

ALLGEMEINES SEITE 6

## DIE NEUERUNGEN IM SAILPLANE RULEBOOK

EIN FAQ BEHANDELT DIE WICHTIGSTEN FRAGEN UND ANTWORTEN ZU DEN LIZENZBESTIMMUNGEN

MOTORFLUG SEITE 18

## AB IN DEN SÜDEN!

PILOT ANDREAS RITTER AUF TOUR DURCH MITTELAMERIKA MIT DER C140

TITELTHEMA SEITE 5

# WAS JETZT FÜR VEREINE UND PILOTEN GILT

WAS PASSIERT MIT DEN LIZENZEN? UND KANN DER VEREIN OHNE MITGLIEDER-  
VERSAMMLUNG WEITERARBEITEN? AKTUELLE REGELUNGEN IN DER CORONA-KRISE





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post



Der adler ist Deutschlands ältestes  
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



## EDITORIAL

- 3 Mit Maß und Ziel zum Wiederbeginn

## ALLGEMEINES

- 4 In eigener Sache: Danke für die Solidarität!
- 4 Erfreuliche Ergebnisse: Pilotenlizenzen für Luftsportler werden verlängert
- 5 Vereine bleiben handlungsfähig
- 6 Deutsche Flugsicherung: VFR-Flüge unterliegen Beschränkungen
- 6 Neue Lizenzregel für Segelflieger: Sailplane Rulebook
- 7 Betrachtungen von Dr. Manfred Reiber: Flugmeteorologische Prozesse
- 9 Fotos für den adler: Teilen Sie Ihre schönsten Eindrücke!

## PR-ARBEIT

- 10 Gut für die Vereinsberichterstattung: Luftbilder als PR-Instrumente

## LUFTSPORTJUGEND

- 10 Korrektur: BWLV-Segelflug-Jugendlager
- 11 BWLV-Streckenfluglager 2020: Jetzt online anmelden
- 11 Jetzt anmelden: BWLV bietet wieder Jugendleiter-Lehrgänge an
- 12 Volleyballturnier in Hülben

## FREIBALLON

- 13 Flugplatz Marburg/Schönstadt: Einladung zum Ballonsommerjugendlager
- 13 Kuriose Begebenheit: Von Ballonen und Weinbergschnecken

## HÄNGEGLEITEN

- 15 Kurzfilm auf Youtube: Stofftiere in der Luft

## MODELLFLUG

- 15 Modellausstellung auf dem Flugplatz Münsingen-Eisberg: Besondere Flugzeuge
- 16 Nationale Einschränkungen im Modellflug
- 17 Internationale Terminabsagen im Modellflug: CIAM sucht Lösungen für Verschiebungen

## MOTORFLUG/UL

- 18 Fortsetzung der Reise mit der Cessna C140: Ab in den Süden!
- 22 Die Legende lebt: 37. Piper-Treffen in Gelnhausen
- 22 Ausschreibung: BWLV-UL-Fluglehrer-Lehrgang
- 23 Anregungen erwünscht: PPL-Fragenkatalog wird überarbeitet

## SEGELFLUG

- 23 D-Kader-Wintertreffen: Clever vorbereitet ist halb gewonnen
- 24 Jahreshauptversammlung des Streckenflugfördervereins SBW: Konstante Mitgliederzahl und erfreuliche Entwicklungen
- 25 Veranstaltung soll 2022 stattfinden: Helfer und Teilnehmer für Kranich-Treffen gesucht

## LUFTSPORTLERINNEN

- 25 Fliegen lernen in Zeiten von Corona: Wenn nicht jetzt, wann dann?

## REGIONEN

- 26 Region 1: Eine Ehrentafel für August Bruder
- 27 Region 1: Die virtuelle Flugsaison 2020
- 28 Region 5: Wie die Flieger in Leutkirch die Corona-Zeit erleben
- 28 Region 7: Kurzfilm-Wettbewerb
- 29 Region 7: Neue Wege beim Fliegenlernen

## GRATULATION

- 29 Zum 80. Geburtstag von Dieter Kohn

## TECHNIK

- 30 Fallschirmwart-Lehrgang auf dem Klippeneck: Anstrengend, aber lehrreich
- 31 Übersicht: Die „neuen“ europäischen L-Lizenzen
- 32 Die Technik erinnert

## DAEC-NEWS

- 33 Luftraum-Info: TMZ-Flyer neu aufgelegt

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 33 Der Motorlehrer-Lehrgang und die Auswirkungen der Corona-Krise: Neue Fluglehrer braucht das Land
- 34 BWLV-Auffrischungssseminar für Lehrberechtigte: Veranstaltung unter schwierigen Voraussetzungen
- 37 BWLV-Terminservice 2020

## FLUGSICHERHEIT

- 38 ZÜP: Appell an den Bundespräsidenten

## ABSCHIED

- 38 Sepp Armbrust
- 39 Herbert Schäffer

## ICON-LEGENDE

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

## ZUM TITELBILD

Alles steht still, die Flugzeuge bleiben am Boden – so wie auch diese neue Maschine der Fliegergruppe Leutkirch, eine Robin DR 401-120, ein Zweisitzer, der für die Schulung eingesetzt werden soll. Ebenso wie in den anderen Luftsportvereinen wartet man auch dort sehnsüchtig auf die Lockerung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und damit den Wiederbeginn der Fliegerei (s. Bericht Seite 28). Bleibt zu hoffen, dass Fliegen bald wieder möglich ist.

