwicklung aber nicht nur deshalb, weil ein Verstoß gegen die Schutzvorschriften oftmals auch bußgeldbewehrt ist, sondern weil mit diesen Regelungen, die für den UAV- bzw. Flugmodellbetreiber bisweilen kaum auffindbar sind, in das spezielle Gefahrenabwehrrecht des Luftverkehrsrechts eingegriffen wird. Als gleichberechtigte Teilnehmer am allgemeinen Luftverkehr müssen sie aber erwarten dürfen, dass alle für sie relevanten Betriebsanforderungen im Luftverkehrsrecht und über die von der Luftfahrtverwaltung etablierten Informationskanäle zur Verfügung gestellt werden.



Luftsportgelände und damit auch Modellfluggelände sind vielerorts Oasen für bedrohte Tierarten, insbesondere für Vögel und Insekten

Umfassende Zuständigkeit der Luftfahrtverwaltung

Als spezielles Gefahrenabwehrrecht ist das Luftverkehrsrecht umfassend und in sich abschließend zu verstehen. Denn nur einheitliche Luftverkehrsregeln sind dazu in der Lage, die notwendige Verbindlichkeit und Funktionalität im zu regelnden Luftverkehr zu erzeugen. Es sind damit in den Luftverkehrsregeln nicht

nur die Belange zu organisieren und zu regeln, die der potenziell gefährliche Luftverkehr für seine Teilnehmer selbst produziert (= innerer Regelungsbedarf), sondern auch die Gefahrenmomente und -effekte, die der Luftverkehr nach außen gegenüber Unbeteiligten und außenstehenden Rechtsgütern verursacht. Innere und äußere Regelungsbelange bilden den Gegenstand für die Entwicklung und Abwägung der Verhaltensregeln im Luftverkehr.



Nicht nur der mantragene Luftsport, sondern auch viele Modellfluggelände sind von den aktuellen Entwicklungen betroffen

Vor diesem Hintergrund ist es einleuchtend, dass das in sich geschlossene Luftverkehrsrecht u.a. auch Naturschutzbelange behandeln muss, mithin Naturschutzbelange mit den Funktionsbedürfnissen des Luft- und Flugverkehrs in Ausgleich gebracht werden müssen. Oder anders formuliert: Diese eindeutige und umfassende Zuständigkeit der Luftfahrtverwaltung ist zwingend erforderlich, damit die Funktionalität und damit insbesondere auch die Sicherheit des Luftverkehrs gewährleistet werden kann. Nichts anderes gilt auch für UAV- und Flugmodellbetreiber, die vollwertige Teilnehmer des Luftverkehrs sind (vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 8 LuftVG, § 1 Abs. 1 Nr. 8 LuftVZO). Denn die Funktionalität und Sicherheit des Luftverkehrs basiert ganz wesentlich auf dem Umstand, dass alle Luftverkehrsteilnehmer die Luftfahrtverwaltung als „Ansprechpartner“ haben und sich dort über alle wesentlichen rechtlichen Belange ihres Flugverha-

bens informieren können und müssen. Die Informationskanäle der Luftfahrtverwaltung, insbesondere hinsichtlich Luftraumbeschränkungen aber auch andere Luftraumbestimmungen stellen einen wesentlichen Regelungs- und Sicherheitsbaustein im koordinierten Luftverkehr dar. Die Kanäle sind dementsprechend so gestaltet, dass alle Luftverkehrsteilnehmer auf alle für ihr Flugvorhaben relevanten Daten zugreifen können.

Problematische Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht

Insoweit müssen auch insbesondere Naturschutzbelange vom Luftverkehrsrecht und der Luftfahrtverwaltung beachtet werden. Nach gegenwärtiger Rechtslage werden jedoch die naturschutzrechtlichen Regelungen nicht oder nur unzureichend in die Informationskanäle des Luftverkehrs eingespielt. Sie sind somit für die Teilnehmer des Luftverkehrs nicht sichtbar.

In dem aktuell vorliegenden Entwurf zur Änderung der LuftVO vom 12.01.2021 wird im Bereich des unbemannten Luftverkehrs die eingangs beschriebene Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht wie bisher übernommen – nämlich in der Weise, dass das Naturschutzrecht neben dem Luftverkehrsrecht voll anwendbar bleiben soll (vgl. insb. in § 21h LuftVO-E). Das ist für den DAeC der falsche Weg.

Nach dem Vorschlag des DAeC ist richtigerweise die Schnittstelle zwischen naturschutzrechtlichen Bedürfnissen und luftrechtlicher Umsetzung neu auszurichten und zu verbessern. Dies gilt gleichermaßen für den unbemannten wie den bemannten Luftverkehr.

Es fehlt an der Übermittlung

Grundsätzlich ist unbestritten, dass es naturschutzrechtliche Belange gibt, die im Luftverkehr zu berücksichtigen sind. Unbestritten ist weiter, dass regelmäßig nur die Naturschutzbehörden als entsprechende Fachbehörden in der Lage sind, diese Belange festzustellen. Es fehlt in den Augen des DAeC aber eine Regelung, die dafür sorgt, dass die von den Naturschutzbehörden analysierten Naturschutzbelange an die Luftfahrtverwaltung übermittelt werden, damit diese darauf aufbauend luftverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. lokale oder



Der DAeC setzt sich für ein neues Verfahren ein, in dem notwendige Maßnahmen zum Naturschutz von den Luftverkehrsbehörden konkret und zielgenau getroffen werden könnten

temporäre Luftraumbeschränkungen, Mindestflughöhen, etc.) sowohl für den personentragenden als auch für den nicht personentragenden Luftverkehr erlassen kann.

Der DAeC setzt sich daher im gegenwärtigen Gesetzgebungsverfahren dafür ein, bei der Neuregelung insbesondere der LuftVO die problematische Parallelität von Naturschutzrecht und Luftverkehrsrecht durch ein neues Verfahren zu ersetzen, nach welchem tatsächlich regelungsbedürftige Naturschutzbelange in standardisierter Weise von der jeweils zuständigen Naturschutzbehörde an die zuständige Luftfahrtverwaltung transportiert werden, damit die Luftfahrtverwaltung Vorschläge unterbreiten und letztlich Regelungen erlassen kann, mit welchen luftverkehrsrechtlichen Maßnahmen die naturschutzrechtliche Belange im Benehmen mit der Naturschutzbehörde erfüllt werden.

Neues Verfahren wäre nötig

Ein solches Verfahren hätte den Vorteil, dass notwendigen Maßnahmen zum Naturschutz von den Luftverkehrsbehörden konkret und zielgenau getroffen werden könnten. Solche Maßnahmen können beispielsweise die Verfügung von Luftbeschränkungs- oder -sperrgebieten über Gebieten des Naturschutzes sein, die zur Wahrung der Verhältnismä-

Bigkeit ggf. räumlich und zeitlich ausgestaltet sind. Es kommen aber ebenso Verfügungen zu Mindestflughöhen oder (Über-) Flugkorridoren, Beschränkungen von Emissionen und Immissionen, Begrenzungen von Motorlaufzeiten oder Einschränkungen der Antriebsarten (z. B. auf emissionsfreie Elektroantriebe mit geringster oder gar keiner Lärm- und Schadstoffentwicklung) in Betracht.

Zudem würden die pauschalen Betriebsverbote aus angeblichen Belangen des Naturschutzes überflüssig werden, da die naturschutznotwendigen Luftraum- bzw. Betriebsregelungen das Ergebnis des vorgeschlagenen Verfahrens darstellen. Im Übrigen kann in diesem Verfahren den lokalen jeweils sehr unterschiedlichen Bedürfnissen des Naturschutzes und der Luftraumnutzung sehr gut Rechnung getragen werden, so dass sich hier die Ausübungsmöglichkeiten des Luftsports mit zielgerichtetem und effektivem Naturschutz verbindet. Eine Win-Win-Situation.



Die genannten Bestimmungen der Luftverkehrsordnung gibt es im Internet unter www.gesetze-im-internet.de/luftvo_2015/BJNR189410015.html

Text: RA Christian Walther, DAeC
Fotos: Simone Bürkle/Katja Bachmann

BITTE BEACHTEN:

ANMELDUNG ZU DEN BWLV-JUGENDLAGERN MÖGLICH!



Dieses Jahr bietet die **BWLV-Luftsportjugend** das **BWLV-Segelflug-Jugendlager** wieder in Sinsheim und Berneck

- **Freitag, 6. August, bis Sonntag, 15. August 2021: Sinsheim (Flugsportring Kraichgau)**
- **Donnerstag, 12. August, bis Sonntag, 22. August: Berneck (Fliegergruppe Geislingen)**

Meldeschluss ist am Sonntag, 13. Juni 2021

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

Text: [BWLV-Luftsportjugend](#)

BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER SINSHEIM ODER BERNECK:

Datum:	Sinsheim: 6. bis 15. August 2021 Berneck: 12. bis 22. August 2021
Eigenbeteiligung:	250 Euro pro Teilnehmer. Kosten für An- und Abreise sind selbst zu tragen.
Ausrichter:	Sinsheim: Flugsportring Kraichgau Berneck: Fliegergruppe Geislingen
Leistungen:	Alle Ausgaben für Unterkunft, Verpflegung und Fliegen (bis zu 30 Windenstarts) Weitere Flüge im F-Schlepp und mit Motorseglern werden gegebenenfalls nach Bedarf abgerechnet.
Anmeldung:	Unter www.bwlv.de (Jugend → Kooperationsveranstaltungen → Jugendlager (Segelflug)). Oder über den QR-Code – dieser führt direkt zur BWLV-JuLa-Seite, wo die Veranstaltungsinfos und die Anmeldung für das Jugendlager zu finden sind.

DIGITALER JUGENDLEITERLEHRGANG

ERWARTUNGEN ÜBERTROFFEN

Der diesjährige Jugendleiterlehrgang vom 10. bis 27. März war der erste seiner Art: Bisher untrennbar mit dem Klippeneck in Verbindung gebracht, musste diesmal der Austragungsort ins Digitale weichen – wie so oft zurzeit. „Machen wir das Beste daraus“, lautete wahrscheinlich die Einstellung der zehn Teilnehmer zu Beginn der insgesamt sechs Sitzungen. Diese ernüchternd anmutenden Vorstellungen sollten aber um ein Vielfaches übertroffen werden.

Vorneweg: das Lehrgangsprogramm hatte die Lehrgangsleiterin Tina Gaßmann sehr gut auf die erschwerten Rahmenbedingungen zugeschnitten, beinahe alle Inhalte konnten online vermittelt und durchgeführt werden. Dank mehrerer Aktionen zum gegenseitigen Kennenlernen wurden die Personen vor den Kameras doch schon bald zu vertrauten Gesichtern. So stellte sich nach und nach eine gewisse Vorfreude auf die „gemeinsamen“ Stunden ein, in denen dann in einer konzentrierten Atmosphäre vielfältige Themen behandelt wurden.



Trotz Distanz ein voller Erfolg: Der erste digitale Jugendleiterlehrgang des BWLV

Neben der Vorstellung der zahlreichen Angebote des BWLV-Fachausschusses Jugend und generell der Anforderungen an das Amt des Jugendleiters, fand ein tolles Leadership-Training mit Janik Eggler statt. Hier erlernten die Teilnehmenden äußerst nützliche Tools, die ihnen bei ihrer Arbeit im Verein helfen werden. Außerdem führten sich im Rahmen des Trainings noch einmal alle vor Augen, warum

sie dieses Amt ausführen bzw. übernehmen wollen. Hierbei kamen vielfältige Motive zum Vorschein, die in ihrer Gesamtheit einen sehr guten Nährboden für Motivation und Inspiration schufen.

Starke Gruppenbindung

Am nachfolgenden Wochenende wurden dann sämtliche Fragen rund um Recht

und Jugendschutz geklärt. Wie auch bei den nachfolgenden Blöcken zu Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie sexualisierte Gewalt geschah ein beträchtlicher Teil des Erarbeitens in Gruppenarbeit, sodass über den ganzen Lehrgang hinweg auch die Eigeninitiative und das selbstständige Arbeiten der Teilnehmer nicht zu kurz kamen. Diese Methodik führte nicht zuletzt auch zu einer stärkeren Gruppenbindung.

Highlight für viele waren allerdings die Challenges. Bei der sogenannten „66-Minuten-Challenge“ waren zwölf Aufgaben innerhalb der 66 Minuten zu lö-

sen. Hierbei kam es auf Teamwork und strukturierte Aufgabenverteilung an. Es zeigte sich, wenn auch in letzter Minute, dass die Gruppe dieser Herausforderung gewachsen war. Auf jeden Fall hat die Challenge allen riesigen Spaß beschert und die erstaunlichen Ergebnisse werden auch erhalten bleiben.

Lehrgang wird in Erinnerung bleiben

Am letzten Tag gab es zudem eine Kochchallenge mit anschließendem „gemeinsamem“ Essen. Dabei kam es neben dem Rezeptaustausch auch zu netten Unter-

haltungen, die der räumlichen Distanz geschuldet vorher ein wenig auf der Strecke geblieben waren.

Fest steht, dass der Lehrgang den meisten trotz – oder gerade wegen – der Umstände noch lange in Erinnerung bleiben wird. Auch die Pläne und Hoffnungen auf ein Wiedersehen „in echt“ wurden immer größer. Wir hoffen, dass dieser Wunsch unserer neuen Jugendleiter bald in Erfüllung geht!

Text: Eva Senne, Jens Kammerer
Foto: Teilnehmer

HKF

AUFRUF AN DIE VEREINSJUGENDLEITER UND VEREINSVORSTÄNDE: FÖRDERANTRÄGE FÜR DEN HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS JETZT STELLEN!

Wie ihr wisst, fördert der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) eure Jugendlichen auf besondere Weise: Wenn ihr an einem Jugendlager, einem Ausbildungslehrgang oder einer anderen förderungswürdigen Maßnahme teilnehmt, könnt ihr auf Antrag einen Zuschuss erhalten. Sicher habt ihr in der Winterpause die Ferienlager für die kommende Saison geplant und die Lehrgangsteilnehmer stehen fest. Deshalb jetzt nicht versäumen:

Annahmeschluss für die Anträge ist am Mittwoch, 30. Juni 2021

Unsere Homepage ist unter www.hanns-kellner-fonds.de erreichbar. Dort könnt ihr euch alle notwendigen Informationen holen und die Formulare downloaden.

Also reicht eure Anträge bitte so schnell wie möglich ein.



Text: Das Vorstandsteam des HKF

FREIBALLON

ABENTEUERFAHRT

ALS BLINDER PILOT MIT DEM BALLON ÜBER DEN ATLANTIK

Sachen gibt's, die gibt's gar nicht. Doch hier wird kein Roman von Jules Verne erzählt. Mike Scholes ist ein Ballonfahrer aus England. Er hat über 1.000 Stunden im Ballon verbracht und vielen Menschen die schöne englische Landschaft von oben gezeigt. Doch dann schlug das Schicksal zu: Mike erkrankte an einer unheilbaren Augenkrankheit und verlor 90 Prozent seines Augenlichts. Er hatte aber noch einen

großen Traum: einmal mit einem Ballon von Amerika nach Europa den weiten Atlantik überqueren. Sein deutscher Ballonkamerad Wilhelm Eimers aus NRW, der das Projekt unterstützt, berichtet über das Vorhaben.

Wie soll eine Atlantik-Überquerung gelingen, wenn man nichts mehr sieht? Man muss es nur wollen, auch wenn das verrückt klingt. Man braucht Mut, Geld,

eine Frau, einen großen Gasballon, noch besser eine Rozière (Gas- und Heißluftballon-Kombination) und viel Zeit für die Planung. Was man nicht braucht, ist Angst und ein Virus, dazu noch ein weltweites Virus.

Das Unmögliche möglich machen

Zuerst einmal bringt man seiner Frau Deborah Day das Ballonfahren bei, denn



Unterstützung bekommen die Transatlantik-Ballöner bei ihren Kameraden in NRW, wo sie das Fahren eines Gasballons erlernen. Bei der ersten Testfahrt mussten 149 Sandsäcke mit



Einbau des Ventils

sie benötigt ja einen Pilotenschein. Gesagt, getan, nach zwei Jahren hat sie die Heißluftballonlizenz und glücklicherweise auch noch Spaß am Ballonfahren. Das alles ist nicht einfach, wenn sie dazu noch sieben Tage die Woche als selbstständige Friseurmeisterin in ihrem Geschäft arbeiten muss. Ehemann Mike ist oft dabei und hilft, wo er helfen kann. Aber die erste Hürde ist geschafft und weiter geht es mit dem großen Plan der Atlantiküberquerung in der Rozière.

Das Unternehmen ist sicherlich mit 150.000 Euro oder noch etwas mehr

anzusetzen. Mike ist kein Unternehmer, ihm gehört nicht Tesla oder Facebook, und auch in England wirft das Haarscheiden nicht so viel Geld ab, dass man sich mal eben so einem Spezialballon für 100.000 Euro bauen lassen kann. Es gibt aber eine Blindenvereinigung in England, und die hilft, auch wenn die Idee noch so verrückt erscheint.

2018 wird der Ballon bei Cameron in Bristol in Auftrag gegeben. Jedoch reicht die Heißluftballonpilotenlizenz nicht aus, um eine Rozière zu steuern. Es muss noch eine Erweiterung auf das Fahren

eines Gasballons gemacht werden, was in England nicht möglich ist. Da wendet man sich an die deutschen Ballonkollegen und lernt in Nordrhein-Westfalen das Fahren mit dem Gasballon.

2020 ist alles geschafft. Der Ballon G-ZOZO ist produziert, die sehr umfangreiche Technik fertig, ein Sicherheitstraining für eine Wasserung auf See durchlaufen usw. Dann kommt im Februar 2020 das Virus, und alle Zeitpläne müssen über den Haufen geworfen werden. Ein in England gebauter Spezialballon soll nach EASA-Richtlinien in Deutschland abgenommen werden... Oh je, da wiehert der Amtsschimmel in London, Köln und Braunschweig. Dazu noch das Virus und der Brexit am 31. Dezember 2020, und schlussendlich braucht man ja auch noch gutes Wetter um einen so besonderen Ballon zur Prüfung abzunehmen.

Es ist mittlerweile Spätherbst geworden, weil ein früherer Termin nicht möglich war. Mal durfte kein Engländer über Frankreich ausreisen, und dann waren die Gültigkeiten der besonderen Papiere, die für eine solche Abnahmefahrt erforderlich sind, abgelaufen.