Foto: Heinz Mauch

## Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

## Redaktion:

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

## Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

## Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

## Anzeigenverwaltung:

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

## Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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



# MIT MASS UND ZIEL ZUM WIEDERBEGINN



**BWLV-Präsident Eberhard Laur**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

in der aktuellen Lage – zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe – gehe ich davon aus, dass das Fliegen in vollem Umfang bis auf wenige Ausnahmen nach wie vor nicht möglich ist (natürlich unter Vorbehalt, denn im Moment ist vieles im Fluss und die Situation kann sich jederzeit ändern). Dies kommt zu einer Zeit, in der in ganz wenigen Bundesländern wie Rheinland-Pfalz vermeintliche erste Lockerungen für den

Luftsport bei den Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie erfolgt sind – wengleich unter so engen Voraussetzungen, dass sich de facto ein geregelter Flugbetrieb nicht darstellen lässt.

Das freut mich für die Fliegerkameraden in unserem Nachbarbundesland und ist hoffentlich hilfreich für unsere Bemühungen, auch in Baden-Württemberg möglichst bald den „Restart“ für den Luftsport zu erwirken. Aber natürlich hat dies auch Fragen aufgeworfen, warum dies nicht in gleichem Maße in Baden-Württemberg der Fall ist und was der BWLV tut, um sich für den Luftsport einzusetzen. Lassen Sie mich dazu einiges erklären.

Zunächst einmal ist klarzustellen, dass wir uns an die gesetzlichen Vorgaben zu halten haben. Diese sind – wegen des föderalen Prinzips in Deutschland – von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich. Nicht nur sind insbesondere Baden-Württemberg und Bayern in viel größerem Ausmaß von der Pandemie betroffen als andere Länder. Vielmehr hat die baden-württembergische Landesregierung auf diese Tatsache auch reagiert, indem sie bei den jüngsten Änderungen der Landes-Coronaverordnung weiterhin auf eine strenge Linie setzt und Lockerungen nur in äußerst geringem Umfang gestattet.

Dies betrifft auch die Einschränkungen für den Sport: Diese bleiben nach wie vor unangetastet, und dies gilt ausnahmslos für alle Sportarten – auch für den Luftsport. Damit folgt die baden-württembergische Landesregierung klar den Empfehlungen, die aus der Abstimmung zwischen der Kanzlerin, Bund und Ländern resultieren.

Nach alledem ist es weit hergeholt, hier einfach den BWLV dafür verantwortlich zu machen, dass Baden-Württemberg momentan für den Luftsport noch nicht öffnet – es ist schlichtweg die gesetzliche Vorgabe!

Dies bedeutet freilich nicht, dass der BWLV nicht mit allen gebotenen Mitteln versucht, Sie, liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, baldmöglichst wieder an den Himmel zu bekommen. Nachdem bei der ersten umfassenden Revision der Landes-Coronaverordnung Mitte April die Forderung der Sportverbände nach Lockerungen nicht erfüllt wurde und somit auch der Luft-

sport zurückstehen musste, hat unser Verband der Landesregierung um Ministerpräsident Winfried Kretschmann ein Positionspapier zukommen lassen, in dem wir den baldigen Wiederbeginn des Luftsportes fordern und hierzu Verfahrensvorschläge unterbreiten.

Doch die aktuelle Krisenbewältigung des BWLV umfasst neben den politischen Forderungen und Abstimmungen auch die Vorbereitung auf den Wiederbeginn: So hat der Verband bereits eine Exitstrategie für die Wiederaufnahme der Flugausbildung in der BWLV-ATO erarbeitet, er hat einen „Fahrplan“ für den Wiederbeginn mit Handlungsempfehlungen für die Vereine erstellt und entwickelt derzeit Strategien für Notlagen im Luftsport durch die Corona-Krise. Will heißen: Es geht um Unterstützungsleistungen und Abstimmungen mit Luftfahrtversicherern in Bezug auf Nachlässe von Versicherungsprämien etc.

Ich versichere Ihnen, dass wir uns auf breiter Ebene bemühen, den Luftsport alsbald wieder möglich zu machen. Das geht aber nicht mit einfachen Forderungen, sondern es braucht ein gut abgestimmtes Handeln gegenüber den Entscheidungsträgern in der Politik und in den Behörden. Aktionismus, nach dem derzeit oft lauthals geschrien wird, ist hier fehl am Platz! Dieser mag Eindruck an der Basis bewirken – aber wir wollen vor allem dort gehört werden, wo die Entscheidungen am Ende für uns fallen. Darum handeln wir mit Umsicht und vor allem mit Maß und Ziel, um ernst genommen zu werden!

Ich wünsche mir dabei, dass sich kritische Meinungsäußerungen, die ich durchaus für berechtigt halte, an einer objektiven Faktenlage orientieren, die jedermann über die Medienberichterstattung erlangen kann. Vor allem aber sage ich eins klar und deutlich: Es geht nicht, dass sich Einzelne in ihrem Ton deutlich unter der Gürtellinie bewegen. Dies reichte zuletzt bis hin zu wüsten Beschimpfungen. Das hat mit sachlicher Diskussion nichts mehr zu tun – dies ist nicht zu akzeptieren und der Sache auch nicht dienlich!

Umso mehr freue ich mich über die vielen unterstützenden und solidarischen Rückmeldungen, die uns täglich aus dem Kreis der Luftsportler erreichen. Dies bestätigt uns darin, dass die klare Linie, die wir in dieser Krise vertreten, richtig und sinnvoll ist. Die große Mehrheit der Luftsportler hat die Botschaft verstanden. Dafür sage ich Ihnen allen meinen sehr herzlichen Dank!

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler, ich weiß, dass in diesen Tagen unsere Geduld gefragt ist. Lassen Sie uns gemeinsam Schritt für Schritt den richtigen Weg zum Wiederbeginn gehen und dann auch mit Verstand diesen Wiederbeginn umsetzen. Dazu brauchen wir den solidarischen Schulterschluss aller – auch wenn dies an manchen Stellen bedeutet, zurückstehen und zuwarten zu können. Ich hoffe, uns gelingt der Restart im Mai. Lassen Sie uns darauf gemeinsam hinarbeiten. Wir im BWLV tun hierzu unser Möglichstes.

Bleiben Sie gesund!

Ihr

## IN EIGENER SACHE

**DANKE FÜR DIE ÜBERWÄLTIGENDE SOLIDARITÄT!**

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie werden es vielleicht bemerkt haben: Ihre vorliegende adler-Ausgabe ist dieses Mal ein klein wenig dünner als üblich. Dies ist der übersichtlichen Nachrichtenlage geschuldet – denn auch an der Berichterstattung im adler geht der ruhende Flugbetrieb selbstverständlich nicht spurlos vorbei. Zahlreiche Veranstaltungen sind abgesagt, und alles, was in dieser und in den kommenden Ausgaben an Ankündigungen enthalten ist, findet – wenn überhaupt – nur unter Vorbehalt und analog zur jeweils aktuellen Entwicklung statt.

Fest steht jedenfalls schon jetzt, dass einige Traditionsveranstaltungen wie die Kehler Flugtage, das Sinsheimer Himmelfahrtsfliegen, aber auch der Hahnweide-Segelflugwettbewerb, der Südwestdeutsche Rundflug und große Meisterschaften wie die Segelflug-DM in Bayreuth oder die Segelflug-WM in Stendal abgesagt bzw. verschoben sind. Auch die Modellflieger haben fast alle Wettbewerbe abgesagt (siehe Erklärung auf Seite 16 dieser Ausgabe). Dies sind nur einzelne Schlaglichter aus der Flut der Absagen, darum wird hier kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben und diese können

auch nicht alle im Einzelnen veröffentlicht werden. Bitte erkundigen Sie sich deshalb bei jeder Veranstaltung im Zweifelsfall direkt beim Ausrichter, was und wie nun geplant ist.

Freilich bedeutet dies nicht, dass der adler nun ruht. Im Gegenteil: In den vergangenen Tagen und Wochen hat die adler-Redaktion zahlreiche Rückmeldungen erhalten. Diese waren – das liegt in der Natur der Sache und der aktuellen Lage – mal kritisch, mal zustimmend. Eines aber stach ganz besonders heraus und hat die Redaktion unglaublich gefreut: Auf die Bitte an zahlreiche Autoren, angesichts der dünnen Nachrichtenlage gerne Texte zu schreiben und einzuschicken, folgte eine überwältigende Welle der Solidarität. In der Folge hat die adler-Redaktion zuletzt eine Flut an großartigen Einsendungen erreicht, die ihresgleichen sucht.