Aber Ende gut, alles gut. Am 19. November 2020 reisten die ersten vier männlichen englischen Ballonfahrer an – zehn Tage vor dem vereinbarten Termin für die Abnahmefahrten. Warum so früh? Quarantäne hieß das Zauberwort, das es auch noch zu beachten galt. Zudem gab



G-ZOZO kurz nach dem Start



Unmittelbar vor dem Start

es auf dem Verbandstartplatz in Gladbeck kein Gas, eine Leitungskontrolle hatte den Startplatz im November 2019 stillgelegt. Nur für 14 Tage; nein, für drei Monate – und daraus wurden dann fast genau zwölf Monate. Für den 26. November 2020 war das Ende der Reparatur an der Gasleitung gemeldet. Wenn das nicht geklappt hätte, hätte das ganze Team 500 Kilometer weiter nach Bitterfeld fahren müssen. Die Bitterfelder Ballonfreunde hatten ihre Hilfe zugesagt.

Doch bei allen miesen Nachrichten, die es 2020 gab, war die Nachricht von Air Liquide, dass die Gasleitung am 25. November 2020 wieder in Betrieb gehen könne, die beste Meldung für uns und für das englische Team. So konnten wir mit dem Arbeiten zur Abnahme des 2.200 Kubikmeter großen Gasballons beginnen. 275 Kilogramm wiegt nur die Ballonhülle, 100 Kilogramm der Korb

und 1.800 Kilogramm der Sand – kein leichtes Unterfangen und als wir am Samstagabend nach dreimaligem Aus- und wieder Einpacken fertig waren, waren auch wir fertig!

Deborah, die 58-jährige Pilotin, reiste am Donnerstag mit dem Flugzeug über Düsseldorf an. Sie ist ja die, die den Ballon letztlich verantwortlich über den Atlantik fahren muss. Ein großes Lob geht noch an die Helfer aus NRW und Holland, die spontan unserem Aufruf gefolgt waren und helfend zur Seite standen – immer mit Abstand, obwohl alle Corona-Schnelltests negativ waren.



Testfahrt im Herbst 2020: Viele Wolken und ab und zu mal Sonne

Die Abnahmefahrten verliefen ohne jeden Mangel, und als bei der zweiten Fahrt Atlantikpilotin Debora und Atlantik-Co-Pilot Mike mitfahren konnten, war die Freude sehr groß. Alle Tests durchzuführen, war nicht einfach; denn wenn sehr schnell von 150 Sandsäcken an Bord 20 Stück über Bord zu kippen sind, ist das schon sehr anstrengend. Oder aus 5 m/s Fall in kurzer Zeit den dicken Gasballon wieder ins Gleichgewicht zu bringen, das erfordert schnelles Handeln. Dass das Westdeutsche Fernsehen groß darüber berichtete, sei hier nur am Rande erwähnt.

Pläne für die Überfahrt 2021

Im späten Frühjahr 2021 sind noch weitere Übungsfahrten geplant, und da die Fahrt über den Atlantik fünf bis acht Tage dauern könnte, soll bei den noch anstehenden Testfahrten der Ballon auch über Nacht gefahren werden. Der blinde Co-Pilot Mike wird bei der Atlantiküberfahrt alle Daten mit Spezialgeräten erfassen, denn seine Pilotin muss ja auch mal ruhen – dann muss Mike den Ballon sicher steuern können.

Der Ballon mit dem offenen Korb soll in 2.000 bis 5.000 Meter Höhe den besten Wind suchen, um sicher über den Atlantik von Kanada nach Europa zu kommen. Nur gut 300 Kilometer Strecke haben die beiden Piloten bis zum Atlantik, um zu



Start zur zweiten Testfahrt mit Deborah Day, Wilhelm Eimers und Mike Scholes (v.l.)



Über Thyssen-Krupp in Duisburg

entscheiden, ob sie die weite Fahrt übers Wasser sicher antreten können. Wir haben den Ballon als reinen Gasballon mit Wasserstoff gefüllt und getestet. Umgebaut zur Rozière wird er später mit dem 20.000 Euro teurem Helium gefüllt sein und mittels kleiner Propangasbrenner gesteuert. Das kann man aus Kostengründen nicht vorher testen. Der Ballonhersteller versichert jedoch den sicheren Betrieb des Systems. Ein wildes Abenteuer bleibt es allemal und wir können nur die Daumen drücken. Sachen gibt's, die gibt's gar nicht.



Sobald die Corona-Lage es erlaubt, wollen die beiden Atlantik-Überquerer noch einmal von England nach Gladbeck kommen, um weitere Testfahrten – auch bei Nacht – mit ihrer Rozière zu unternehmen. Danach gilt, es eine geeignete Wetterlage für die Atlantikquerung abzuwarten. Aktuelle Infos gibt es auch unter www.transatlanticballoonchallenge.com.

Text und Fotos: Willi Eimers

Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe Februar/März 2021

MOTORFLUG/UL

BAU EINER ASSO V ALS EXPERIMENTAL MIT 750 KILOGRAMM MTOW – TEIL 2 AUF DEM WEG ZUR ENDGÜLTIGEN FLUGZULASSUNG

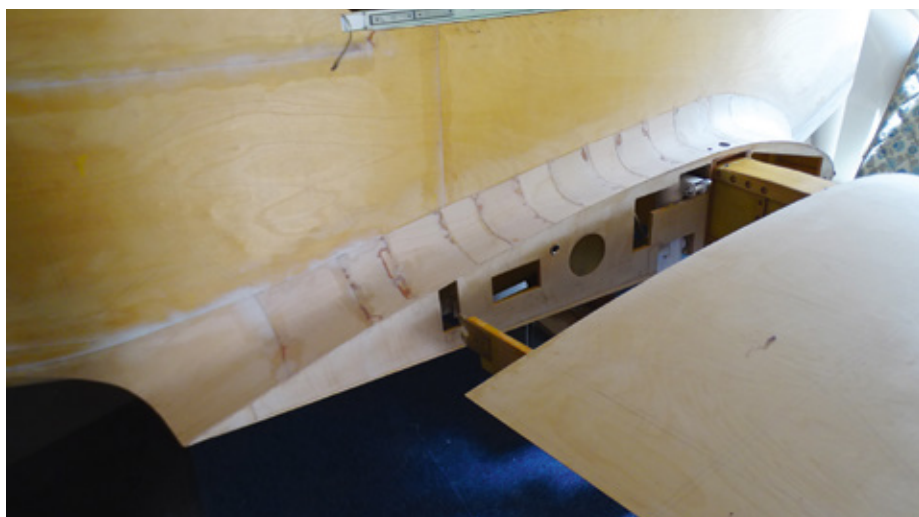
Heribert Orlik, der in der Fliegergruppe Offenburg aktiv ist, hat ein ehrgeiziges Projekt umgesetzt: Über einen Zeitraum von zehn Jahren hat er die zweisitzige Asso V als Experimental gebaut. In der April-Ausgabe des adlers hat Orlik die ersten Schritte seines Projekts beschrieben, an dieser Stelle folgt der zweite und letzte Teil seines Selbstbau-Berichts.

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

Im ersten Teil berichtete ich über die Vorgeschichte meines Selbstbaus und den Beginn der Baumaßnahme 2008 bis zum erfolgreichen Belastungstest der Flügel 2016. Im zweiten Teil geht es nun um die Baumaßnahme von 2016 bis zum erfolgreichen Erstflug 2020 bzw. die Ziele für 2021.

Rumpf konnte in alle Positionen gedreht werden

Nach dem erfolgreichen Belastungstest der Flügel im April 2016 war die Verkleidung



Schäftung zwischen Rumpf und Flügelübergang

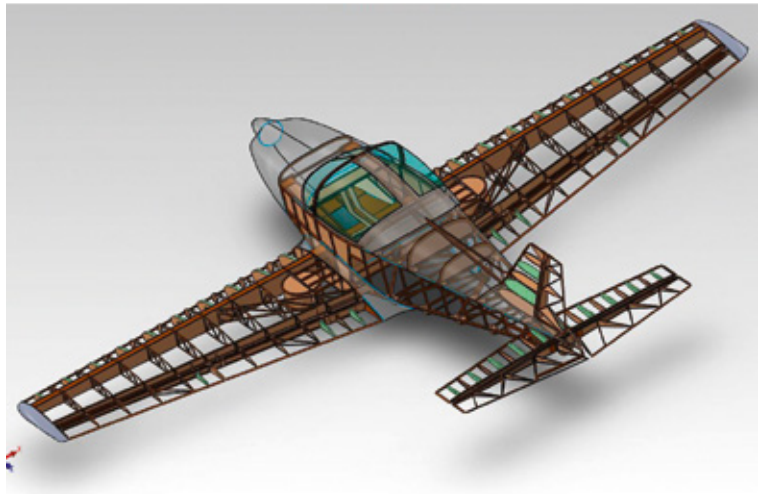
der Rumpfunterseite und der Rumpf-Flügelübergänge an der Reihe. Hierbei leistete ein einfach aufgebautes Drehgestell gute Dienste. Der Rumpf wurde wie ein „Hähnchen“ aufgespießt und konnte so leicht in fast alle Positionen gedreht werden. Das war sehr gut für meinen Rücken. Auch bei der Lackierung kam das Gestell erfolgreich zum Einsatz. Mitte März 2018 wurde das letzte Sperrholzteil der Rumpfbeplankung mit einer

Widmung versehen feierlich an seinem Platz eingeklebt.

Die Anfertigung der Haube war eine große Aufgabe. Im Original ist sie aus gebogenen Holzleisten, Alu-Blechen und eindimensional gebogenen Plexiglasscheiben aufgebaut. Das wollte ich so nicht. Es sollte eine „richtige“ Flugzeughaube sein. Die Suche dauerte. Ein geeignetes Glas fand ich bei der Firma



Der Rumpf wurde wie ein Hähnchen auf ein Drehgestell gesteckt und konnte so rundherum bearbeitet werden



Skelettansicht der Asso V

Starplast. Der Tragrahmen der Haube – bestehend aus einem festen – und einem Schiebeteil – wurde dann aus GF direkt in dem Haubenglas, das als Form diente, laminiert. Anschließend wurden die Trageteile am Rumpf angebracht. Danach erfolgte die Verklebung der Glashaube mit den Rahmenteilen. Final war die Haube in das Frontteil und den Schiebeteil zu trennen. Der Schnitt erfolgte mit einer Schwingsäge. Dabei musste alles passen: ein Ausrutscher mit der Säge hätte gegebenenfalls fatale Folgen gehabt. Aber durch Klebebänder – angebracht seitlich vom Sägespalt – klappte der kritische Vorgang perfekt.

Mehrere Lackierschritte

Alle Oberflächen des Flugzeugs sind komplett mit Sperrholz beplankt und mit einer dünnen Lage GF überzogen. Nur die Flosse des Höhenruders ist aus Gewichtsgründen mit Oratex 6000 bespannt. Lackiert



Die endgültige Flugzulassung ist für Herbst 2021 angepeilt

wurde das Flugzeug von einem Lackierbetrieb in meiner Nähe. Als Lack wurde Flugzeuglack der Firma Irsa verwendet. Im ersten Lackierschritt wurde ein Füller aufgetragen. Diesen habe ich dann wieder nahezu komplett heruntergeschliffen. Zuerst mühsam von Hand, dann mit Elektro-Schleifequipment – welche eine Erleichterung! In einem Bruchteil der Zeit waren die Teile bearbeitet. Fast ohne Anstrengung und – der wirksamen Absaugung sei Dank – ohne lästige Staubentwicklung. Dann folgten die Grundierung und der Decklack in mehreren Schichten.

Bei der Elektrik und Avionik sollte das Flugzeug modern ausgerüstet sein. Alle Instrumente und Anzeigen sind in zwei identische elektronische Kombi-Instrumente (EFIS) integriert. Nur die Instrumente der Notausstattung (Kompass, Höhenmeter und Geschwindigkeitsmesser) sind noch mechanisch angetrieben. Beide EFIS sind redundant ausgelegt und jeweils mit einer Notstromversorgung ausgerüstet.

Intelligentes Steuersystem

Auch bei der Verschaltung der elektrischen bzw. elektronischen Geräte und Einheiten wollte ich einen moderneren Weg gehen: Keine massiven Schalter, ausgelegt für hohe Ströme, und keine „Reihen“ von Sicherungen sollten zum Einsatz kommen. Es sollte ein System sein, das die Möglichkeit bietet, die elektrischen Geräte mit elektronischen Leistungsstellern intelligent zu steuern und zu überwachen. Meine Entscheidung fiel auf das VP-X-System der Firma Vertical Power. Das VP-X-System ist integriert in die EFIS. Dort werden die Informationen der angeschlossenen Systeme wie Schalt-

zustand und Stromverbrauch angezeigt. Fehler, wie zum Beispiel eine defekte Lampe, werden vom System schnell erkannt und gemeldet. Bisher hat mich das System überzeugt.

Bei COM/NAV, Transponder und der Audio-Anlage wurden Geräte von Garmin eingesetzt. Die Geräte kommunizieren mit den eingebauten EFIS und können teilweise auch von dort gesteuert werden. Das erleichtert die Bedienung bzw. Überwachung dieser Geräte.

Übungsläufe für den Einbau des Motors

Für den Einbau des Motors, der ja doch seine Zeit dauert, hatte mir die Firma Franz einen alten 912-Motor als Mock Up zur Verfügung gestellt. In aller Ruhe konnten so die Verrohrung, die Schlauchverlegung und Verdrahtung vorgenommen werden. Auch war wegen des am Motor angebauten Zusatzgenerators die Cowling um acht Zentimeter zu verlängern. Im Frühjahr 2019 erfolgte dann der als letzte große Baumaßnahme der Einbau des finalen Motors – dies war aber wegen der Vorarbeiten mit dem Altmotor sehr schnell erledigt.

Im Sommer 2019 waren alle Arbeiten am Flugzeug soweit abgeschossen. Nun stand die Vorbereitung für das zweite OUV-Gutachten an. Viele Tests waren durchzuführen und unzählige Dokumente waren zu erstellen. Den Aufwand für all diese Tests und Arbeiten hatte ich unterschätzt – aber auch hier gilt: Steter Tropfen höhlt den Stein. Dokument für Dokument wurde erstellt, und der Ordner mit den Unterlagen für das zweite OUV-Gutachten füllte sich.



Der Erbauer Heribert Orlik und sein Werk

Beim Erstflug am 18. Juli 2020 am Flugplatz Offenburg

Grünes Licht vom Prüfer

Ein weiterer Meilenstein war dann als „finale Aktion“ die gründliche und akribische Inspektion des Flugzeugs durch meinen Prüfer Klasse 1. Das Flugzeug wurde von ihm akribisch begutachtet und geprüft. Er hatte nur Kleinigkeiten zu beanstanden – die gründliche Vorarbeit hatte sich ausgezahlt! Mit Stempel und Unterschrift dokumentierte er mir seine Unbedenklichkeit in Bezug auf den Beginn einer Flugerprobung. Damit waren alle Unterlagen für das zweite OUV-Gutachten zusammen. Sie füllten nun nahezu einen kompletten DIN-A4-Ordner. Schon einen Monat später, im Dezember 2019, lag mir das zweite OUV-Gutachten vor.

Mit dem Gutachten stellte ich für die D-EHBO beim LBA den Antrag auf die Erteilung einer vorläufigen Verkehrszulassung zum Zwecke der Flugerprobung. Wegen der Corona-Pandemie

und Rückfragen dauerte die Bearbeitung etwas länger, aber im Mai 2020 lag schließlich die Flugzulassung des LBA vor. Seit dem ersten Klebevorgang im März 2009 waren somit etwas mehr als elf Jahre vergangen. Nun ging das Projekt in die Phase der Flugerprobung.

Besonderer Moment: Der Erstflug

Nach ausführlichen Bodenkontrollen und Standlauftests, der Erprobung des Rollverhaltens bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten, waren die Voraussetzungen für den Erstflug geschaffen. Dieser erfolgte am 18. Juli 2020. Ein besonderer Moment für mich, als Sascha Hoffmann, ein Pilot mit weit über 3.000 Stunden Flugerfahrung, um 8.39 Uhr vom Flugplatz in Offenburg abhob und in den sonnigen blauen Himmel stieg. Das Fahrwerk blieb ausgefahren. Es galt, nur das Flugverhalten zu testen.

Nach einer halben Stunde Flugzeit landete er wieder sicher in Offenburg. Ein „Daumen hoch“ zeigte beim Abrollen allen seinen Eindruck des Erstflugs. Keine Probleme, alles im grünen Bereich. Beim vierten Flug war es dann an der Zeit, die Funktion des Einziehfahrwerks zu testen. Es ließ sich im Flug problemlos ein- und ausfahren. Die Zunahme der Geschwindigkeit mit eingefahrenem Fahrwerk war deutlich. Bis Ende Dezember 2020 wurde bereits ein großer Teil der Flugerprobung abgearbeitet. Wenn weiterhin alles gut läuft, strebe ich für den Herbst 2021 das dritte OUV-Gutachten bzw. die endgültige Flugzulassung an.

Zum Abschluss noch ein herzliches Danke an die vielen Menschen, die mich unterstützt haben. Und nicht zuletzt vielen Dank an meine Familie, ohne deren Rückhalt solch ein Projekt nicht machbar gewesen wäre.

Text: Heribert Orlik

Fotos: Heribert Orlik, Martin Bildstein

KRAFTSTOFF

DIE NEUE MOGAS-KARTE IST DA

Für alle Piloten, die ihr Triebwerk mit MoGas beziehungsweise Autobenzen betreiben dürfen: Die neue Ausgabe der MoGas-Karte von René Mühlmeier ist erschienen. Gegenüber dem Vorjahr sind mehr als ein Dutzend neuer Plätze hinzugekommen, nur wenige haben den Spritverkauf eingestellt. Die MoGas-Karte ist unter www.daec.de/sportarten/motorflug/service zu finden.

Text und Grafik: DAeC



Der DAeC stellt die Karte mit allen MoGas-Tankstellen zum Download zur Verfügung

WINTERVERGNÜGEN

SKIFLIEGEN MIT DER CITABRIA



Beim Skifliegen eröffnen sich herrliche Ausblicke

In den vergangenen Monaten hielt man auf vielen Flugplätzen im Land Winterschlaf – nicht so in Bartholomä, wo ein paar motivierte Fliegerkameraden ihrem Flugzeug Ski verpassten.