Dies macht es möglich, den adler auch in den kommenden Wochen, in denen es unter Umständen weiter andauert, bis ein umfassender Betrieb an den Flugplätzen wieder möglich ist, mit vielen substantiellen und interessanten Beiträgen erscheinen zu lassen (immer unter der Prämisse natürlich, dass alle Beteiligten in

Redaktion und Druckerei gesund bleiben – wofür selbstverständlich mit allen gebotenen Vorsichtsmaßnahmen und Abstandsregeln Sorge getragen wird). Dafür sagt die adler-Redaktion ganz herzlichen Dank an alle Mitwirkenden! Denn eines ist sicher: Eine Verbandszeitschrift lebt nur vom Miteinander aller Mitglieder. Darum freut sich die Redaktion auch weiterhin über Einsendungen zu allen luftsportlichen Themen (Mail: buerke@bwlv.de).

Wie kreativ die Luftsportler im Übrigen mit der gewiss nicht leichten Situation umgehen und neue Wege finden, um per Fernunterricht, online oder am Flugsimulator etc. gemeinsam und doch getrennt zu lernen, verdeutlichen etliche Berichte in dieser Ausgabe. Dies ist beeindruckend und zeigt, was mit gutem Willen alles möglich ist. Und es macht Hoffnung, dass die Luftsportler die momentane „Durststrecke“ gut überstehen und die Zeit bis zum hoffentlich baldigen „Restart“ sinnvoll nutzen.

In diesem Sinne: Nochmals herzlichen Dank für Ihre Solidarität – bleiben Sie kreativ und gesund!

Text: Simone Bürkle

## ERFREULICHE ERGEBNISSE:

**PILOTENLIZENZEN FÜR LUFTSPORTLER WERDEN VON DEN BEHÖRDEN PAUSCHAL VERLÄNGERT**

**Im Nachgang der Allgemeinverfügung zur Verlängerung von gewerblichen und beim Luftfahrtbundesamt (LBA) geführten Berechtigungen und Lizenzen, die das Luftfahrtbundesamt erlassen hatte, haben erfreulicherweise auch die Landesluftfahrtbehörden nachgezogen: Inzwischen liegt eine Allgemeinverfügung des Regierungspräsidiums Stuttgart vor, welche auch die Fristenverlängerung für nicht gewerbliche Lizenzinhaber vorsieht. Damit ist sichergestellt, dass auch Luftsportler in den nächsten Monaten nicht um ihre Lizenzen bangen müssen, solange der Flugbetrieb weiter ausgesetzt ist.**

Der vollständige Text der Allgemeinverfügung ist auf der Seite des Regierungsprä-

sidiums nachzulesen: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Luft/Seiten/default.aspx>

**Bitte beachten: Die Allgemeinverfügung regelt die Fristenverlängerungen sehr detailliert und sieht auch Einschränkungen vor. Darum sollte diese sehr sorgfältig gelesen und dementsprechend gehandelt werden!**

**Achtung: Wer die Ausnahmeregelung in Anspruch nimmt, muss zwingend diese Allgemeinverfügung beim Fliegen mitführen!**

Zur Erinnerung: Die Luftfahrtbehörden in Europa und Deutschland hatten erfreulich schnell auf die Bemühungen der Luft-

fahrtverbände reagiert: Die EU und ihre Mitgliedsstaaten hatten sich zügig geeinigt, dass Lizenzen und Berechtigungen von Piloten und Technikern pauschal verlängert werden können. Dies galt vorrangig zunächst für die gewerbliche Fliegerei. Die Allgemeinverfügungen des LBA für Piloten in seinem Zuständigkeitsbereich gibt es hier: [https://www.lba.de/SharedDocs/Start\\_seite\\_Nachrichten/DE/Aktuell/Ausnahmeregelungen\\_Corona.html](https://www.lba.de/SharedDocs/Start_seite_Nachrichten/DE/Aktuell/Ausnahmeregelungen_Corona.html)

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC hat in Abstimmung mit den anderen beauftragten Verbänden, dem Deutschen Ultraleichtflugverband und Deutschen Fallschirmsportverband, ebenfalls Fristenverlängerungen bekanntgegeben. Zum Schutz vor der Verbreitung des Corona-

virus sind die Veranstaltungen abgesagt und der Flugbetrieb nahezu überall eingestellt, Piloten und Springer können deshalb die notwendigen Nachweise nicht erbringen.

Die entsprechenden Bekanntgaben gibt es unter [www.daec.de](http://www.daec.de) (→ Luftsportgerätebüro).

Alle beteiligten Behörden sowie den nationalen Luftfahrtverbänden wie DAeC und AOPA, die an diesem schnellen und unbürokratischen Prozess beteiligt waren, spricht der BWLV seinen herzlichen Dank aus. Insbesondere geht ein Dank für die konstruktive Zusammenarbeit an die Landesluftfahrtbehörden (Verkehrs-

ministerium und Regierungspräsidium Stuttgart), mit welchen der BWLV im ständigen Dialog ist.

Text: red.

## AUSNAHMEN IM VEREINSRECHT

# VEREINE BLEIBEN HANDLUNGSFÄHIG

**Gute Nachrichten für alle Vereine: Wer im Moment wegen der aktuellen Restriktionen durch die Corona-Situation nicht wie geplant seine Mitgliederversammlung abhalten kann, darf Ausnahmeregelungen in Anspruch nehmen und muss nicht um die Handlungsfähigkeit des Vereins bangen. Dies beinhaltet ein Gesetz, das nun in Kraft getreten ist.**

Die baden-württembergische Landesregierung hat – wie die übrigen deutschen Länder auch – aufgrund des Infektionsschutzgesetzes ein Verbot von Versammlungen in Vereinen und sonstigen Sport- und Freizeiteinrichtungen erlassen (§ 3 Abs. 1 der Corona Verordnung der Landesregierung vom 22. März 2020). Es sind also nicht nur alle öffentlichen und privaten Sportanlagen und Sportstätten geschlossen (§ 4 Abs. 1 Nr. 5 der Verordnung), so auch die dem Luftsport ausschließlich dienenden Flugplätze und Luftsportanlagen, sondern Versammlungen in Vereinen überhaupt, gleichgültig, ob diese in Räumlichkeiten des Vereines (Sportstätten) oder sonstwo stattfinden.

Die Vereine stehen damit vor dem Problem, wie sie Mitgliederversammlungen, welche nach der Vereinssatzung in der Regel jährlich durchzuführen sind, abhalten können. Auch wenn wieder Mitgliederversammlungen unter physischer Anwesenheit der Mitglieder abgehalten werden können – nach Aufhebung des gegenwärtig geltenden allgemeinen Versammlungsverbot – stellt sich immer noch die Frage, wie Mitglieder an Versammlungen teilnehmen oder ihre Stimmrechte ausüben können, welche nicht physisch anwesend sein können, weil sie zum Beispiel zu einer gesundheitlichen Risikogruppe gehören.

Weiter stellt sich die Frage, was geschieht, wenn die Amtszeit von Vorstandsmitgliedern abläuft, weil zum Beispiel recht-

zeitig eine Neuwahl nicht organisiert werden kann und die Satzung nicht vorsieht, dass diese Vorstände bis zur Neuwahl eines Vorstandes kommissarisch im Amt bleiben.

Mit dem Bundesgesetz zur Abmilderung der Folgen der COVID-19- Pandemie im Zivil-, Insolvenz- und Strafverfahrensrecht vom 27. März 2020 hat der Gesetzgeber den Vereinen gesetzliche Möglichkeiten zur Bewältigung dieser Probleme für den Fall eröffnet, dass ihre Vereinssatzungen keine Lösungsmöglichkeiten wie die Abhaltung von virtuellen Mitgliederversammlungen und die automatische Verlängerung der abgelaufenen Amtszeiten von Vorständen bis zur Neuwahl eines Vorstandes vorsehen.

**Allerdings sind diese Sonderregelungen nur auf im Jahre 2020 ablaufende Bestellungen von Vereinsvorständen und im Jahr 2020 stattfindende Mitgliederversammlungen von Vereinen anzuwenden (Art. 2 § 7 Abs. 5).**

Die die Vereine treffenden Regelungen des Gesetzes haben folgenden Wortlaut:

### „Art.2 § 5 Vereine und Stiftungen

(1) Ein Vorstandsmitglied eines Vereins oder einer Stiftung bleibt auch nach Ablauf seiner Amtszeit bis zu seiner Abberufung oder bis zur Bestellung seines Nachfolgers im Amt.

(2) Abweichend von § 32 Absatz 1 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs kann der Vorstand auch ohne Ermächtigung in der Satzung Vereinsmitgliedern ermöglichen, 1. an der Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort teilzunehmen und Mitgliederrechte im Wege der elektronischen Kommunikation auszuüben oder 2. ohne Teilnahme an der Mitgliederversammlung ihre Stimmen vor der Durchführung der Mitglieder-

sammlung schriftlich abzugeben.

(3) Abweichend von § 32 Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist ein Beschluss ohne Versammlung der Mitglieder gültig, wenn alle Mitglieder beteiligt wurden, bis zu dem vom Verein gesetzten Termin mindestens die Hälfte der Mitglieder ihre Stimmen in Textform abgegeben haben und der Beschluss mit der erforderlichen Mehrheit gefasst wurde.“

### „Art.2 § 7 Abs.5 Übergangsregelungen

§ 5 ist nur auf im Jahr 2020 ablaufende Bestellungen von Vereins- oder Stiftungsvorständen und im Jahr 2020 stattfindende Mitgliederversammlungen von Vereinen anzuwenden.“