Offiziell endet die Flugsaison auf dem Amalienhof jedes Jahr mit dem „Abfliegen“ Anfang November. Dann legt sich winterliche Ruhe und meist auch irgendwann eine ansehnliche Schneedecke über den Flugplatz – so auch in diesem Corona-Winter: Der erste Schnee kam schon recht früh im Dezember und sorgte dafür, dass unzählige Langläufer und Schlittenfahrer die Loipen und Skihänge auf dem Alpbuch regelrecht überrannten.

Derweil hatten sich die Fliegerkameraden Steffen Baitinger und Frank Walz



Die Citabria wurde mit einem Winter-Kit ausgestattet

daran gemacht, ihr Motorflugzeug witterungsgerecht umzubauen. Statt auf den beiden Haupträdern, steht die „Citabria“ der vereinsübergreifenden Haltergemeinschaft seit Anfang Dezember auf zwei speziellen Flugzeugskiern der amerikanischen Firma Aero Ski Mfg. und ermöglicht so auch die schneereichen Wintertage auf der Alb für „Ausflüge“ zu nutzen.

Dabei bietet die schneebedeckte Landschaft im Winter ein beeindruckendes Bild mit starken Schwarz-Weiß-Kontrasten. Bei passender Wetterlage ist die Flugsicht zudem meist deutlich besser, sodass sich den Piloten bereits ab wenigen Hundert Höhenmetern ein glasklares Alpen-Panorama eröffnet.

Vorbereitung

Gegen die eisigen Temperaturen im Cockpit des stoffbespannten Zweisitzers hilft die Kabinenheizung, dem 150 PS starken Triebwerk heizt vor dem Start ein Heizlüfter ein: Während ein Auto heutzutage ohne besondere Vorkehrungen auch bei minus 20 Grad gestartet werden kann, braucht der großvolumige Vierzylinder etwas mehr Fürsorge, um die enthaltenen sieben Liter Öl von einem honigzähen in einen fließfähigen Aggregatzustand zu bekommen. Rund eine halbe Stunde wird der Flugmotor so vorgeheizt, um übermäßigem Verschleiß an den kostspieligen Komponenten vorzubeugen. Damit das Öl auch in der Luft seiner Aufgabe gerecht werden kann, wurde der Ölkühler auf zwei Drittel seiner Fläche abgedeckt. Damit kommt das Lebenselixir des Lycoming im Reiseflug



Blick auf die Bahn-Baustelle am Drackensteiner Hang

auch bei minus zehn Grad noch auf gute 80 Grad.

Die Vorheizzeit wird genutzt, um den obligatorischen Vorflugcheck in der notwendigen Sorgfalt vorzunehmen. Abweichend vom Sommerflugbetrieb mit Rädern, gilt die Aufmerksamkeit dabei vor allem der Befestigung der Skier am Hauptfahrwerk des Spornradflugzeugs. Zwei 4,6 Millimeter starke Stahlseile limitieren die Bewegungsfreiheit der Skier auf das notwendige Minimum, ein fingerdickes Gummiseil sorgt dafür, dass sich die Skispitze bei Start und Landung nicht im Schnee eingräbt und zu einem Kopfstand des Flugzeugs führt.

Neben den mitgelieferten Installationshinweisen des luftfahrtzugelassenen Winterkits ist auch das AC 43.13-2B-Ski-Installation der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA eine lesenswerte Lektüre für Skiflieger, die viele gute Tipps zur optimalen Installation der Bretter bietet.

Ergänzend zu den vorgesehenen Befestigungsseilen brachten die Citabria-Piloten noch eine zusätzliche Sicherung in Form eines Spanngurts an den Hauptfahrwerksaufnahmen an, um auch bei einem Versagen der Befestigungspunkte die Skier in adäquater Lage zu sichern. Beim Aushallen des Fliegers helfen zwei an den Skiern ansteckbare „Ski-Dollys“. Die

„Dollys“ haben die Piloten nach Muster selbst konstruiert und in der Heubacher Fliegerwerkstatt angefertigt.

Ski Heil auf der Piste

Sobald das Flugzeug im Schnee steht und das Triebwerk zum Leben erwacht ist, beginnt der Ski-Spaß mit dem Rutschen zur Startstelle. Je nach Konsistenz des Schnees unter den Skiern, braucht es dazu etwas mehr Leistung als mit den Rädern im Gras. Bremsen: Fehlalarm. Das Manövrieren am Boden erfordert deutlich mehr Aufmerksamkeit. Ab zehn Zentimeter Schneehöhe ist die Spurführung durch das gelenkte Spornrad sehr überschaubar und enge Kurven somit ein Ding der Unmöglichkeit. Vor allem bei starkem Seitenwind ist das Flugzeug nur schwer in der Richtung zu halten. Bis 30 Zentimeter kann ohne Sporn-Ski geflogen werden, wenn es mehr Schnee gibt, braucht die „Citabria“ vor dem Start einen Winterdienst auf der Piste.

Auch beim obligatorischen Startcheck fordert die fehlende Bremsmöglichkeit



Von oben zeigen die verschneiten Wälder ihren besonderen Reiz

ihren Tribut, sodass die geforderten Motor-Checks unter Umständen nicht bei der vorgesehenen Drehzahl erfolgen können, da sich das Flugzeug sonst ungewollt in Bewegung setzt.

Ab in die Luft

Der Start hingegen erfolgt, wie sonst auch bei „Taildraggern“ üblich, mit deutlich Tiefenruder, die Beschleunigung und Startstrecke hängen stark von der Reibung der Ski ab. Vor allem bei „Pappschnee“ hilft Skiwachs, die Startrutschstrecke zu verkürzen.

Im Reiseflug macht sich der zusätzliche Luftwiderstand der „Bretter“ im Falle der Citabria nur mäßig bemerkbar, die Reisegeschwindigkeit reduziert sich um moderate fünf bis zehn Stundenkilometer.

Wenn es über Land gehen soll, empfiehlt es sich, zur ohnehin vorgeschriebenen Flugplanung auch die Schneeverhältnisse im Blick zu behalten, denn dort, wo die weiße Decke nicht wenigstens fünf bis sieben Zentimeter mächtig ist, muss im Falle von Motorproblemen mit einem Überschlag bei einer Notlandung gerechnet werden.

Landungen auf Schnee sind hingegen unproblematisch, vorausgesetzt man hat genügend Fahrt, um das Flugzeug beim Aufsetzen sauber auszufahren. In diesem Fall setzt sich der Hochdecker butterweich in den Schnee.

Wie in der kalten Jahreszeit üblich, ist der Einsatz der Vergaservorwärmung „wärmstens“ empfohlen: Bei ausreichender Luftfeuchte genügt schon der Weg zum Startpunkt, um dem Motor sprichwörtlich die Luft zum Atmen ab-



Die schneebedeckte Landschaft im Winter bietet ein beeindruckendes Bild mit starken Schwarz-Weiß-Kontrasten

zuzunähen. Der Einsatz am Boden ist dabei logischerweise deutlich unkritischer als sonst, da die ansaugbaren „Fremdkörper“ schnell auftauen.

Der Weg zur Tankstelle oder vors Hallentor sollte wie schon beschrieben sehr großzügig und entsprechend den Windverhältnissen vorausschauend geplant werden. Es empfiehlt sich, sich Hindernissen wie Hallentoren parallel, mit minimaler Geschwindigkeit und Fluchtmöglichkeit zu nähern – wie schon erwähnt, ist die Radbremse keine Hilfe!

Fazit: Wer sein Flugzeug an einem halbwegs schneesicheren Platz stationiert hat und die Investition nicht scheut, erlebt mit den Flugzeugskiern eine „Mordsgaudi“ auf der Piste und in der Luft – Prädikat: Empfehlenswert!

Text: Frank Walz.
Fotos: Steffen Baitinger, Sven Hirschke

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC LTA FÜR TL CONDOR PLUS

Das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) hat am 19. März eine neue Lufttüchtigkeitsanweisung, LTA-Nr. LSG 2021-001, herausgegeben. Sie betrifft die TL 232 Condor plus, DAeC-Gerätekenntblatt Nr. 61145. Beim Austuchen der Tragflügelbespannung wurden Beschädigungen (Durchscheuern) des Diagonalrohres und der -verspannung festgestellt. Das betreffende UL ist Baujahr 2001, mit etwas über 900 Betriebsstunden und in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassen. Für Halter von UL dieses Typs gilt, dass vor dem nächsten Flug eine sachkundige Person mit einem Prüfer Klasse 5 oder ein genehmigter Betrieb das Flugzeug überprüfen müssen. Die vollständigen Lufttüchtigkeitsanweisungen und weitere Sicherheitsmitteilungen sind auf den Internetseiten des DAeC unter www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ (→ UL-Zulassung → Sicherheit) publiziert.

Text: DAeC

JETZT ANMELDEN:

FLUGSICHERHEITSEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“



An Christ Himmelfahrt bietet der BWLV wieder sein Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an

Der Fachausschuss Motorflug/UL des BWLV bietet am **Donnerstag und Freitag 13./14. Mai 2021** (Christi Himmelfahrt), mit Unterstützung der militärischen Flugsicherung Niederstetten, wieder sein traditionelles Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“ an.

Leider hat uns die Pandemie bereits 2020 einen Strich durch die Rechnung gemacht. **Wir können deswegen nur hoffen, dass sich die Corona-Lage bis zum geplanten Termin entspannt. Das Seminar findet nur statt, wenn es die Pandemie-Lage zulässt. Aus verständlichen Gründen sind die genauen Daten (Datum/Uhrzeiten/besondere Bedingungen) in den Veröffentlichungen und Anmeldeformularen vorläufig.** Angemeldete Teilnehmer werden jedoch bei neuen Voraussetzungen via Internet laufend unterrichtet.

Dabei bieten sich drei Möglichkeiten einer Durchführung an.

1. Durchführung wie geplant ohne eine Änderung, soweit dies Corona überhaupt zulässt.
2. Durchführung des theoretischen Teils wie geplant am Donnerstag, 13. Mai

2021 (Himmelfahrt), über das Internet (Zoom/BWLV) und – soweit es die hygienischen Voraussetzungen erlauben – den praktischen Teil wie geplant am 14. Mai 2021.

3. Verschiebung des Seminars nach Lage Pandemie auf ein neues Datum. (Grundsätzliche Voraussetzung dafür wäre selbstverständlich das Einverständnis des Transporthubschrauberegiments 30 bezüglich Radarführung).

Auch im vergangenen Jahr passierten wieder Unfälle, die auf schlechtes Flugwetter zurückzuführen sind. Und sollte auch dieses Jahr die Flugsaison wegen nachlassender Pandemie einerseits und dem inzwischen angewachsenen Flugstundennachholbedarf andererseits wieder verstärkt durchgeführt werden, so ist leider auch erneut wieder mit diesen Unfällen zu rechnen.

Wir widmen uns im ersten Teil des Seminars Schwerpunkten wie der Abschätzung der Schlechtwetterbildung, den physiologischen und psychologischen Problemen und Fällen in Verbindung mit menschlicher Leistungsfähig-

keit, der Technik und Ausrüstung sowie dem Flugsicherungs- und Radarwesen.

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

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

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

werden. Leihflugzeuge am Platz sind in begrenzter Anzahl vorhanden (SFG Bundeswehr Niederstetten).

Es ergeben sich also folgende Möglichkeiten:

- Anflug – **soweit es die Corona-Lage zulässt und Hotelübernachtung möglich ist** – am 13. Mai 2021 Flugplatz Niederstetten bis 11 Uhr Ortszeit. Beginn des Seminars 12 Uhr. Ende des Seminars voraussichtlich am 14. Mai, 14 Uhr. (Bei Anflügen außerhalb der Zeit bitte vorherige Kontaktaufnahme).
- Theorie 13. Mai 2021 via Zoom (Einwahlmöglichkeiten werden mit der Anmeldebestätigung versandt), praktischer Teil am 14.05.2021 in Niederstetten bzw. Verschiebung

dieses Teils – oder des ganzen Seminars – nach Lage.

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

- Die Seminargebühr beträgt pro Teilnehmer 100 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 150 Euro. Darin sind Referenten-, Organisations- und Verwaltungskosten enthalten.
- Gebühr für teilnehmende Fluglehrer (mit Nachweis Teilnahme an amtlicher Fortbildung) 45 Euro, Nichtmitglieder BWLV/DAeC 80 Euro.
- Tankmöglichkeit AVGAS 100LL, Jet A1 vorhanden
- **Unterkunftsmöglichkeiten, AIP und alle weitere Infos** finden Sie

unter www.flugplatz-niederstetten.de, oder unter Telefon 0171 7709845 (Michael Schäfer). (Für Transfer wäre im Falle des Falles am Platz/Hotel gesorgt).

- **Anmeldeformular:** Sie finden das Anmeldeformular sowie weitere Infos zu Organisation, Lehrplan und Verfahren unter www.bwlv.de (Sparte Motorflug).
- Der FA-Motorflug/UL behält sich die Durchführung oder Beschränkung nach Corona-Lage, Wetterverhältnissen und Teilnehmerzahl (Radar-kapazität) vor.

Text: Walter Nerdinger,
Referent Motorflug/UL, BWLV
Foto: BWLV-Archiv

PANDEMIEFOLGEN

UL-DM WIRD ERNEUT VERSCHOBEN

Auch in diesem Jahr wird es keine Deutsche Meisterschaft für die Ultraleichtflieger geben. Die Organisatoren haben sich wegen der fortdauernden Corona-Beschränkungen entschieden, die für das Himmelfahrts-Wochenende geplante Veranstaltung auf dem Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE) abzusagen. Bereits im vergangenen Jahr musste die Deutsche Meisterschaft ausfallen.

Wettbewerbsleiter Michael Kania geht jetzt davon aus, dass es im nächsten Jahr keine Probleme geben wird. Er hat deshalb den neuen Termin gemeinsam mit dem ausrichtenden Flugplatz EDXE auf den **26. bis 29. Mai 2022** festgesetzt.

Bei den UL-Meisterschaften geht es nicht nur darum, den Deutschen Meister in den Klassen Trike, Dreiachser und Tragschrauber zu ermitteln, sondern sie gelten auch als Qualifikation für die Welt- beziehungsweise Europameisterschaften.

Informationen zum Wettbewerb sowie die Ausschreibung und Anmeldung für die UL-DM 2022 gibt es unter <https://ultraleichtflug.blogspot.com/> und unter www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/wettbewerbe/.

Text: Wolfgang Lintl/red.

MUSTERZULASSUNG

FLYWHALE FW 02 – 650 ZUGELASSEN



Blickfang: Das UL-Amphibium Flywhale mutet recht exotisch an. Es hat nun die Musterzulassung erhalten

Nach erfolgreicher Musterprüfung hat das DAeC-Luftsportgeräte-Büro am 24. März 2021 die Musterzulassung für den Flywhale erteilt. Das ultraleichte Amphibium aus CFK-Composite ist mit dem Rotax-912-iS-Sport-Motor und Verstellpropeller mit Regler ausgestattet. Die zulässige maximale Abflugmasse bei installiertem Rettungsgerät beträgt 650 Kilogramm. Hersteller und Musterbetreuer ist die Uniplanes GmbH in Dötlingen. Das Gerätekenntblatt 66240 ist im Downloadbereich auf www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-zulassung/pruefer-klasse-5/infos-fuer-pruefer/geraetekennblaetter/ zu finden.

Text und Foto: DAeC



Viele Vereine im BWLV bieten eine UL-Ausbildung an

Nicht zuletzt aufgrund der erfreulich hohen Anzahl an Ausbildungsmeldungen zum Erwerb der UL-Lizenz im vergangenen Jahr gibt das Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) einen Einblick und Übersicht in die Ausbildung zur Lizenz für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Vielleicht animiert es den einen oder anderen Unentschlossenen, sich in diesem Jahr auch bei einer UL-Flugschule bzw. bei einem auszubildenden UL-Veren zur Ausbildung anzumelden

Der neue UL-Flugschüler wird spätestens acht Tage nach Beginn der Ausbildung von der Flugschule an das LSG-B gemeldet. Eine Schulung außerhalb einer zugelassenen Ausbildungseinrichtung ist nicht möglich. Grundlage der Ausbildung ist das Ausbildungshandbuch (AHB) für Dreiachs-UL mit Ergänzungen für die Lizenz für UL-Tragschrauber. Die Flugschule hat immer die neueste Version vorzuhalten, Aktualisierungen werden vom LSG-B kostenlos per Rundmail zur Verfügung gestellt.

Mindestens einmal jährlich hat sich das Ausbildungspersonal mit dem AHB vertraut zu machen und dies in der Liste zur Kenntnisnahme im AHB zu bestätigen. Wer gern selbst im AHB des DAeC nachlesen möchte, bitte nicht googeln! Zum Teil sind ältere und nicht mehr gültige Versionen im Netz unterwegs. Das aktuelle Handbuch mit den gültigen Formularen ist auf der Internetseite des LSG-B unter Ausbildung/Lizenzen → Flugschulen verfügbar, ebenso die laufenden Aktualisierungen.

– Anzeige –

JETZT BUCHEN!

ORATEX® WORKSHOP - FLUGZEUG BESPANNEN

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

INHALTE DES WORKSHOPS:

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

TERMINE:

03. - 07.05.2021

17. - 21.05.2021

07. - 11.06.2021

05. - 09.07.2021




INFORMATIONEN UND BUCHUNG:
www.lanitz-aviation.com/workshops.html



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



Für die Theorie- und Praxisausbildung ist es empfehlenswert, das bewährte Ausbildungsnachweisheft zu verwenden

Für die Theorie- und Praxisausbildung ist es empfehlenswert, das bewährte Ausbildungsnachweisheft zu verwenden. Es ersetzt einzelne Formularbürokratie und man behält leichter die Übersicht über den Stand der Ausbildung. Das Heft kann man beim LSG-B erwerben, meist haben es die Flugschulen schon vorrätig. Die Verwendung des Ausbildungsnachweises ersetzt nicht die Pflicht der Führung des persönlichen Flugbuches.