### Hier eine kurze Erläuterung des Gesetzestextes:

1. Auch nach Ablauf seiner Amtszeit bleibt ein Vorstandsmitglied im Amt, bis entweder ein Nachfolger bestellt wird oder es abberufen wird (§ 5 Abs.1).
2. Der Vorstand kann es – auch ohne entsprechende satzungsrechtliche Bestimmungen – Vereinsmitgliedern ermöglichen, an der Mitgliederversammlung ohne (physische) Anwesenheit teilzunehmen und ihre Mitgliederrechte im Wege der elektronischen Kommunikation auszuüben (virtuelle Mitgliederversammlung). Zulässig ist dabei auch, dass ein Teil der Mitglieder oder Vorstandsmitglieder an einem bestimmten Ort zusammenkommt und andere Mitglieder an der Mitgliederversammlung im Wege elektronischer Kommunikation teilnehmen (Amtliche Begründung zu § 5 Abs. 2 Nr. 1)
3. Nach § 5 Abs.2 Nr.2 kann der Verein auch eine vorherige schriftliche Stimmabgabe für Mitglieder zulassen, ohne dass diese an der Mitgliederversammlung teilnehmen müssen. Die Stimme

muss aber vor Beginn der Mitgliederversammlung gegenüber dem Verein abgegeben werden, damit sie bei der Beschlussfassung in der Mitgliederversammlung berücksichtigt werden kann.

4. § 5 Abs.3 erleichtert die Beschlussfassung der Vereinsmitglieder im Umlaufverfahren, für welches – abweichend von § 32 Abs. 2 BGB – nicht mehr die Zustimmung aller Mitglieder gefordert wird. Daher können nunmehr im Um-

laufverfahren Beschlüsse der Mitgliederversammlung mit der nach Gesetz oder Satzung erforderlichen Mehrheit getroffen werden, eine Zustimmung aller Vereinsmitglieder zu dem so gefassten Beschluss ist nicht erforderlich. Voraussetzung ist allerdings, dass alle Mitglieder an dem Umlaufverfahren beteiligt wurden und bis zu dem vom Verein festgesetzten Termin mindestens die Hälfte der Vereinsmitglieder

im Umlaufverfahren ihrer Stimme abgegeben haben.

Die Stimmabgabe muss hierbei nicht mehr schriftlich im Sinn des Paragraph 126 BGB erfolgen, sondern ist auch in Textform nach § 126b BGB möglich, d. h., dass auch eine Stimmabgabe zum Beispiel durch E-Mail oder Telefax zulässig ist.

Text: BWLV/Dieter Rauscher

## DEUTSCHE FLUGSICHERUNG

# VFR-FLÜGE UNTERLIEGEN BESCHRÄNKUNGEN

Die DFS Deutsche Flugsicherung (DFS) weist darauf hin, dass bis auf Weiteres VFR-Flüge in die Kontrollzonen (CTR) der internationalen Flughäfen in Deutschland Beschränkungen unterliegen. Luftfahrer werden gebeten, von diesbezüglichen Anfragen auf den entsprechenden TWR-Frequenzen, bei FIS oder per Telefon abzusehen. Grund für diese Vorgabe ist reduzierter Personalbestand in den entsprechenden Bereichen. Details sind in den NOTAMs veröffentlicht.

Text: DAeC

## NEUE LIZENZREGEL FÜR SEGELFLIEGER SEIT DEM 8. APRIL 2020

# SAILPLANE RULEBOOK: DIE WICHTIGSTEN ANTWORTEN ZUM TEIL SFCL

Mit der VO(EU) 2018/395 werden die Lizenzbestimmungen seit dem 8. April 2020 (Part SFCL) neu geregelt. Die Lizenzbestimmungen aus der VO(EU)1178/2011 (Part FCL) werden gelöscht! Damit gelten die vereinfachten Regeln, die unter dem Arbeitstitel „Rulebook Sailplane“ diskutiert worden sind. Dabei bleiben aber alle vorhandenen Rechte uneingeschränkt gültig.

Mit entscheidender Unterstützung des BWLV hat die Bundeskommission Segelflug im DAeC ein sogenanntes FAQ mit den wichtigsten Fragen und Antworten zum neuen Regelbuch Segelflug zusammengestellt. Dabei geht es speziell um den Teil, der sich mit den SFCL-Lizenzen beschäftigt. In dem FAQ-Dokument werden auch aktuelle Entwicklungen in Sachen Corona-Lage wie etwa pauschale Verlängerungen thematisiert.

Das PDF-Dokument ist übersichtlich gestaltet und so gegliedert, dass die Nutzer auch direkt zu einzelnen Fragen oder Kapiteln springen können. Harald Ölschläger (BWLV-Verbandsausbildungsleiter) und Bernd Heuberger (BWLV-Referent für Aus- und Weiterbildung, Flugsicherheit und Sport) haben hieran intensiv mitgearbeitet und somit entscheidend zur

Veröffentlichung beigetragen. Dafür spricht der BWLV insbesondere diesen beiden, aber auch allen anderen Beteiligten, die zu diesem gelungenen Dokument beigetragen haben, seinen herzlichsten Dank aus!

**Das FAQ-Dokument ist unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (auf der Startseite in den Top News) zu finden.**

**Im Folgenden stellt Harald Ölschläger nun auch hier die wichtigsten Änderungen vor:**

### Wegfall LAPL

Der LAPL(S) wird abgeschafft und es gibt für alle Segelflug-Piloten nur noch den SPL. LAPL(S)-Lizenzen werden automatisch zu SPL-Lizenzen. Eine Umschreibung wird nur bei einer Neuausstellung von der Behörde vorgenommen.

Damit verbunden ist auch die Regelung, dass SPL-Piloten nur noch eine LAPL-Medical zur Ausübung der Rechte aus der Lizenz benötigen. Dabei ist zu beachten, dass das LAPL-Medical kein ICAO-konformes Medical ist und damit nur innerhalb der EASA-Staaten gilt. Ebenso ist

mit dem LAPL-Medical kein gewerbsmäßiges Passagierfliegen erlaubt. Das in den Vereinen übliche Passagierfliegen ist hiervon nicht betroffen.

### Nachweis von Erweiterungen im Flugbuch

Ab dem 8. April 2020 werden folgende Lizenzerweiterungen nach dem Erwerb nur noch in das Flugbuch des Piloten eingetragen.

- Kunstflugberechtigungen
- Alle Startarten
- Passagierberechtigung
- Wolkenflugberechtigung

Wer dies zukünftig im Flugbuch bestätigen darf, werden wir innerhalb der ATO des BWLV noch mit der Behörde klären. Wir streben an, dass dies der Vereinsausbildungsleiter (VAL) abzeichnen darf. Die Behörde hat aber nun auch das Recht, dass der Nachweis dieser Berechtigungen durch Vorlage von Flugbuchkopien nachgewiesen werden muss.

Da der Nachweis der Berechtigungen immer mitgeführt werden muss, empfiehlt es sich, entweder Kopien der jeweiligen Flugbuchseiten mitzunehmen oder die

vorhandenen Berechtigungen auf der ersten Seite des neuen Flugbuches aufzulisten und diese von einem Fluglehrer bestätigen zu lassen.

### **Ausbildung und Prüfung zum Erwerb der Segelflugglizenz**

Mit Einführung von Part-SFCL kann die Segelflugglizenz auf Segelflugzeugen, auf TMG oder in einer Kombination Segelflugzeug/TMG erworben werden. Dabei sind klare Regeln für die Ausbildung und die Mindeststarts und Zeiten vorgegeben. Wird die Ausbildung kombiniert durchgeführt, muss jeweils eine Befähigungsprüfung auf einem Segelflugzeug wie auch auf einem TMG abgelegt werden. Durch die Möglichkeit, die Segelflugglizenz auf TMG zu erwerben, wird auch die Umschulung von TMG auf Segelflugzeuge geregelt.

### **Weitere Rechte und Berechtigungen**

**Kunstflugberechtigung:** Hier gibt es nun die Möglichkeit, eine einfache Berechtigung (Basic) oder eine erweiterte Berechtigung (Advanced) zu erwerben. Bestehende Berechtigungen werden automatisch in eine erweiterte Berechtigung umgeschrieben.

**Nachtflugberechtigung mit TMG:** Die SFCL schreibt die Ausbildungsinhalte vor. Wolkenflugberechtigung: Auch hier sind klare Vorgaben für die Ausbildung vorgegeben. Eine Befähigungsprüfung ist nicht mehr erforderlich.

**Fluglehrerberechtigung:** Hier gibt es die deutlichsten Änderungen, aber auch die größten Vereinfachungen. Es ändern sich nicht nur die Bedingungen für den Erhalt der Berechtigung, sondern auch die Anforderungen an den Erhalt werden vereinfacht. Es ist keine umfassende Kompetenzbeurteilung nach der dritten Verlängerung mehr notwendig. Dies wird durch einen Nachweis der Fähigkeit zum Ausbilden ersetzt. Bestehende Berechtigungen sind bis zu dem Ablaufdatum in der Lizenz gültig. Aber die theoretische Auffrischungsschulung ist alle drei Jahre zu erbringen. Es wird hier aber nur noch ein Tag mit mindestens sechs Stunden verlangt.

**Prüferberechtigungen:** Diese Berechtigung läuft nun fünf Jahre. Die Verlängerungsbedingungen können in den letzten zwei Jahren vor dem Ablauf erbracht werden. Den bisherigen FIE(S) zur Abnahme von Fluglehrerprüfungen gibt es nicht mehr. Diese Prüfungen werden von einem dazu ernannten qualifizierten FE(S) abgenommen.