Eine Zulassung zur Flugschule erfolgt mit der Abnahme vor Ort. Alle Ausbildungsgeräte und das Ausbildungspersonal müssen genehmigt sein. Auch Änderungen sind genehmigungspflichtig (LuftPersV § 28). Hat der Flugschüler die Theorieausbildung abgeschlossen, wird er vom Ausbildungsleiter der Flugschule 14 Tage vor dem Prüfungstermin zur Theorieprüfung angemeldet. Der Prüfungsrat erhält dann rechtzeitig die Fragebögen für den Prüfling vom LSG-B ausgehändigt. Eine Prüfung im LSG-B ist auch möglich. Nach bestandener Theorieprüfung hat der Flugschüler drei Jahre Zeit, die praktische Prüfung erfolgreich abzulegen. Verstreicht diese gesetzlich vorgegebene Frist, muss gemäß der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV § 128 Abs. 6) die Prüfung wiederholt werden.

Auch die Praxisprüfung muss angemeldet werden. Der anmeldende Ausbildungsleiter ist dafür verantwortlich, dass alle Ausbildungsabschnitte erfolgreich abgeschlossen und bestätigt wurden. Der Ausbildungsleiter schlägt einen Prüfer vor. Die Prüfer sind alle als Mitglieder im Prüfungsrat in der Internetdatenbank des LSG-B gelistet. Deren Anerkennung als Prüfungsrat im DAeC ist unbefristet und sie können die Prüfungen selbstständig nach den Vorgaben des LSG-B-Prüferhandbuches abnehmen, vorausgesetzt die Lehrberechtigung ist gültig. Mit Zustimmung des Ausbildungsleiters und Flugauftrag kann der Flugschüler gegebenenfalls auch zum

Prüfungstermin fliegen und nach bestandener Prüfung zurückfliegen. Danach muss er jedoch kurz warten, bis er die UL-Lizenz in der Hand hält.

Nach Erhalt hat er an der Flugschule die Möglichkeit, die Berechtigung zur Mitnahme von Passagieren zu erwerben. Hierzu muss er mindestens fünf Überlandflüge (Kilometer und Inhalt siehe AHB) mit der Abschlussprüfung durch einen Fluglehrer der Flugschule oder dem Prüfungsrat durchführen.

Mit ausreichender Flugerfahrung, diese ist ebenfalls im AHB beschrieben, kann der Lizenzinhaber noch weitere Berechtigungen für Segelflugzeug- und Bannerschlepp sowie die Lehrberechtigung erwerben.

Wer ein gültiges Flugfunkzeugnis (BZF, AZF etc.) bereits hat, erspart sich in der Ausbildung logischerweise die Flugfunkausbildung für Luftsportgeräteführer. Spätestens jedoch, wenn man sich später zu einer Fluglehrerausbildung entscheidet, wird das Flugfunkzeugnis benötigt. Erst dann kann man oder muss man alle möglichen Lufträume nutzen können.

Näheres zum gesamten Thema gibt es bei allen zugelassenen Flugschulen – mit

dem Begriff „Flugschule“ sind in diesem Artikel auch alle ausbildenden Flugsportvereine gemeint. Im LSG-B sind 176 Flugschulen und über 300 Ausbildungsvereine registriert.

Ausbildung für PPL-Inhaber zum Erwerb der UL-Lizenz (Dreiachs-UL)

Die Hälfte aller Ausbildungsmeldungen sind mittlerweile für PPL-Inhaber mit gültiger Lizenz als Flugzeugführer (SEP und/oder Reisemotorsegler). Daher auch ein paar Erläuterungen dazu.

Beim Erwerb der UL-Lizenz soll diese natürlich auch die Anforderungen der Gültigkeit erfüllen. Daher ist in der Ausbildung zu berücksichtigen, dass ausreichend Flugstunden (SEP, Reisemotorsegler und UL) und der einstündige Übungsflug auf UL mit UL-Fluglehrer im Flugbuch stehen. In der Ausbildung, die gesetzlich keine Mindestflugstunden beinhaltet, sind im AHB unter anderem drei Alleinflüge und eine Prüfung beim Ausbildungsleiter vorgeschrieben. Die Theorie umfasst eine Einweisung in Technik, Verhalten in besonderen Fällen und Pyrotechnik für das Rettungssystem.

Inhaber einer PPL-Lehrberechtigung für Segelflugzeugführer, Motorseglerführer oder Flugzeugführer können nach Erwerb der UL-Lizenz nach einer gewissen Mustererfahrung in einem verkürzten Lehrgang die Lehrberechtigung für UL erwerben. Termine und Veranstalter sind auf der Internetseite des LSG-B veröffentlicht. Die Passagierberechtigung wird mit der Erteilung der UL-Lizenz sofort mit eingetragen.

Für den Eintrag von bereits im PPL vorhandenen Schleppberechtigungen ist nach dem Erwerb der UL-Lizenz eine Mustererfahrung (mindestens fünf Stunden auf Schlepp-UL) erforderlich und für den Bannerschlepp zusätzlich Ausbildungsschlepps mit dem UL-Rollenbanner. Infos dazu gibt es im Ausbildungshandbuch, auf den Internetseiten des LSG-B oder direkt beim Luftsportgeräte-Büro (www.daec.de/luftsportgeraete-buero).

Text und Fotos: Frank Einführer, LSG-B

62. SÜDWESTDEUTSCHER RUNDFLUG



Am Samstag, 10. Juli, plant der BWLV die 62. Auflage des Südwestdeutschen Rundflugs

Die traditionelle Flugrallye des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes könnte in diesem Jahr im Nachgang ihre 62. Auflage feiern, da die Veranstaltung aufgrund der Corona-Krise im Vorjahr verschoben werden musste. Der 62. Südwestdeutsche Rundflug ist nun in diesem Jahr für Samstag, 10. Juli 2021, in Niederstetten geplant. Der Landeswettbewerb im Navigationsflug ist gedacht für Luftfahrzeuge der E-, K- und M-Klasse.

Auch dieses Jahr ist die Ausführung aufgrund der Pandemielage noch unsicher. Da noch nicht sicher ist, in welcher Form der Wettbewerb durchgeführt werden kann, muss davon ausgegangen werden, dass Teile entfallen, der Wettbewerb nur in verkürzter Form durchgeführt werden kann oder sogar noch einmal verschoben werden muss – dies gerade im Hinblick auf den Gesamtumfang, wenn zum Beispiel Hotelübernachtungen noch nicht gestattet sind, was sich dann auf den Anreise- und Abreisetag (Abschluss mit Siegerehrung) auswirken wird.

Ziel des Wettbewerbs ist wie immer die Erhöhung der Flugsicherheit mittels einer kleinen Planungsaufgabe/Flugstrecken-vorbereitung, danach die Vorbereitung der eigentlichen Strecke nach gegebenem Flugplan und Karte (1:200 000), zeitgenaues Abfliegen dieser Strecke, Objekt-suchen anhand von Fotos sowie einer Ziel-landung am Zwischen- und Endlandeplatz.

Alle diese Punkte erfordern wie immer für die Planungsvorbereitung und der eigentlichen Flugdurchführung eine gute

Aufgabenteilung, Cockpitorganisation und Zusammenarbeit des Teams. Gewertet werden die Wettbewerbsgruppe, die Touringgruppe (etwas entschärfte Aufgaben) sowie die gemeldeten Mannschaften. Da auch der Allgäuflug wie vergangenes Jahr erst nach dem Südwestdeutschen geplant ist, kann die Wertung für die Baden-Württembergische Motorflugmeisterschaft 2021 im Navigationsflug erst nach dem Ergebnis dieses Wettbewerbs festgestellt werden. Die Sonderwertung für den Baden-Württembergischen Motorflugmeister kann jedoch nach langjähriger Tradition selbst nur von BWLV-Mitgliedern gewonnen werden. Wettbewerbsgrundlage ist die etwas entschärfte Wettbewerbsordnung des DAeC (WBO 2020).

So ergeben sich nun zwei Planungsvorgaben:

Planung 1:

Die Verordnungen lassen es zu, dass der Wettbewerb unter den gegebenen Hygienemaßnahmen stattfinden kann – somit verlief der Wettbewerb wie gewöhnlich:

- **Anflugmöglichkeit Vortag**, Transport zum und vom Hotel gesichert,
- **Anflug Wettbewerbstag:** 10. Juli, ab 8 bis 9.30 Uhr (für ein Frühstück ist gesorgt)
- **Durchführung am 10. Juli:** Briefing ab 10 Uhr, erster Start ab 12.15 bis 12.45 Uhr, (Zwei-Minuten-Takt), Landungen ab 13.30 bis 15.15 Uhr, Siegerehrung ab 19.30 Uhr.
- Sollte der Wettbewerb aus Wettergründen auf den Sonntag verschoben

werden müssen, so würden die Teams rechtzeitig benachrichtigt werden. Es gelten dann die gleichen Zeiten, die Siegerehrung würde jedoch unmittelbar nach der Auswertung stattfinden, die Abendveranstaltung würde entfallen, sodass Heimflüge noch am selben Tag durchgeführt werden können.

Planung 2:

Die Coronalage und anhängigen Hygienevorschriften lassen es zu, dass der Wettbewerb in allgemein akzeptabler Form durchgeführt werden kann, die Gaststätten und Hotels sind jedoch noch geschlossen

- **Anflug Wettbewerbstag:** 10. Juli, ab 8 bis 9.30 Uhr (für ein Frühstück ist gesorgt)
- **Durchführung am 10. Juli:** Briefing ab 10 Uhr, weitere Verfahren wie oben beschrieben, Siegerehrung wie oben beschrieben, unmittelbar nach letzter Auswertung
- Muss der Wettbewerb aus Wettergründen auf Sonntag verschoben werden, dann wie oben beschrieben.

So es die Lage und die Übernachtungsmöglichkeiten also überhaupt zulassen, sollte der Freitag zur Anreise (Anflug) genutzt werden. Für die am Freitag anreisenden Teilnehmer findet ab 18 Uhr unter den gegebenen Hygienemaßnahmen ein kleiner Erfahrungsaustausch mit den Fliegerfreunden Niederstetten statt.

Neben der Einladung finden Sie das Anmeldeformular sowie alle Infos unter www.bwlv.de (Sparte Motorflug).

Anmeldeschluss ist am Mittwoch, 30. Juni 2021. Informationen zu Änderungen erhalten Sie ebenfalls laufend durch Veröffentlichungen auf der Homepage – deshalb bitte die aktuellen Entwicklungen dort beachten. Da für den Wettbewerb eine umfangreiche Vorarbeit notwendig ist, sind rechtzeitige Anmeldungen sehr willkommen. Als Ansprechpartner steht Walter Nerdinger (nerdinger@bwlv.de) zur Verfügung.

Text: Walter Nerdinger,
Referent Motorflug/UL im BWLV,
Michael Schäfer, stellvertretender
Referent Motorflug/UL im BWLV
Foto: BWLV Archiv



FAG Schwenningen im Winter 1928/29



Die Schwenninger Flieger (undatiert)

TEXT AUS EINER SCHWENNINGER CHRONIK VON 1977

ABENTEUERLICHER EINSTANDSFLUG AM KLIPPENECK

Aus der Chronik „Der Weg zum Klippeneck. Erinnerungen alter Flieger“ von Rudolf Hakenjos und Hans Goebel, 1977 von der Sportfliegergruppe Schwenningen herausgegeben, stammt der folgende Bericht über einen ungewöhnlichen und nicht unbedingt nachahmenswerten Flug im März 1933. Michael Klöters hat sich die Mühe gemacht, den Text für den adler abzutippen und um die Erläuterungen zu Beginn zu ergänzen – dafür herzlichen Dank!

Im Frühjahr 1932 hatten die Segelflieger der 1928 gegründeten Flug- und Arbeitsgruppe (FAG) Schwenningen das Klippeneck als besonders geeignetes Segelfluggelände entdeckt und dort eine Startrampe und die „Schwenninger Hütte“ gebaut. Im gleichen Jahr startete Rudolf Hakenjos für den Württembergischen Luftfahrtverband auf dem Hochleistungssegelflugzeug „Lore“ in der Rhön und stellte mit 13,5 Stunden einen Rhön-Rekord im Dauerflug auf. Daraufhin stellte der Landesverband den Schwenningern die „Lore“ ganz zur Verfügung. Der Chronik ist dazu folgender Text zu entnehmen (Hinweis: Er wurde in der 1977 gültigen Rechtschreibung belassen).

„Der Einstandsflug der inzwischen so berühmt gewordenen „Lore“ am Klippeneck wäre beinahe ihr Ende gewesen. Es war an einem klaren Märztag. Ein steifer, kalter Westwind fegte über die Alb. „Ideales Wetter für einen Dauerflug“, hieß es. Schnell wurde die „Lore“ montiert und kurz vor 11 Uhr startete Rudi Hakenjos. Gegen 18 Uhr, also nach etwa 7-stündigem Flug, zog von Westen her eine dunkle Wolkenwand schnell auf die Alb zu. In wenigen Minuten wird der Landeplatz eingehüllt sein. Man stand schon zum Einholen der Maschine bereit, denn jetzt müßte sie zur Landung anfliegen. Doch was geschah! Hakenjos flog in großer Höhe direkt auf die Wolkenwand zu und verschwand darin.

Nach ½ Stunde waren die Schneeschauer abgezogen und es wurde wieder klar. Über den leeren, jetzt weißen Flugplatz brach nun schnell die Nacht herein. Wo mochte die „Lore“ mit Hakenjos sein?

Sofort wurde eine Bergungsmannschaft zusammengestellt, um nach dem erwarteten Telefonanruf gleich losfahren zu können. Paul Weishaar organisierte diesen Einsatz mustergültig. Er schickte gleich einige Kameraden in Richtung Dreifaltigkeitsberg und nach unten ins

Tal auf die Suche nach dem vermißten Flugzeug.

In der Krone in Denkingen, im „Hauptquartier“, wartete man auf den Anruf. Zum Glück kam dieser verhältnismäßig bald, und zwar gegen 20 Uhr aus Dürbheim, einem Dorf südlich des Dreifaltigkeitsberges, etwa 6 km Luftlinie vom Klippeneck entfernt. Was sich dann dort der Mannschaft bot, grenzte an ein Wunder. Aber lassen wir nun R.H. selbst erzählen:

„Stunde um Stunde flog ich an jenem Tag in etwa 300 bis 500 m Höhe über dem Gebiet Klippeneck, Lemberg, Dreifaltigkeitsberg. Eine gute Gelegenheit, mich fliegerisch weiterzubilden. Kurz nach 17.00 Uhr zog vom Schwarzwald her eine düstere Wolkenwand auf die Alb zu. In der davor liegenden Aufwindzone stieg ich auf 700 bis 800 m über Start. Die Front kam immer näher, aber ich war fest entschlossen, sie im Geradeausflug zu durchfliegen und erst vor Einbruch der Dunkelheit zu landen. Kurz überprüfte ich meine Instrumente, den Staudruckmesser (Geschwindigkeitsmesser), den Höhenmesser, das Variometer und den Wendezeiger. Ich war also für einen kurzen Blindflug bei normalen Wetterverhältnissen ausreichend ausgestattet. Das Wichtigste

für einen Wolkenflug, ein Fallschirm, fehlte allerdings. Ich hatte ihn vor dem Start gegen ein weiches Strohkissen ausgetauscht, denn 9 Stunden lang, so wie ich es vor hatte, in eisiger Kälte in der engen Kabine zu sitzen, versprach kein reines Vergnügen zu werden.

Inzwischen war die Wetterwand am Bergmassiv angelangt und ich steuerte direkt auf sie zu. Kurze Zeit ging alles gut, doch dann wurde mir blitzartig klar, daß ich mich inmitten eines Schneesturms befand. Ich sah, wie sich auf Tragflächen und Rumpfspitze Schnee und Eis bildete. Die Instrumente versagten ihren Dienst. Das Flugzeug war nicht mehr steuerbar.

Es begann ein fürchterliches Tohuwabohu, ich war ein Spielball der Elemente geworden. Am pressenden Druck der Gurte und des Sitzes gegen meinen Körper spürte ich, daß die Maschine die tollsten Flugfiguren vollführen mußte. Es war mir nicht möglich, die Normalfluglage wiederherzustellen, die Instrumente beruhigten sich nicht mehr, der Hexentanz tobte ununterbrochen. Einmal heulte die arme Lore in allen Spanten zitternd auf, um nach kurzer Zeit wieder beängstigend ruhig zu werden. Dieses tolle Spiel, ohne jegliche Sicht, wiederholte sich wohl ein Dutzend Mal. Ich schaute auf den Höhenmesser, das einzige Instrument, das noch funktionieren konnte. Er zeigte 500 m über Start, also 1500 m über NN, dann noch 1400 – 1300 – 1100 m an. Bei 1000 m nahm ich Hände und Füße von der Steuerung und überließ unser beider Schicksal allein der Maschine. Sie heulte noch einmal so auf, daß ich glaubte, jetzt müßten die Tragflächen brechen. Dann wurde es still und stiller. Der Höhenmesser sank auf 900–850 m, ich war also unter Starthöhe. Jetzt mußte es geschehen, aufschlagen und zerschellen!



Die Startrampe am Klippeneck mit der „Schwenninger Hütte“ im Hintergrund und Katapultstart; „Ausziehen – laufen – los!“ war das Kommando bei jedem Start

Die Augen schließend legte ich die Hände in den Schoß. Da, was war das? Ein kurzes Rauschen und Fegen an der Bordwand und mein Flugzeug war gelandet. Ich blieb wie erstarrt sitzen und wußte nachher nicht mehr, waren es Sekunden oder Minuten. Dann öffnete ich die Haube. Inzwischen war es so dunkel geworden, daß ich nur wenige Meter meiner Umgebung erkennen konnte. Rings um mich waren verschneite Baumwipfel. Ich mußte also auf einem Wald gelandet sein.

Durch Schaukeln konnte ich einen Ast des nächststehenden Baums erreichen, an dem ich mich aus dem Sitz zog und unter Mitnahme des kostbaren Instrumentenbrettes zur guten Mutter Erde hinabkletterte. Der mich nun umgebende Wald stand zu meiner Überraschung an einem steilen Hang. Kurz entschlossen nahm ich den Weg durch den Schnee nach oben und kam sehr bald auf eine waldfreie weiße Ebene. Weiter suchend, den Waldtrauf entlang, stieß ich auf eine baumbesäumte Straße mit freiem Blick ins Tal. Jetzt blinkten von tief unten aus der nächtlichen Winterlandschaft beleuchtete Dörfer freundlich zu mir herauf. Angesichts dieser friedlichen Idylle, kam es mir jetzt mit aller Macht zum Bewußtsein, daß mir soeben das Leben wieder geschenkt wurde. Inzwischen funkelten die Sterne wieder zwischen den raschziehenden Wolken. Nach halbstündigem Abstieg erfuhr ich unten im Dorf, daß ich mich in Dürbheim befand. Im Gasthof Adler telefonierte ich zuerst mit meinen Kameraden und erfuhr bei der Beschreibung meines Landeortes von den Einheimischen, daß ich in der „Hölle“, einer engen, felsigen Schlucht oben im Albmassiv, gelandet war.“

Freudig begrüßte die Mannschaft den glücklichen Piloten. Stauend hörte sie den



In diesem Artikel im „Schwenninger Beobachter“ vom 6. April 1934 schildert Rudi Hakenjos ebenfalls seinen Erstflug mit der „Lore“ vom Klippeneck – einschließlich eines Fotos des gestrandeten Flugzeugs

Bericht über den Verlauf des Fluges, aber bald sank man todmüde in die Betten, denn die Bergung konnte erst am anderen Tag, einem Montag, erfolgen.

Die Kameraden und die Ortsfeuerwehr, ausgerüstet mit Pferden, Schlitten und Leitern, bargen nach dem Fällen einiger Buchen die fast unversehrte „Lore“ sorgfältig in stundenlanger Arbeit. Einige Meter neben der Landestelle ragten riesige Felsblöcke über die Bäume.

Die Stuttgarter Presse schrieb in der Montag-Ausgabe voreilig: „Die Lore am Albrand zerschellt“.

Doch am darauffolgenden Sonntag konnte die „Lore“ anlässlich einer Werbeveranstaltung auf dem Schwenninger Marktplatz ausgestellt werden. Außer einigen Schrammen sah man von dem tollen Erlebnis, das sie hinter sich hatte, keine Spuren mehr.“

Text: Chronik SFG Schwenningen/
Michael Klötters
Fotos: Stadtarchiv Schwenningen



TREFFEN FÜR FREUNDE HISTORISCHER SEGELFLUGZEUGE **OLDTIMER-SEGELFLIEGEN ZWISCHEN VIRNGRUND UND ALBTRAUF**

Der Flugplatz Ellwangen bietet eine gute Infrastruktur für das Oldtimertreffen

Nach den Treffen in Elchingen und Ohlstadt findet in diesem Jahr vom 2. bis 7. Juni 2021 das siebte von Mario Selss organisierte Oldtimertreffen auf dem Flugplatz Erpfental bei der Fliegergruppe Ellwangen statt.

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

Vom Anreisetag am Mittwoch, 2. Juni, bis zum Abreisetag am Montag, 7. Juni, werden dort seltene historische Segelflugzeuge aus der Zeit von 1935 bis 1960 zu sehen sein. Dabei sind unter anderem Flugzeuge wie Kranich III, L-23 Super Blanik, Spyr 5, Schulgleiter

SG38, Knickflügler, MG 19a Steinadler, Slingsby T 21 und viele weitere historische Segelflugzeuge.

Die Organisation für das diesjährige Treffen wird von den Mitgliedern der Fliegergruppe Ellwangen unterstützt, die den Pilotinnen und Piloten ein abwechslungsreiches Programm bieten. Nicht nur das Fliegen soll im Vordergrund stehen, sondern auch der gemütliche Teil nach einem erfolgreichen Flugtag. Die Mitglieder der Fliegergruppe Ellwangen werden die Gäste mit schwäbischen Spezialitäten verzaubern. Zu ihren kulinarischen Highlights zählen selbst gemachter Kartoffelsalat, Spätzle und Kuchen.

Abgerundet wird das Programm der Veranstaltung wieder mit einigen inter-

essanten Vorträgen. In geselliger Runde kann man am Lagerfeuer den Abend bei entspannten Gesprächen ausklingen lassen. Gemeinsame Ausflüge in die historischen Städte wie Ellwangen, Dinkelsbühl, Nördlingen oder zu den Schlössern in der Umgebung sind als Alternativprogramm bei schlechtem Wetter möglich.

Sollten die Teilnehmer Interesse daran haben, können sie nach Absprache mit der Fliegergruppe Ellwangen ihren Aufenthalt gerne verlängern. Auf dem Flugplatz sind ein Campingplatz und sanitäre Einrichtungen sowie Stromanschlüsse vorhanden.

Um sicher in die Lüfte zu kommen, steht eine Seilwinde mit Doppeltrommel und 1.000-Meter-Stahlseil zur Verfügung. Zusätzlich bringen zwei Schleppflugzeuge die Piloten in die Luft – eine Piper Super Cub, die von Wolfram Ruopp geflogen wird, und ein vereinseigener Scheibe Falke SF25C.



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



Erwartet werden zahlreiche historische „Schätze“ – darunter auch der Schulgleiter SG38

Text: Fliegergruppe Ellwangen
 Fotos: Fliegergruppe Ellwangen,
 Andreas Fischer

NUR FLÜGEL IST SCHÖNER!



Virtuelle Darstellung des Flugzeugs

So könnte die AK-X einmal aussehen, wenn sie fertig ist

Die Akademische Fliegergruppe Karlsruhe (Akaflieg) ist eine Gruppe von Karlsruher Studierenden, die sich das Ziel gesetzt haben, Forschungs- und Entwicklungsarbeit in der Luftfahrt zu leisten. Ihr Motto lautet: „Studierende forschen, bauen, fliegen!“. Dominic Pöppe berichtet über das aktuelle Forschungsprojekt der Akaflieg, den Nurflügler AK-X. Ziel ist eine Leistungssteigerung durch das Weglassen des Leitwerks und die dadurch erreichte Widerstandsreduktion. Das Projekt besteht seit 2010.

Wenn man gemeinschaftlich ein Flugzeug bauen möchte, dann sind wenige Sachen so unpraktisch wie eine geschlossene Werkstatt. Dementsprechend war das Jahr 2020 für das AK-X Team kein leichtes. Dennoch haben wir probiert, das Beste aus der Situation zu machen.

Flügel

2019 endete damit, dass wir nach langer Vorbereitung endlich die beiden Holmgurte des rechten Flügels mit dem Holmsteg verkleben konnten. Voller Vorfreude machten wir uns daran, den Holm zu entformen und zu begutachten. Endlich ging es los – dachten wir. Leider wurde uns unsere Freude sehr schnell genom-

men. Kaum aus der Form, fiel uns mit Schrecken auf, dass ein Holmgurt auf der Unterseite, wo er die ganze Zeit in der Form lag und nicht einsehbar war, Wellen in den Kohlefaserverovings hatte. Das gleiche Problem war schon einmal aufgetreten, damals war es jedoch deutlich eher erkannt worden, da sich die Fasern auf der Oberseite gewellt hatten. Nachdem der erste Schock verdaut war, wurde klar, dass wir etwas an unserem Prozess ändern müssen, damit das Problem nicht noch mal auftaucht.



Schlechte Nachrichten: Falten im Holmgurt

Darum überlegten wir uns zwei Verbesserungen. Die erste sieht vor, die Geometrie der Holmgurstummelform so zu ändern, dass die Fasern alle die gesamte Länge durchlaufen und nicht innerhalb der Form enden. Dadurch können wir die Fasern bis über das Ende hinauslaufen lassen, sie dadurch „festhalten“ und damit eine ungewollte Verschiebung beim Pressen verhindern. Beim fertigen Gurt müssen die überschüssigen Fasern dann natürlich entfernt werden, das sehen wir jedoch als gut machbar an.

Die zweite Verbesserung besteht darin, dass wir eine neue Rovingziehmaschine bauen. Die alte hatte die Fasern stark strapaziert und verbrauchte enorm viel Harz.

Im September konnten wir die bestehende Holmstummelform auf der neuen Portalfräse der Akaflieg Stuttgart überfräsen. Die neue Rovingziehmaschine wurde über mehrere Monate gebaut und ist nun fast fertig. Erste Tests haben noch ein paar kleine Wünsche übriggelassen, an denen aktuell noch gearbeitet wird.

Wir sind zuversichtlich, dass wir die restlichen Teile des Holms noch retten können, indem wir den beschädigten Holmgurt vorsichtig von den anderen Teilen trennen. Als Ziel für dieses Jahr haben



Vier fertige Außenlaminat der Winglets



Kritische Blicke beim Infiltrieren

wir uns vorgenommen, den Holmgurt neu zu bauen und mit den restlichen Teilen zu verkleben.

Winglets

Eine andere große Baustelle sind die Winglets der AK-X. Hier hatten wir Ende 2019 die rechte Form fertig gebaut. Die Winglets der AK-X sind ca. 1,40 Meter hoch und müssen dabei noch möglichst leicht sein. Dementsprechend hoch ist auch der Bauaufwand, der in Formen und Bauteile fließt.

Im Frühjahr wurde klar, dass wir den Wingletbruchversuch vorerst verschieben müssen. Als uns dann noch auffiel, dass das biaxiale Gelege für die Winglet-schalen demnächst abzulaufen drohte, wechselten wir kurzerhand unsere Prioritäten: Die Vorbereitungen für den Bruchversuch wurden hintenangestellt und wir begannen, die Schalen der fliegenden Winglets zu bauen.

Natürlich ist uns hierbei vollkommen bewusst, dass diese Entscheidung nach hinten losgehen kann. Wenn der Bruchversuch schiefeht, können Änderungen am Laminat erforderlich sein. Dennoch war der Beschluss einfach gefällt: Sollte eine Laminatänderung tatsächlich erforderlich sein, sind wir zuversichtlich, dass eine nachträgliche Verstärkung möglich ist. Selbst wenn dem nicht so wäre, hätten wir „nur“ Arbeitszeit verschwendet. Das Material hätten wir so oder so nochmal besorgen müssen.

Mit dem bewährten Verfahren der Vakuuminfusion bauten wir also die Schalen

in der Zeit, in der Zusammenkünfte zu fünf noch erlaubt waren.

Ruder

Sehr erfreulich war, dass wir auf der Fräse der Stuttgarter nicht nur die vorhin erwähnte Stummelform fräsen konnten, sondern auch das erste Paar Ruderformen. Kaum wieder zurück in Karlsruhe, begannen wir ein Testruder zu bauen. Spannend ist hierbei insbesondere das Gewicht. Um kritische Flutterfälle zu verhindern, dürfen die Ruder maximal 300 g/m wiegen. In Kombination mit den Belastungen (zum Beispiel ca. 360 N für das Testruder) ist das eine sehr harte Anforderung, die nicht so einfach zu erfüllen ist. Ein erster Versuch mit ca. 150 N Wasser war zwar ermutigend, hat aber einige Probleme aufgezeigt. Das wahrscheinlich größte ist das Beulen der Ruderschalen, weshalb wir aktuell noch andere Bauweisen planen, die wir hoffentlich demnächst erproben können.

Rumpf

Auch beim Rumpf ging es an mehreren Fronten voran. In Vorbereitung für die Steuerung wurden einige Lagerböcke gebaut. Außerdem wurde die Steuerungsabdeckung gebaut.

Steuerung

Die AK-X erfordert, dass die Piloteneingaben am Knüppel und Wölbklappenhebel mechanisch gemischt und auf drei Ruder umgesetzt werden. Entsprechend komplex ist die Steuerung. Dazu kommt dann noch die Steuerung für Luftbremsen und

Seitenruder. Im vergangenen Jahr wurden einige Detailkonstruktionen an der Steuerung vorgenommen und ein funktionsfähiger 3D-Druck-Dummy hergestellt. Komplett mit den finalen Lagern kann so die Funktion bis ins letzte Detail erprobt werden. Aktuell lässt sich so schon die Steuerung in Höhen- und Querruder ausprobieren. Für die voll funktionstüchtige Wölbklappenkinematik fehlen noch ein paar Teile, die aber schon gedruckt sind und nur noch montiert werden müssen. Dieses Jahr ist das Ziel, die Konstruktion voranzubringen und erste 3D-Druck Teile gegen finale Metallteile auszutauschen.

Fahrwerke

Die Fahrwerke befinden sich mittlerweile auf einem sehr ausgereiften Stand. Mehr und mehr Metallteile verdrängen die 3D-Druck-Mockup-Teile. Einige davon hat freundlicherweise das Institut für Strömungsmechanik für uns gefertigt, andere konnten wir „in-house“ fertigen. Besonders erfreulich ist, dass wir damit auch unsere Fähigkeiten zur Titanbearbeitung ausgebaut haben. Bis dato hatten wir uns, wegen der Schwierigkeiten mit dem Werkstoff, von der Fertigung mit Titan ferngehalten. Jetzt konnten wir aber feststellen, dass die Bearbeitung mit gutem Werkzeug bei uns durchaus möglich ist. Nennenswerte Teile, die gefertigt wurden, sind die Lagerböcke des vorderen Fahrwerks sowie die Stoßdämpfer, in die später ein PU-Schaum eingesetzt wird.

Elektronik

Um Elektronik kommt man in einem modernen Segelflugzeug nicht herum. Bei

der AK-X sind dies hauptsächlich zwei Platinen: Eine für die Steuerung der hydraulischen Fahrwerke und eine für die Steuerung der elektromagnetische Wasserballastventile. 2020 konnten erhebliche Fortschritte bei ersterer erreicht werden und es konnte ein Prototyp gefertigt werden, der sich aktuell im Trouble Shooting und Testen befindet. Sobald das abgeschlossen ist, werden wir uns intensiver dem Wasserballastsystem zuwenden.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Jahr 2020 sehr anspruchsvoll für das

AK-X Team war. Mittlerweile sind wir auf das Homeoffice viel besser eingestellt als im Vorjahr und können nun auch Fortschritte trotz geschlossener Werkstatt verbuchen.

Zum Schluss bleibt uns noch, unseren Sponsoren und Unterstützern zu danken, ohne deren Hilfe das Projekt nie möglich wäre. Herzlichen Dank!

Text: Dominic Pöppe
Fotos: Akaflied Karlsruhe



Lagerbock des Bugfahrwerks

LUFTSPORTLERINNEN

LEBENSRETTER

UNTERWEGS ALS AMBULANZFLIEGERIN



Die Ambulanzfliegerin Andrea Amberge vor einer Citation, die für Flüge mit Transplantationsteams eingesetzt wird

Andrea Amberge ist als Pilotin für Flüge mit Transplantationsteams im Einsatz. Sie beschreibt, wie solche Einsätze ablaufen.

Ambulanzfliegen ist eine ganz besondere Art der Fliegerei. Ich schreibe hier nicht über Rückholflüge von Patienten, die im Urlaub erkrankt sind und zur medizinischen Versorgung nach Deutschland zurückgebracht werden. Hier geht es um Flüge mit Transplantationsteams.

Die Deutsche Stiftung Organtransplantation (DSO) ist die bundesweite Koordinierungsstelle für Organspenden. Ist absehbar, dass ein Patient mit Organspendeausweis verstirbt, beginnt die Koordination.

Als Crew für diese Flüge haben wir 24 Stunden Bereitschaft. Die Flugzeuge, drei Citation C551 sowie C550, sind in Düsseldorf (EDDL) und Karlsruhe-Baden (EDSB) stationiert. Eine Cheyenne III steht in Reichelsheim (EDFB) zur Verfügung.

Werden wir alarmiert, muss alles sehr zügig gehen: Briefingpaket ausdrucken und prüfen, zum Flugplatz fahren, Flugzeug aus dem Hangar ziehen, Outside-Check, EFB (Electronic flight Bag) programmieren, ATIS hören, Startfreigabe holen und Triebwerke anlassen.

Meist fliegen wir zu einem Flugplatz, an dem wir ein Ärzteteam aufnehmen. Das Zusammentreffen der Crew mit den Ärzten ist perfekt geplant und drei Ärzte plus Gepäck steigen zu. Wir fliegen zu einem Flugplatz, der dem Krankenhaus mit dem Organspender am nächsten gelegen ist. Dort werden die Ärzte direkt am Flugzeug abgeholt und in die Klinik gefahren.

Wir bekommen eine grobe Rückflugzeit genannt. In der Regel warten wir drei bis vier Stunden. Das gibt uns die Gele-

genheit, den Rückflug vorzubereiten und zu tanken. Sobald die Ärzte vom Krankenhaus losfahren, werden wir angerufen. Sind unsere Gäste auf dem Vorfeld vorgefahren, holt ein Pilot die ATIS und die Startfreigabe, während der andere das Gepäck und die Boxen mit dem Organ einlädt. Ist alles festgezurt und sind die Passagiere eingestiegen, fliegen wir zurück zum Flughafen, an dem wir das Transplantationsteam aufgenommen haben.

Unser Rufzeichen bei solchen Einsätzen ist „Ambulanz D-C...“. Damit bekommen wir in den meisten Fällen Priorität. Denn Zeit ist der entscheidende Faktor! Manchmal fliegen wir auch nur Organe. Dann nehmen wir an einem Flugplatz das Organ bzw. die Organe auf und fliegen sie zum Zielort. Wartezeit gibt es für uns als Crew hierbei nicht – wir können danach direkt zur „Homebase“ zurückfliegen.

Viele Bereiche arbeiten bei einem Einsatz Hand in Hand. Das ist logistisch sehr komplex. Ein reibungsloser Ablauf ist der Garant für das Gelingen der Mission. Wir hoffen immer, dass wir einen Beitrag dazu leisten können.

Text: Andrea Amberge
Foto: dschneiderw

Mit freundlicher Genehmigung aus den VDP-Nachrichten 2020/2021

ONLINETREFFEN DER BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEN LUFTSPORTLERINNEN

KEINE HEXEREI!



Mehr als 50 Pilotinnen und Teilnehmer waren beim digitalen Austausch der baden-württembergischen Luftsportlerinnen dabei

Am 24. März folgten 55 Pilotinnen der Einladung von Beate Rein, der Beauftragten für Frauensport im BWLV, zum Onlinemeeting der Luftsportlerinnen. Dank spannender Vorträge wurde der Abend zu einer gelungenen Veranstaltung, die Lust aufs Fliegen und zukünftige Onlinetreffen weckte.

...und es hat „Zoom“ gemacht! Während im Februar 2020 noch ein persönliches Treffen auf dem Münsinger Eisberg hätte stattfinden können, blieb dieses Jahr nur das Onlineformat als Forum zum Austausch. Aber nach den vergangenen Monaten sind wir daran schon gewöhnt, und der Einladung von Beate Rein, Beauftragte für Frauensport im BWLV, folgten immerhin 55 Segelfliegerinnen und Motorflugpilotinnen, auch aus anderen Bundesländern. Von 18 bis 20.30 Uhr gab es Neuigkeiten aus dem Landesverband sowie spannende Vorträge.

Ziel der Luftsportlerinnentreffen ist, dass sich Pilotinnen von verschiedenen Plätzen kennenlernen, austauschen und man von den Erfahrungen anderer lernt. Neben dem eigenen Verein gibt es immer auch überraschende Neuigkeiten von anderen Pilotinnen, die wegen ihrer fliegerischen Erlebnisse oder ihres Engagements in Schlüsselpositionen Vorbilder sind. So ist zum Beispiel Paula Winterstein neu im Präsidium des BWLV tätig und nutzte das Treffen, um sich persönlich vorzustellen.

Reisen mit dem Motorflugzeug

Zugegebenermaßen fiel der fliegerische Bericht von Beate Rein zu Trainingslagern und Treffen im vergangenen Jahr ziemlich kurz aus, da nur wenige der geplanten Veranstaltungen und Fluglager 2020 tatsächlich stattfinden konnten. Dafür machte der Vortrag von Antoaneta Sontheimer „Der Traum vom Fliegen ohne Grenzen“ Lust auf Reisen mit dem Motorflugzeug. Mit ihrem Unternehmen PiloTravels organisiert sie – teilweise auch geführte – Flugrundreisen in Europa sowie Nordafrika und in der Karibik und bietet Piloten die Möglichkeit, auf ihren Touren Land und Leute kennenzulernen. Die Bilder und kleinen Videos der Reisen zeigten Flugerlebnisse, von denen die meisten seit einigen Monaten nur träumen und die für die eine oder andere ein zukünftiges Ziel im persönlichen Fliegerleben sein könnten.

Damit es in dieser Saison auch im Streckensegelflug spannend bleibt, stellte der Co-Bundestrainer der Frauen, Bernd Schmid, das neue Internetportal WeGlide für die Fluganmeldung in der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug (DMSt) vor. Per Bildschirmteilung demonstrierte er verschiedene Programmoptionen und Planungstools und wie Flugauswertungen in WeGlide für alle Teilnehmer möglich sind. Als Tipp verwies er auf das Onlinevideo von Stefan

Langer „DMSt 2.0“, welches auf YouTube zu finden ist.

Tipps für Streckenflüge

Für besonders ambitionierte Pilotinnen folgten nach dem Vortrag von Bernd weitere Tipps und Tricks, wie man große Strecken plant und fliegt, von Karl-Eugen „Charlie“ Bauder. Diese erläuterte er anhand des Teamfluges mit seinem Sohn Sebastian am 12. Juli 2020, mit dem beiden ein 1.000-Kilometer-FAI-Dreieck in Süddeutschland gelang – eine herausragende Leistung. Von Charlies Ausführungen zu Wetterkunde, Streckenplanung und persönlicher Vorbereitung werden die Zuhörerinnen (auch bei kürzeren Streckensegelflügen) profitieren.

Natürlich wäre es sehr schön gewesen, alte und neue Bekannte persönlich auf irgendeinem Flugplatz in Baden-Württemberg zu treffen und sich auch neben den Vorträgen auszutauschen. Aber auch Onlinetreffen haben ihre Plusseiten: die Anreise entfällt, die Teilnahme ist von überall aus möglich und spontanere Treffen sind online „einfach mal so“ machbar. Sicherlich werden weitere Onlineformate von und für Pilotinnen folgen. Vielen Dank an die Organisatorinnen und Beate Rein, die das Online-Luftsportlerinnentreffen möglich gemacht haben!

Text: Heike Deboven
Screenshot: Paula Winterstein



UNTERWEGS IN SÜDAMERIKA FLIEGEN IN URUGUAY

Glücklich gelandet: Ingrid Hopman, Sybille Glässing-Deiss, Heike Schweigert

Noch vor der Coronapandemie hatte Ingrid Hopman das Glück, mit dem Flugzeug Uruguay zu erkunden. Sie berichtet nachfolgend über ihr Abenteuer.

Fly in Uruguay – Heike Schweigert macht es Pilotinnen möglich, sich das zweitkleinste südamerikanische Land zu erfliegen. Im Fliegermagazin wurde darüber berichtet (siehe auch <http://fly-uruguay.com>). Ende Februar 2020 sitzen Sybille Glässing-Deiss und ich voller Vorfreude in der Linienmaschine – obwohl das Coronavirus sich bereits drohend aufbaut.

Nach kurzer Akklimatisierung und einer Stadtführung durch Montevideo geht es zum Flugplatz Angel Adami für die theoretische und praktische Einweisung. Die Praxis besteht aus einem Flug und einer Landung auf dem Flughafen

Montevideo Carasco. Unsere Rundreise kann beginnen.

Flaches und weites Land

Ich übernehme das erste Leg und fliege die Küste entlang bis La Paloma. Wir sind begeistert von dem unendlich langen, wunderschönen Strand. Landung in Punta del Esta. Rundfahrt durch die gepflegte Stadt mit 120.000 Einwohnern und viel Tourismus.

Unser nächster Flug führt uns auf Nordkurs nach Treinta Y Tres. Unter uns das weite und flache Land, vorwiegend für Rinderzucht genutzt. Wir werden von einem Rancher namens Ivan abgeholt und fahren über Pisten zu einer Wanderung im Nationalpark Quebrada del los Cuervos. Es geht bei 30 Grad Celsius steil bergab über Stock und Stein zum Fluss Rio Olmar

Grande. Als 80-Jährige kann ich locker mithalten. Wir beobachten die Adler, die im Aufwind ihre Kreise ziehen.

Die Estancia Pinos de la Quebrada ist eine gepflegte Ranch und unsere Unterkunft. Wir sitzen am Pool und trinken Landbier. Später dürfen wir sogar reiten. Ivan bringt uns zum Flugplatz und ich fliege nach San Gregoria de Polanco, zum Stausee des Rio Negro. Wir landen in Tacuarembó. In der Gegend findet ein Gaucho-Fest statt – das Highlight unserer Flugreise. Nach einer langen Fahrt erreichen wir die idyllische Estancia Pinos de la Quebrada.

Großes Gaucho-Fest

Wir beziehen ein einfaches, naturnahes Zimmer – die Toilette hat keine Spülung. Ratschläge: „Nehmt aus dem Eimer Was-



Viel Platz in Uruguay: Blick auf die Ranch eines Belgiers

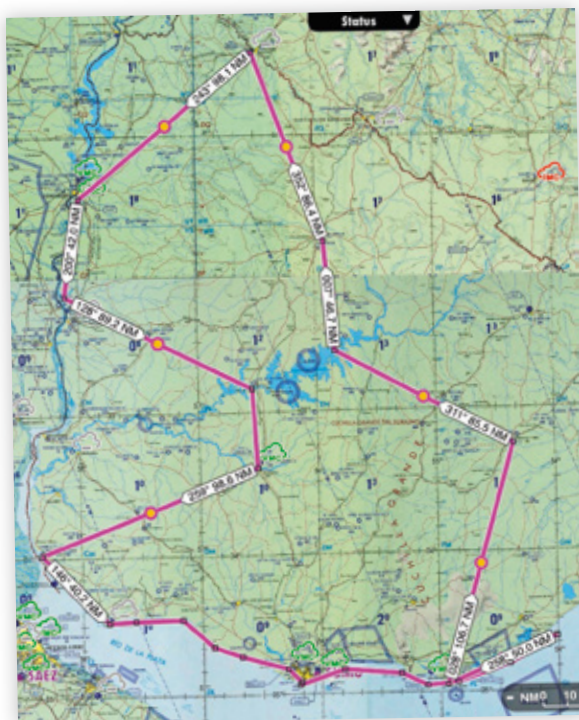


Spektakuläre Ausblicke waren an der Tagesordnung



Bei der Flugvorbereitung

Highlight: zwei Brücken, die als Einbahnstraßen dienen und auch wellig sind. Da hat sich der Architekt was Besonderes einfallen lassen



Die Flugroute der Pilotinnen

ser und spült nach“. Elektrisches Licht gibt es von 20 bis 22 Uhr: „Behelft euch sonst mit der Taschenlampe.“ Dafür können wir mit Pferden ausreiten. Mit den anderen Gästen treiben wir – von Gauchos unterstützt – Rinderherden in Koppeln. Abenteuer pur!

Am Abend sitzen wir im Freien, ein junger Mann grillt. Es gibt wieder Landbier, wir unterhalten uns noch und lachen viel. Tatsächlich geht um 22 Uhr das Licht aus. Später hören wir laute Musik – das größte Gaucho-Fest des Landes hat begonnen. Am nächsten Tag können wir die Parade mit 4.500 Pferden und Rei-

tern verfolgen. Die Reiter haben wunderschöne selbstgestickte Gürtel. Viele Kinder und junge Mädchen in schönen Trachten sind dabei. So etwas muss man erlebt haben, wie fröhlich und friedlich alles abläuft.

Nachmittags gehen wir zu Fuß ca. zwei Kilometer zum Gaucho-Festplatz, schauen einem Rodeo zu, machen einen Rundgang entlang der vielen Verkaufsstände und tauchen später in das musikalische Geschehen ein.

An der Grenze zwischen Brasilien und Uruguay

Nach dem Festival fliegen wir in nördlicher Richtung nach Rivera. Von da folgen wir in westlicher Richtung

der brasilianischen Grenze. Tags darauf weiter nach Artigas und entlang dem Rio Negro bzw. der argentinischen Grenze. Pünktlich um 12 Uhr lande ich. Die Männer staunen, als drei Pilotinnen dem Flugzeug entsteigen. Transfer zum Hotel und anschließender Besuch einer Amethyst-Mine.

Sibylle und ich wandern später die Hauptstraße entlang und kommen zur mächtigen Brücke, die Uruguay mit Brasilien verbindet. Wir können sie betreten. Auf der uruguayischen Seite gibt es am Kiosk gute Pizza – also nichts wie hin und dazu eine große Flasche Patricia-Bier.

Von Artigas aus fliegen wir der brasilianischen Grenze und dem Rio Uruguay entlang nach Paso de los Toros. Sibylle landet butterweich auf der Grasbahn 11. Wir besuchen den größten Staudamm Uruguays, Rincon del Bonete, und bekommen eine Führung.

Auf dem Weg nach Angel Adami bei Montevideo

Das nächste Leg ist 368 NM lang: Von Paso de los Toros über den Stausee am Rio Negro entlang, Kurs 280 Grad, bis nach Mercedes. Von Villa Soriano steuere ich auf Kurs 180 Grad. Westlich liegt Buenos Aires im Dunst. Weiter geht es bis nach Colonia, dem Heimatflughafen von Heike.

Bei der letzte Etappe mit dem Ziel Angel Adami bei Montevideo fliegt Sibylle am Rio de la Plata entlang, der in den Atlantik mündet. Man kann die Trennlinie zwischen Fluss und Ozean erkennen.

Vielseitige Erfahrungen

Eine wunderbare Flugreise findet ihr Ende. Vor dem Rückflug nach Europa gönnen wir uns noch den Besuch des UNESCO-Weltkulturerbes Colonia del Sacramento mit fantastischer Altstadt. Abends sitzen wir auf der Hotelterrasse und lassen die Reise Revue passieren. Eine tolle Erfahrung, viele schöne Begegnungen mit Menschen, beeindruckende Flüge – alles wunderbar organisiert von Heike Schweigert.

Es gab nur einen unerfreulichen Vorfall, als wir am ersten Tag in diesem an sich

sicheren Land auf offener Straße be-
raubt wurden. Kreditkarten, Handy,
Führerschein, Bargeld waren weg. Zu-
gleich wurde uns von Uruguayern Hilfe
zuteil. Leicht verletzt wurden wir ver-
sorgt, zur Polizei begleitet und zum
Hotel gefahren.

Wir erfahren aus der Presse, dass sich
Corona weiter verbreitet hat. Dennoch
landen wir pünktlich in Madrid. Unser
Flug nach Stuttgart ist gecancelt, aber
wir ergattern einen nach Frankfurt. Der
ICE bringt uns nach Hause. In Bad En-
dorf genieße ich mein letztes Landebier
dieser wundervollen Reise, die wenige
Wochen später nicht mehr möglich ge-
wesen wäre.

Text und Fotos: Ingrid Hopman

Mit freundlicher Genehmigung aus den
VDP-Nachrichten 2020/2021



Blick auf ein besonderes Gebäude

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

RHEINSTETTENER SEGELFLIEGER ZIEHEN ONLINE BILANZ

Die Segelflieger des Flugsportvereins
1910 Karlsruhe trafen sich am 14. März
zu ihrer ersten Online-Abteilungsver-
sammlung. In den Vorjahren hatte diese
Veranstaltung stets am Segelflugplatz
Rheinstetten stattgefunden – dieses Mal
jedoch in den Wohnzimmern der 42 an-
wesenden Mitglieder.

Abteilungsleiter Dieter Ruchser berichte-
te von den Highlights 2020. Hierzu zähl-
te insbesondere die reibungslose Arbeit
des Werkstattteams um den technischen
Leiter Thomas Ströbl. Trotz strenger Kon-
takt- und Hygieneregeln gelang es, alle
Flugzeuge und den Fuhrpark gewissen-
haft in Schuss zu halten. Für sein bei-
spiellooses Engagement in knapp 55 Jah-
ren im Flugsport wurde Thomas Ströbl
bereits am 12. November zum Ehrenmit-
glied ernannt.

Außerdem beschäftigte die Segelflieger
im Jahr 2020 die Planung eines ge-
meinsamen Flugzeuges mit der Akade-
mischen Fliegergruppe Karlsruhe, wel-
ches im laufenden Jahr angeschafft
werden soll. Auch die Umrüstung von
der bestehenden Diesel-Winde auf eine

Elektro-Winde soll 2021 entscheidend
vorangetrieben werden. Das Ziel: Die
Segelflieger in Rheinstetten sollen rein
elektrisch in die Luft gebracht werden,
um dem CO₂-neutralen Flugsport einen
großen Schritt näher zu kommen.

Jonas Zeller, der neue Jugendleiter des
FSV, berichtete über die vier Fluglager,
die 2020 stattfanden. Auch für 2021
seien wieder vier Lager geplant, sofern
es die Rahmenbedingungen zulassen.
Jonas Zeller ist ebenfalls Mitglied im neu
gegründeten LSG-Flight-Safety-Team.
Die Gruppe besteht aus sieben Piloten
der drei Vereine am Segelflugplatz
Rheinstetten. Deren Ziel ist es, die Flug-
sicherheit in Rheinstetten noch weiter
zu erhöhen. Dies soll insbesondere
durch bessere vereinsübergreifende
Zusammenarbeit und eine lernende
Sicherheitskultur am Segelflugplatz
erreicht werden.

Zum Ende der Versammlung wurde Ab-
teilungsleiter Dieter Ruchser noch über-
rascht: Für 25 Jahre als ehrenamtlicher
Segelflugehrer konnte der Erste Vorsit-
zende Roland Helfer ihm (zunächst

virtuell) die Goldene Ehrennadel des
DAeC überreichen.

Text: Adrian Bittner

– Anzeige –

Flugzeug & -platzausrüstung

Flugzeugtechnik & Pflege

Pilotenbedarf

PARATEC Rettungsfallschirme

lx nav Beratung/Verkauf

*** GLIDER BROKER ***

irlshop
LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk



www.irl-shop.de
irlshop@dieterschwenk.de
07381-938760

FLIEGERGRUPPE DONZDORF KÜMMERT SICH UM GEFIEDERTE KAMERADEN

Der Flugplatz Messelberg und die Wälder im Umkreis sind Heimat für viele gefiederte Fliegerkameraden. Unter anderem beobachten wir regelmäßig Greifvögel auf der Jagd nach Mäusen (wovon es leider mehr als genug auf und unter unserem Flugplatz gibt) sowie Elstern und Krähen, wie sie sich von Pflanzen auf und um den Flugplatz ernähren. Für diese großen gefiederten Freunde haben wir bereits vor geraumer Zeit Ansitzstangen aufgestellt.

Nun hatten unsere Mitglieder Rolf Wassermann und Dieter Hardt die Idee, für die kleineren Vögel Nistkästen zu bauen und auf und um den Flugplatz aufzuhängen. Dazu gab es eine Besprechung mit Georg Krause, dem Donzdorfer Stadtbiologen, wo und wie man die Kästen aufhängen sollte. Zunächst freute sich Georg Krause über die Idee und befand die Kästen für tauglich. Gemeinsam wurden passende Orte gesucht, unter anderem werden die Nistkästen in den Bäumen rund um den Campingplatz verteilt. Zwei weitere werden auf der Ostseite an der Fliegerhütte angebracht. Die etwas größeren Kästen für den Waldkauz müssen räumlich weiter verteilt werden, beispielsweise in den angrenzenden Waldstücken. Georg Krause bespricht sich dazu nun mit dem zuständigen Revierförster.



Zusammengekommen sind jede Menge Vogelbehausungen

Nach und nach werden Rolf und Dieter die kleinen Kästen aufhängen. Sobald die Rückmeldung von Georg Krause kommt, werden auch die großen an den passenden Orten platziert.

Die Fliegergruppe Donzdorf bedankt sich für die Initiative von Rolf Wassermann und Dieter Hardt sowie die Unterstützung durch Georg Krause. Wir freuen uns, nun auch den gefiederten Freunden den gewohnt guten „Flugplatzservice“ anbieten zu können.

Text und Fotos: Fliegergruppe Donzdorf



Engagierte Mitglieder der Fliegergruppe Donzdorf haben Nistkästen gebaut. Derzeit werden die Nisthilfen in den Bäumen am und um den Flugplatz befestigt

FLUGPLATZFEST IN AALEN-ELCHINGEN



Der Luftsportring Aalen hofft darauf, dass sein Flugplatzfest am 4. und 5. September wie geplant stattfinden kann

Trotz der Coronapandemie plant der Luftsportring Aalen am **Wochenende des 4. und 5. September 2021** sein Flugplatzfest. Die Möglichkeiten sind in Elchingen gegeben – auch unter vorgegebenen Auflagen und der Situation angepasst könnte auf dem Flugplatz in entsprechendem Rahmen ein Fest der Fliegerei stattfinden.

Der LSR Aalen möchte seinen Besuchern die Faszination des Fliegens mit einem abwechslungsreichen Flugprogramm präsentieren. Geplant ist eine Oldtimer-Flugschau mit Warbirds, historischen Segelflugzeugen, den bekannten Zlin- und Bucker-Motorflugzeugen, Volland-Motor-

und Segelkunstflug in höchster Perfektion sowie Modellflug und noch viel mehr. Egal ob Jung oder Alt, die Besucher sollen die Anziehungskraft des Fliegens hautnah erleben und in die Welt der Fliegerei eintauchen. Fliegerkameraden, die mit dem eigenen Flugzeug anfliegen wollen, sind herzlich eingeladen – bitte vorher wegen des Anflugs informieren!

Text: Michael Kost/red.
Foto: LSR Aalen

Termin:	Samstag, 4. September und Sonntag, 5. September 2021
Uhrzeit:	Samstag ab 13 Uhr, Sonntag ab 10 Uhr
Veranstaltungsort:	Flugplatz Elchingen (EDPA), Hinteres Härtle 6, 73450 Neresheim
Höhe über MSL:	584 m (1916 ft)
Koordinaten:	48° 46' 40" N, 10° 15' 53" O Neresheim
Veranstalter:	Luftsportring Aalen
Infos zur Veranstaltung:	www.lsr-aalen.de, E-Mail: edpa@lsr-aalen.de

Region 4 – Alb-Mitte

DIGITALE SCHULUNGEN BEIM LSV ROSSFELD WÄHREND DES WINTERS

Während 2019 vereinsinterne Schulungen und Weiterbildungsmaßnahmen noch zu den normalen Vereinsaktivitäten gehörten, waren diese im Winter 2020/21 nahezu undenkbar. Für den LSV Roßfeld stellte sich deshalb die Frage, wie es dennoch möglich sei, Schulungen für die aktiven Piloten anzubieten. Inspiriert durch Online-Vorlesungen für Studenten und digitale Meetings bei den Berufstätigen, fiel die Wahl auf Videokonferenzen.

Als Schulungsmaßnahme wurde unter anderem ein BZF-„Refresher“ für die Mitglieder angeboten. Die Organisation hierfür übernahm das Vereinsmitglied Eberhard Scheu, der als ehemaliger Fluglotse bestens für diese Aufgabe geeignet ist. Die Schulung erfreute sich großer Beliebtheit, sodass diese an unterschiedlichen Tagen in mehreren Kleingruppen durchgeführt werden musste.

Einen echten Flug simuliert

Wie bei einem echten Flug begann auch hier alles mit der Flugvorbereitung. So plante jeder Teilnehmer einen Flug vom Roßfeld durch die Stuttgarter Kontrollzone zum Verkehrslandeplatz Mainbullau. Nach einem virtuellen Zwischenstopp ging es weiter zum Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden und anschließend – nach einem Tiefanflug in Stuttgart – zurück aufs Roßfeld.

Zusätzlich wurde während der Überlandflüge mit dem Fluginformationsdienst gefunkt. Nach jedem Flugab-



Marek Schiller während seines virtuellen Fluges beim BZF-„Refresher“

schnitt gab es ein kurzes Feedback vom Lotsen, sodass das Gelernte sofort umgesetzt und geübt werden konnte. Wie bei einem realen Überlandflug hat jeder Teilnehmer vorher die tagesaktuellen NOTAMs für seinen Streckenkorridor und die entsprechenden METARs abgerufen.

Online-Veranstaltungsreihe soll ausgebaut werden

Die Schulung ermöglichte es den Mitgliedern, auch während des Lockdowns nicht aus der Übung zu kommen und

zusätzlich neue Sicherheit im Funkverkehr an kontrollierten Plätzen zu erlangen. Die Schulungsmaßnahme bekam von den Teilnehmern ausschließlich positive Resonanz, weshalb das Konzept der digitalen Schulungen im LSV Roßfeld weiter ausgebaut werden soll. So wurde bereits eine Schulung für das Streckenflugtool XCSOAR durchgeführt, und weitere Schulungsmaßnahmen wie ein Flugleiter-„Refresher“ und eine Sicherheitsunterweisung für Rettungsfallschirme sind bereits in Planung.

Text und Foto: Marek Schiller

FG GAGGENAU ZUM 80. GEBURTSTAG VON SIEGFRIED GROELL

„FADEN IN DIE MITTE!“, SCHALLT ES VOM HINTEREN SITZ



Der Jubilar Siegfried Groell beim Flug mit dem Schulgleiter SG 38

Am 12. Februar feierte der langjährige Ausbildungsleiter der FG Gaggenau, Siegfried Groell, seinen 80. Geburtstag. Generationen von Flugschülern haben den Ausruf „Faden in die Mitte!“ bei Schulflügen in der Ka 2 und ASK 13 zu hören bekommen. Vor nahezu 50 Jahren kam Sigi schon mit der Fluglehrer-

lizenz in der Tasche zur Fliegergruppe Gaggenau. Mehr als 30 Jahre lang war er überdies als Ausbildungsleiter im Verein tätig.

Mit viel Gespür vermittelte er vom Fluglehrersitz aus die Begeisterung für das lautlose Gleiten am Himmel. Sein

umfangreiches Wissen gab er auch in vielen Fluglagern des Vereins an die jungen Mitglieder weiter. Nahezu 5.000 Flugstunden und mehr als 10.000 Starts hat er in seinen Flugbüchern stehen.

Neben der Tätigkeit als Fluglehrer ist die Streckenfliegerei seine Leidenschaft. Ob vom Flugplatz Baden-Baden/Oos aus startend, von Fliegerurlauben in Spanien oder in den Seealpen ist Sigi bei großen Streckenflügen in seinem Metier. Akribisch und mit exakter Hand steuert er das Flugzeug in den Aufwinden. Das Leistungsabzeichen Gold C mit drei Diamanten und einige Flüge von nahezu 1.000 Kilometern zeugen von seiner Leidenschaft. Zwei Jahre lang bekleidete er auch den ersten Vorsitz der Fliegergruppe Gaggenau.

Die Fliegergruppe Gaggenau gratuliert Siegfried Groell von ganzem Herzen zum Geburtstag!

Text: Nikolaus Hertweck
Foto: Alexander Gilles

BÜCHER



Wolfgang Borgmann lässt in seinem Buch die Geschehnisse rund um die Entführung der „Landshut“ und deren Erstürmung in Mogadischu 1977 lebendig werden

WOLFGANG BORGMANN

DIE ENTFÜHRUNG DER LANDSHUT IN ZEITZEUGENBERICHTEN

Bis heute ist der Name „Landshut“ vielen Menschen ein Begriff: 1977 entführten palästinensische Terroristen die Boeing 737-200 auf dem Flug von Mallorca nach Deutschland.

Wolfgang Borgmann zeichnet die politische Situation im Deutschen Herbst nach, konzentriert sich jedoch auf die Ereignisse rund um den entführten Flug. Zeitzeugen schildern die fünf Tage dauernde Ausnahme-situation bis zur Erstürmung des Flugzeugs durch die Spezialeinheit GSG 9 am 18. Oktober 1977. Dabei kommen Augenzeugen wie etwa der Copilot Jürgen Vietor oder die Geisel Diana Müll zu Wort, welche die Entführung damals knapp überlebten, aber bis heute mit den Folgen der enormen psychischen Belastung leben müssen.

Auch der Verbleib der „Landshut“ nach ihrer Rückkehr in den regulären Flug-

betrieb wird nachgezeichnet – inklusive Rückführung von Brasilien nach Deutschland 2017.

Der Autor Wolfgang Borgmann hat bereits zahlreiche Bücher zum Thema Luftfahrt veröffentlicht. Nach einem Volontariat, gefolgt von Festanstellungen bei Fachmagazinen sowie einer Luftfahrt-PR-Agentur ist Wolfgang Borgmann seit April 2000 als Buchautor und freier Luftfahrtjournalist selbstständig tätig.

**Die Entführung der Landshut
in Zeitzeugenberichten**
Motorbuch Verlag Stuttgart
ISBN: 978-3-613-04351-0
144 Seiten, ca. 100 Abbildungen
24,90 Euro

Text: PM/red.
Buchcover: Motorbuch Verlag

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

BWLV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.05.21		A	Tag der offenen Tür m. Fly-In Erbach – Info: lsverbach.de – abgesagt	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
01.05.21		SF	Abnahme des Pädagogischen Nachweises – Info: umsky@web.de	Flugplatz Hayingen
07.05.21	08.05.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
07.05.21	09.05.21	MF	24. Flugrallye Mecklenburg-Vorpommern – Info: www.daec.de	Trollenhagen/Neubrandenburg
08.05.21		SF	Mitgliedervers. Förderverein Segelkunstflug (neuer Termin!) – Info: www.segelkunstflug.com	Museum Sinsheim
08.05.21	15.05.21	SF	Wennema-Cup Radevormwald – Info: https://wennemacup.de	Flugplatz Radevormwald/NRW
08.05.21	21.05.21	SF	Praxis FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.05.21	22.05.21	SF	DM-Qualifikation Zwickau (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Zwickau
13.05.21	14.05.21	MF	BWLV-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: nerdinger@bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
13.05.21	16.05.21	MF	DM Ultraleichtflug – Info: www.daec.de – verschoben auf 2022	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
13.05.21	16.05.21	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen (Teil 1) – Info: www.sfgcraillsheim.de/hvf	Segelfluggelände Weipertshofen
17.05.21	21.05.21	SF	Bildungsmaßnahme f. Segelkunstfluglehrer/-punktrichter – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldüren (EDEW)
21.05.21	25.05.21	LJ	BWLV-Ballonjugendlager mit d. BSG Stuttgart – Info: jula.bsg-stgt.de	Seeg/Allgäu
22.05.21	24.05.21	SF	Hohenloher Vergleichsfliegen (Teil 2) – Info: www.sfgcraillsheim.de/hvf	Segelfluggelände Weipertshofen
22.05.21	29.05.21	SF	DM-Qualifikation Hockenheim (15m-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de – abgesagt	Hockenheim
24.05.21	04.06.21	SF	Segelflug-DM Bayreuth – Info: t.schmidt@daec.de	Bayreuth
02.06.21	07.06.21	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de	Flugplatz Erpfental
03.06.21	06.06.21	MD	DM Modell-Seglerschlepp – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
04.06.21	06.06.21	MF	Hessen-Sternflug – Info: www.daec.de	N.N.
20.06.21		A	Erlebnistag Irfpel, FG Giengen/Brenz, 10–18 Uhr – Info: www.irpfel.net	Flugplatz Giengen/Brenz (EDNG)
23.06.21	27.06.21	MF	DM Navigationsflug – Info: www.daec.de	Hodenhagen
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Brandenburg
02.07.21	04.07.21	SF	(B) Pädagogik-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.07.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
04.07.21	10.07.21	MF	Motorkunstflug-EM (Intermediate) – Info: www.fai.org	Deva/Rumänien
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
10.07.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: nerdinger@bwlv.de	Flugplatz Niederstetten
14.07.21	17.07.21	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: www.aero-expo.com (neuer Termin)	Friedrichshafen, Messegelände
14.07.21	24.07.21	MF	Motorkunstflug-WM (Advanced) – Info: www.fai.org	Hosin/Tschechien
16.07.21	18.07.21	SF	(B) Fachwissen-Wochenende FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.07.21	31.07.21	SF	36. Segelflug-WM, 18m-, Offene u. Doppelsitzerklasse – Info: www.daec.de	Stendal
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
23.07.21	24.07.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
30.07.21	31.07.21	MF	55. Allgäuflug FG Leutkirch – Info: www.fliegergruppe.de	Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
31.07.21	12.08.21	MF	PPL(A) Teil FCL Vollzeitkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
31.07.21	14.08.21	SF	12. Segelflug-WM Junioren, Club- und Standardklasse – Info: www.daec.de	Tabor/Tschechien
01.08.21	07.08.21	LJ	Jugend fliegt, Lager d. Bundesluftsportjugend – Info: www.luftsportjugend.com	Flugplatz Eisenach-Kindel
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
06.08.21	15.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Sinsheim – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Sinsheim
07.08.21	13.08.21	LJ	Jugendvergleichsfliegen Leibertingen – Info: www.jufli-leibertingen.de	Flugplatz Leibertingen
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
08.08.21	22.08.21	SF	36. Segelflug-WM, Renn-, Standard- und Clubklasse – Info: www.daec.de	Montluçon/Frankreich
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Junioren Burg Feuerstein – Info: www.daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
12.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Segelflug-Jugendlager Berneck – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Berneck
14.08.21	21.08.21	MD	Freiflug Ebene F1 Senioren- u. Junioren-WM – Info: www.vol-libre-moncontouris.fr	Moncontour/Frankreich
14.08.21	22.08.21	LJ	BWLV-Streckenfluglager (StreLa) – Info: www.bwlv.de	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
15.08.21	28.08.21	LJ	Multiplikatoren-Lehrgang Alpenflugeinweisung – Info: www.luftsportjugend.com	St. Auban/Frankreich
20.08.21	28.08.21	MF	Motorkunstflug-EM – Info: www.fai.org	Breclav/Tschechien
26.08.21	29.08.21	SF	24. Kleines Segelflug-Oldtimertreffen – Info: www.flieger-straussberg.de	Flugplatz Straussberg
29.08.21		A	Flugplatzfest mit Fly-In Erbach – Info: lsverbach.de	Flugplatz Erbach/Donau (EDNE)
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: https://frmd.ro (>International competitions)	Turda/Rumänien
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
04.09.21	05.09.21	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugtag-sinsheim.de	Flugplatz Sinsheim
11.09.21	12.09.21	A	Elektrifly-In Grenchen – Info: https://electrifly-in.ch.	Grenchen/Schweiz
18.09.21	27.11.21	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.10.21	16.10.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online

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

DIE TECHNIK ERINNERT

Lufttüchtigkeitsanweisungen:**Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH****EASA AD 2020-0233**; entspr. LTA D-2020-283

Technische Mitteilung Nr. 369-20 Rev1 / 890-18 Rev1

Muster: Duo Discus und Duo Discus T
 Baureihen: Duo Discus, Duo Discus C und Duo Discus T
 Werk-Nr. siehe TM
 Gegenstand: Änderung der Bremsklappenanschlänge im Flügel
 Dringlichkeit: siehe TM
 Maßnahmen: siehe TM

Technische Mitteilungen:**Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co**

Gegenstand: Splintbolzen am Steuerseil-Anschluss des Seitenruders

Betroffen: ASK 21; alle Werk-Nr.; TM Nr. 43
 ASK 21 Mi; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 17
 ASK 21 B; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 06

Dringlichkeit: wahlweise, bei auftretendem Verschleiß der Messingbuchsen; serienmäßiger Einbau ab Werk-Nr. 21986
 Maßnahmen: siehe TM

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co

Gegenstand: Festlegung von Laufzeitbeschränkungen für Bremsschläuche der hydr. Radbremse

Betroffen: ASK 21; alle Werk-Nr.; TM Nr. 44
 ASK 21 Mi; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 16
 ASW 22; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 18
 ASW 24; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 23
 ASW 24 E; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 18
 ASH 25; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 23
 ASH 25 E / M; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 36
 ASH 26; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 25
 ASW 27; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 21
 ASG 29; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 09
 ASG 29 E; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 19
 ASW 28; alle Baureihen alle Werk-Nr.; TM-Nr. 12
 ASW 28-18E; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 23

Grund: Wartungsvereinfachung. Die Bremsschläuche alter Bauart sind aus Gummi gefertigt und haben eine Laufzeitbeschränkung. Das Material der Bremsschläuche neuer Bauart ist dauerhaft beständig gegenüber den verwendeten Bremsflüssigkeiten, weshalb eine Laufzeitbeschränkung entfallen kann.

Dringlichkeit: wahlweise
 Maßnahmen: siehe TM

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co

Gegenstand: Einbau AIR Control Display 57 (ACD-57) als primärer Höhenmesser

Betroffen: Ka 6, K 7; K 8; K 10 A, ASW 12, ASK 13; ASK 14; ASW 15; ASK 16; ASW 17; ASK 18; ASW 19; ASW 20; ASK 21; ASW 22; ASK 23; ASW 24; ASW 24E; ASH 25; ASH 26; ASW 27; ASW 28; ASW 28-18E; ASG 29; ASH 30; ASH 31 Mi; ASG 32; AS 33

Grund: Produktverbesserung; Gewichtsreduktion

Dringlichkeit: wahlweise

Maßnahmen: Anstelle den im jeweiligen Handbuch angegebenen Höhenmessern kann das AIRControl Display 57 (ACD57) als primärer Höhenmesser zur Erfüllung der Anforderungen zur Mindestausrüstung eingebaut werden.

Weitere Infos: siehe TM

Scheibe Aircraft GmbH

Gegenstand: Bespannen mit synthetischen Bespannstoffen (Ceconite, Poly-Fiber, Superflite, Dracon, Diatex, Diolen) an Flugzeugtypen in Gemischtbauweise der Fa. Scheibe Flugzeugbau und Scheibe Aircraft

Betroffen: Alle Flugzeugtypen der Fa. Scheibe Flugzeugbau und Scheibe Aircraft in Gemischtbauweise gem. Aircraft Model List (AML); siehe TM

Dringlichkeit: bei Überholungen und Neubespannen

Vorgang, Hinweise und Anmerkungen: siehe TM

Hinweis: Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass AD/LTA mit der öffentlichen Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer rechtswirksam werden. In den AD/LTA angegebene Termine und Fristen sind auf das Veröffentlichungsdatum bezogen.

MB

LUFTRAUM-INFO

TMZ-FLYER NEU AUFGELEGT

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) hat den TMZ-Flyer aktualisiert und neu aufgelegt. Auf dem Infoblatt sind kompakt alle wichtigen Informationen zu Hörbereitschaft und flexiblen Lufträumen veröffentlicht. Den Flyer gibt es als Download auf der DAeC-Website (www.daec.de) → Fachbereiche → Luftraum und Flugbetrieb).

Text und Fotos: DAeC



Auch die wichtigsten Infos zu flexiblen Lufträumen sind aufgelistet



Das Infoblatt gibt Auskunft zur Hörbereitschaft

DFS-INFO

ALLES ZU LUFTRAUM E

Die DFS hat eine VFR-Pilot-Info zum Luftraum E herausgegeben (Update 01/2021). In dieser überarbeiteten Version sind die wichtigsten Fakten für die VFR-Luftfahrt zum Fliegen im Luftraum E dargestellt. Das Update ist auf der DFS-Homepage zu finden (www.dfs.de) → Services → Kundenbereich VFR → VFR Pilot Info Luftraum E Update 01_2021).

Text: red.

AUSNAHMEN VOM ANMELDEVERFAHREN FÜR LUFTSPORTLER

BITTE REGELUNGEN FÜR DEN ANFLUG IN FRIEDRICHSHAFEN BEACHTEN!



Für den Bodensee-Airport gilt derzeit eine Anmeldepflicht – für Luftsportler gibt es zu bestimmten Zeiten aber Erleichterungen

Der Bodensee-Airport in Friedrichshafen ist derzeit nur mit Anmeldeverfahren betriebsbereit, bietet aber für Luftsportler Erleichterungen und Ausnahmen.

Um die Betriebskosten wegen der finanziellen Einbrüche durch die Coronakrise unter Kontrolle zu halten, ist der Bodensee-Airport Friedrichshafen derzeit zwar betriebsbereit, aber generell nur mit dem Anmeldeverfahren PPR (Prior Permission Required) anfliegbar.

Für Luftsportler indessen gelten Ausnahmen, die den Anflug erleichtern sollen – so ist zum Beispiel zu gewissen Zeiten an

den Wochenenden und an Feiertagen keine Anmeldung nötig (PPR-freie Zeiten). Dies gilt voraussichtlich bis Ende der Sommerzeit.

Alle Informationen zu den genauen Regelungen am Bodensee-Airport sowie zu den Anmeldemodalitäten sind in einer Mitteilung des Flughafens genauer erläutert. Diese ist auf der BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Top News) zu finden. Zudem gibt es Infos auf der Seite des Flughafens: www.bodensee-airport.eu (→ General Aviation → Betriebszeiten).

Text: red.

ERHÖHUNG DER FLUGSICHERHEIT

DARSTELLUNG VON IFR-ENDANFLÜGEN AUF DER ICAO-KARTE

Die DFS teilt mit, dass zur Erhöhung der Flugsicherheit im Luftraum E nun IFR-Endanflüge neu auf der ICAO-Karte 1:500.000 dargestellt sind.

Details sind zu finden im AIP AIC VFR 01/21 auf der Internetseite der DFS (www.dfs.de → Services → Customer Relations → Newsletter → VFR Newsletter Archiv → 2021 → VFR Newsletter Ausgabe 03-2021).

Text: red.

ARBEITSKREIS FLUGSICHERHEIT IM BWLV

CHECKLISTE ZUM SAISONSTART

Der Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV (AKFS) hat für alle Luftsportler zum Saisonstart eine umfangreiche Checkliste erarbeitet, die nach längeren Pausen, wie nach der Winterzeit oder nach einem Corona-Lockdown, helfen soll, sicher zurück in die Luft zu finden.

Die Checkliste steht in der Verwaltungssoftware „Vereinsflieger.de“ (zu finden unter: Dokumente/Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V./Arbeitskreis Flugsicherheit) zum Download bereit.

Die möglichst kompakt auf zwei Seiten gehaltene Liste erscheint auf den ersten Blick vielleicht überfrachtet, auf

den zweiten Blick fehlen eventuell noch bestimmte Punkte. Es wurde deshalb bewusst das Word-Format gewählt, also eine „Open-source“-Variante zur Verfügung gestellt, um den Vereinen, Flugschulen und Piloten die Möglichkeit zu bieten, individuelle Anpassungen auf die jeweiligen Bedürfnisse und gegebenenfalls Luftfahrzeugtypen vornehmen zu können. Dies beinhaltet aber auch den Wunsch, als Urheber erwähnt zu bleiben, mit der eingblendeten CC-Lizenzierung, um eine kommerzielle Nutzung auszuschließen – denn der AK Flugsicherheit arbeitet im Ehrenamt.

Außerdem wird die Checkliste auf der neu entstandenen Rubrik Flugsicherheit

der BWLV-Homepage, die sich derzeit noch im Aufbau befindet, zum Download bereitgestellt werden.

Gerne nimmt der AK Flugsicherheit Feedback, Kommentare, Anmerkungen, Verbesserungsvorschläge zur Checkliste entgegen, denn der nächste Saisonstart kommt bestimmt. Der AKFS möchte für alle Luftsportler, aber eben auch mit allen Luftsportlern arbeiten und besser werden!

Der AKFS wünscht einen guten Saisonstart, schöne und sichere Flüge sowie always happy landings!

Text: Arbeitskreis Flugsicherheit im BWLV

DFS INFOS ZUM SICHEREN FLIEGEN IN FLUGHAFENNÄHE

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat eine neue Mitteilung für VFR-Piloten über sicheres Fliegen in Flughafennähe, speziell in der Region um den Flughafen Frankfurt/Main (EDDF), veröffentlicht. Das Poster sowie ein ausführlicheres VFR-Pilot-Info zum Thema gibt es online unter www.dfs.de (→ Service → Kundenbereich VFR → Besonderheiten im Luftraum um Frankfurt Rhein-Main (EDDF)).

Text: DAeC/red.



Was Piloten im Luftraum rund um den Flughafen Frankfurt (EDDF) beachten müssen, hat die DFS in einem Poster zusammengefasst

BUNDESAUSSCHUSS UNTERER LUFTRAUM IM DAEC (BAUL) NEUER „MELDEPUNKT“ ERSCHIENEN

In diesem Jahr ändern sich wieder zahlreiche Lufträume. Welche Änderungen umgesetzt wurden, hat der Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) in der jüngsten Ausgabe des Newsletters „Meldepunkt“ zusammengestellt. Weitere Themen: neue Kennzeichnung in der ICAO-Karte, mehr Freiheit im Luftraum durch HX, Gefahr in Verzug – Änderung im LuftVG. Neu im Newsletter: Unser Fluglehrer gibt Tipps zu Veröffentlichungen und Hinweise auf Regeln, die alle im Hinterkopf haben sollten. Der Newsletter steht als PDF unter www.daec.de/fachbereiche/luftraum-flugbetrieb zum Download bereit.

Text und Cover: DAeC



NACHRUF WIKHART DENNER

Der Luftsportverband Schwäbisch Hall (LSV) muss von seinem langjährigen Mitglied Wikhart Denner Abschied nehmen. Er verstarb nach kurzer, schwerer Krankheit am 11. Februar mit 79 Jahren.

Udenkbar, aber nun ist bei fliegbarem Wetter kein Kestrel mit Wikhart an Bord im Haller Luftraum und weit darüber hinaus unterwegs!

Wikhart war seit 1. Juni 1959 Mitglied in der damaligen FAG (Flug- und Arbeitsgruppe) Schwäbisch Hall, aus der

der spätere Luftsportverband Schwäbisch Hall hervorging. Die Segelfliegerei wurde seine Leidenschaft, und schon 1965 gelang ihm gleich beim ersten Versuch in der Welle des Mistral im französischen Fayence der Höhengewinn von 5.000 Metern mit dem vereinseigenen Zugvogel 3a. Wikhart hat mit Stolz das Segelfliegerleistungsabzeichen Gold-C mit allen drei Diamanten getragen. Es war und ist in Anbetracht der damals zur Verfügung stehenden Flugzeugtypen eine beachtenswerte Leistung.

ABSCHIED



Mitte 1966 übernahm er das Amt des Kassiers im Segelfliegerclub Schwäbisch Hall (SFC), später dann auch das Amt als Erster Vorsitzender von 1976 bis 1984. Er richtete durch planvolle Maßnahmen beim Ausbau der Flugzeugflotte und der Infrastruktur den Verein für die zukünftigen Jahre aus.

Anfang der 1970er-Jahre erwarb er seinen geliebten Kestrel, mit dem er bis zuletzt unzählige Flüge unternahm. Für das Erreichen von 6.000 Flugstunden fehlten ihm zuletzt nur noch 20 Stunden. Dieses Ziel zu erreichen, war ihm leider nicht mehr vergönnt.

Viele Jahre war er auch in der vereinseigenen Pa-18 oder Remo als Schlepppilot

zugange und brachte seine Fliegerkameraden mit viel Gespür direkt in die Thermik. Ein typisches Bild war auch Wikhart auf dem Schlepper, um das Gras der Landebahn zu mähen. Unermüdlich jede Woche, neun Jahre lang, sobald das Gras wuchs, war er im Einsatz.

Als wegen des Verkehrsaufkommens in Schwäbisch Hall-Hessental unsere Motorsegler die erhöhten Lärmschutzanforderungen erfüllen mussten, war Wikhart nicht nur im Umgang mit Behörden aktiv, er war auch persönlich bei Propellerherstellern und dem LBA zur Geräuschemessung. Immer an seiner Seite, nicht nur als Rückholerin und Aufbauhilfe, seine Partnerin Hanne, die er 1997 heiratete.

In geselliger Runde konnte er manchen Schwank zum Besten geben und mit Bildern und selbstgefertigten Videos vielen Betrachtern dieses wunderschöne Hobby näherbringen. Im Sommer 2020 flog er zuletzt noch, deshalb trifft uns sein plötzlicher Tod umso härter.

Die Segelfliegerkameraden und alle Mitglieder des LSV Schwäbisch Hall werden ihn in seiner positiven Art immer mit großem Respekt in Erinnerung behalten. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Hanne und seiner Familie.

Text: Jürgen Weller/Bernhard Weikert
Foto: privat

SPORTFLIEGERCLUB SCHWETZINGEN TRAUERT UM KLAUS ZWENIG



Klaus Zwenig in der Husky des Sportfliegerclubs Schwetzingen

In Klaus Zwenig verlor der Schwetzingener Sportfliegerclub eines seiner aktivsten Mitglieder.

Kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges geboren, ging Klaus Zwenig nach seinem Ingenieurstudium zur Lufthansa und flog zunächst als Flugingenieur auf der Boeing 727 und Airbus A 300. Nach Beendigung seiner hauptberuflichen Tätigkeit bei der Lufthansa entdeckte er seine Liebe zu Oldtimern und flog noch jahrelang auf der Lufthansa Ju 52 D-AQUI, deren Technik er in- und auswendig kannte. Im Herbst 2019 musste er trotz aller Bemühungen zusammen mit seinen Lufthansa-Fliegerkollegen im Technik Museum Speyer Abschied von diesem historischen Flugzeug nehmen.

Privat war er mit seiner hingebungsvoll gepflegten Do 27 D-EGAO Gast auf vielen Flugtagen und als Experte für dieses Muster bei vielen Fliegerkameraden hoch geschätzt.

Sein technisches Wissen und seine praktischen Fertigkeiten kamen auch dem Verein zugute, und nicht zuletzt seinem viele Hundert Stunden umfassenden Engagement ist es zu verdanken, dass die vereinseigenen Motorflugzeuge technisch in Ordnung waren. Diese Lücke wird für den Verein kaum zu schließen sein.

Jahrzehntelang war er zudem nicht nur am Herrenteich, sondern auch überregional als Fluglehrer tätig und bildete in dieser Zeit Hunderte von Privat- und Berufspiloten aus. Diese schätzten nicht nur seine absolute Professionalität, sondern vor allem auch sein ruhiges und freundliches Wesen, sodass ihm mancher Flugschüler später noch in langjähriger Freundschaft verbunden war.

Am Ende seiner Tätigkeit bei der Lufthansa hatte er seine Liebe zum afrikanischen Kontinent entdeckt und verbrachte seither jedes Jahr einen großen Teil des Winters in Kenia. Auch hier flog er aktiv und hatte einen großen Freundeskreis.

Seine Einschätzung, dass die Coronapandemie Kenia nicht im gleichen Umfang wie Europa erreichen würde, war leider nicht richtig: Kurz vor seinem 76. Geburtstag verstarb Klaus Zwenig nach mehrwöchigem Leiden in der Klinik in Malindi. Seinem Wunsch entsprechend wurde er dort in seiner zweiten Heimat beigesetzt.

Nicht nur die Schwetzingener Sportflieger, sondern auch seine übrigen Fliegerkameraden und seine ehemaligen Flugschüler(innen) werden ihn noch lange Jahre in guter Erinnerung behalten.

Text: Dr. Ludger Ciré
Foto: Peter Mühlhölzer

FSV 1910 KARLSRUHE TRAUERT UM ALFRED LOHMEYER

Am 7. März verstarb unser Fliegerkamerad Alfred Lohmeyer im Alter von 93 Jahren nach kurzer, schwerer Krankheit.

Alfred Lohmeyer trat 1959 dem Flugsportverein Karlsruhe bei und übernahm als gelernter Flugzeugbauer rasch die Werkstattleitung in der Segelflugabteilung, die er bis 1977 innehatte. Aber auch in den Jahren danach war Alfred Lohmeyer in der Werkstatt des FSV Karlsruhe sehr aktiv. Neben arbeitsintensiven Grundüberholungen von verschiedenen Vereinsseglern (Ka 8, Ka 6, Condor u. a.) erfolgte 1971 der Neuaufbau der PA 18 (D-EAEW) aus einer alten französischen Militärmaschine unter der Federführung von Alfred Lohmeyer und die Grundüberholung der Robin DR 400/180 R (D-EBGZ), die 1981 die PA 18 als Schleppflugzeug ersetzte. 1988 wurde Alfred Lohmeyer zum Ehrenmitglied des FSV Karlsruhe ernannt. Er wurde für seinen langjährigen Einsatz als Werkstattleiter und technischer Leiter des FSV geehrt.

Von 1988 bis 1991 fertigte Alfred Lohmeyer drei Lilienthal-Gleiter im Nachbau. Den Nachbau des „Kleinen Segelapparates“ und des „Derwitzer-Gleiters“ von Otto Lilienthal baute Alfred für das Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe. Für seine Lilienthal-Nachbauten wurde Alfred Lohmeyer am 1. Oktober 1991 auf der 84. Weltluftsportkonferenz in Berlin mit dem Paul-Tissander-Diplom der FAI geehrt.

Am 14. Juni 1991 wurde Alfred Lohmeyer beim Besuch in Nancy wegen seiner Verdienste um die Partnerschaft zwischen dem Aero Club de L'Est und dem FSV Karlsruhe zum Ehrenmitglied des Aero Club de L'Est Nancy ernannt.

1993 bis 1999 wurde auf Initiative und unter Projektleitung von Alfred Lohmeyer der Bau des Schulgleiters SG 38 nach Original-Plänen als BWLV-Jugendprojekt durchgeführt. In mehreren Vereinen bauten die Jugendlichen mit ihren Werkstattheitern die einzelnen Baugruppen rohbaufertig. Ziel dieses Projektes war, die Grundlagen des Holzflugzeugbaus von der „ersten“ Generation an den Fliegernachwuchs weiterzugeben. Dieser SG 38 ist heute offiziell im Besitz des BWLV, der den Schulgleiter seitdem an seine Mitgliedsvereine vermietet.

Eine Vielzahl von weiteren Ehrungen wurden Alfred Lohmeyer für seine großen Verdienste um die Luftfahrt zuteil. So erhielt er unter anderem die Goldene Ehrennadel und die Wolf-Hirth-Medaille in Gold des BWLV sowie die Silberne Ehrennadel und Diplom Otto Lilienthal des DAeC.

Mit den Vereinsseglern, aber vor allem mit seiner eigenen ASW 24 konnte Alfred viele schöne Flüge machen. Besonders von seinen Flügen in Südf frankreich erzählte er mit großer Freude.

Bis zuletzt erkundigte er sich regelmäßig, „was es Neues auf dem Flugplatz“ gebe,



Mit ganzem Herzen dem Luftsport verbunden: Alfred Lohmeyer

verfolgte interessiert die Neuanschaffung von Segelflugzeugen und die Ausbaumaßnahmen auf dem Flugplatzgelände. Mit ganzem Herzen war er der Jugend des FSV Karlsruhe verbunden, die er auch mit Spenden regelmäßig unterstützte.

Wir trauern um Alfred Lohmeyer. Der Flugsportverein Karlsruhe ist Alfred Lohmeyer in großem Dank verbunden.

Text: Gebhard Burkart
Foto: FSV 1910 Karlsruhe

BWLV NIMMT ABSCHIED VON ALFRED LOHMEYER

Auch der Baden-Württembergische Luftfahrtverband nimmt mit großer Dankbarkeit Abschied von Alfred Lohmeyer, der mehr als 65 Jahre Mitglied im BWLV war und in dieser Zeit auch im Verband Herausragendes geleistet hat. Der Nachbau des SG 38 der Luftsportjugend des BWLV ist maßgeblich ihm, seinem hohen handwerklichen Können als Flugzeugbauer und seinem unermüdlichen Einsatz beim Bau und bei der späteren Pflege und Erhaltung dieses Flugzeuges zu verdanken. In uneigennütziger Weise half er, wo immer gefordert, mit Rat und Tat. So unterstützte er den BWLV auch bei zahlreichen Messeauftritten, nicht zuletzt mit seinen einzigartigen „Nachbauten der Lilienthal-Gleitflugzeuge“. Unvergessen bleibt daneben sein langjähriger Einsatz im Vorstand des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF), in dem er sich nicht zuletzt für die Förderung der Luftsportjugend durch den Fonds stark machte. Seine Verdienste um die Luftfahrttechnik und die Erhaltung des Erbes Otto Lilienthals, die unter anderem im Nachbau verschiedener Lilienthal-Gleitflugzeuge sichtbar wurden, führte zur Aufnahme Alfred Lohmeyers in die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“, der er viele Jahre lang angehörte. Der BWLV wird Alfred Lohmeyer in guter, dankbarer Erinnerung behalten.

Text: red.

Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM MAI 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

(B) BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR F. LEHRBERECHTIGTE
07./08.05.2021 online
Info: www.bwlv.de

MITGLIEDERVERSAMMLUNG FÖRDERVEREIN SEGELKUNSTFLUG
08.05.2021 Museum Sinsheim
Info: www.segelkunstflug.com

BWLv-SEMINAR „RETTUNG AUS SCHLECHTWETTER“
13./14.05.2021 Niederstetten
Info: nerdinger@bwlv.de

HOHENLOHER VERGLEICHFLIEGEN (2 TEILE)
13.–24.05.2021 Segelfluggelände Weipertshofen
Info: www.sfgcrailsheim.de/hvf

BWLv-PFINGSTBALLONJUGENDLAGER
21.–25.05.2021 Seeg/Allgäu
Info: jula.bsg-stgt.de