### **Ausbildung zum Erwerb einer SFCL-Lizenz:**

Vor dem 8. April 2020 begonnene Ausbildungen werden uneingeschränkt anerkannt. Ausbildungen nach diesem Termin können in dem bisherigen Rahmen begonnen werden. Bis zum Ende der Übergangszeit am 8. April 2021 wird die ATO neue Trainingshandbücher (THB) nach den Regeln der VO(EU)2020/358 erstellen, genehmigen lassen und einführen. Erst danach kann nach den neuen Regeln ausgebildet werden. Dies gilt besonders für Ausbildungsgänge, die es bisher so nicht gab.

### **Fragen und Antworten:**

In Zusammenarbeit mit der BuKo Segelflug hat der BWLV maßgeblich an der Erstellung einer FAQ-Seite mitgearbeitet. Diese ist auf Homepage des BWLV zu finden (s. oben). Diese FAQ werden ständig erweitert. Wenn also weitere Fragen aufkommen, bitten wir, uns diese zukommen zu lassen.

Text: Harald Ölschläger/red.

## BETRACHTUNGEN VON DR. MANFRED REIBER

# FLUGMETEOROLOGISCHE PROZESSE

## ÄNDERUNGEN DES WINDFELDES UND DER THERMISCHEN PROZESSE INFOLGE DES UMSTRÖMENS BZW. ÜBERSTRÖMENS VON BERGEN UND GEBIRGEN

Vielleicht ist jetzt, während der Corona-Krise, gerade einmal Zeit über flugmeteorologisch bedeutsame Prozesse zu sprechen, die sonst eher nebensächlich erscheinen und im „Fliegeralltag“ untergehen.

Bei der Über- bzw. Umströmung größerer Hindernisse, wie Berg Rücken oder Gebirgen, entsteht hinter diesen, also auf der Lee-seite, immer ein Luftdefizit. Luftdefizit bedeutet aber geringeren Luftdruck. Das ist die Ursache für die Ausbildung sogenannter Leetiefs. In „normalen“ Wetterkarten sind sie mit Hilfe des Druckfeldes kaum zu analysieren, weil niemals ausreichend viele Druckmessungen durchgeführt werden können. Es ist eben ein kleines, aber bedeutsames Phänomen im Mikro-Scale. Man kann Leetiefs aber heutzutage in berechneten Strömungsfeldern von Wettervorhersagemodellen mit kleiner Gitterweite (wie etwa dem Vier-Kilometer-Gittermodell NEMS 4 von meteoblue, [www.meteoblue.com](http://www.meteoblue.com)) gut finden. Diese Leetiefs sind Tiefdruckwirbel ohne Fronten, ihre Durchmesser reichen von einigen 100 Metern bis zu wenigen Kilometern. Ihre Wirbelachsen sind vertikal. Der Wind weht entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn, die Vertikalbewegung ist aufwärts gerichtet, alles wie beim „großen Bruder“ dem „normalen“ Tief, aber eben in

deutlich kleinerer Dimension. Das Turbulenzpotenzial dieser Wirbel ist eher gering und stellt auch für Sportflieger wie Gleitschirmflieger, Ballonfahrer und Segelflieger kaum eine Gefahr dar. Seltener drehen Leetiefs aber auch rechtsherum, sie sind dann kleiner und weniger wetterwirksam. Auch dieses Phänomen werden wir am Beispiel besprechen.

Was sind die Ursachen für die Entstehung dieser „Mikrotiefs“ und wie wirken sie aufs Flugwetter ein?

Bei kräftigen Inversionslagen sind die Entstehungsbedingungen für Leetiefs besonders günstig. Die „schwere“ Kaltluft kann gar nicht, bzw. nicht vollständig über das Gebirge gehoben werden, es kommt eher zu einer Umströmung. Hinter dem Gebirge „fehlt“ dann aber ein Teil der Luftmasse, der Druck ist deshalb geringer als vor dem Gebirge. Dieses Luftdefizit verursacht eine Ausgleichsströmung. Wir wissen ja, Luft fließt immer vom hohen zum tiefen Druck. Bei langgestreckten Gebirgen, wie etwa dem Schwarzwald, bilden sich dann sogar Wirbelpaare, wie wir in den folgenden Bildern sehen werden. Am rechten Rand des umströmten Gebirges entsteht ein linksdrehender Wirbel (Drehrichtung

wie im Tief), ein „echtes“ gut ausgeprägtes Leetief. Manchmal entsteht aber auch am linken Rand des Gebirges ein, meist kleinerer, rechtsdrehender Wirbel, (Drehrichtung wie im Hoch). Nicht selten existieren solche Wirbel rechts und links des Gebirges paarweise. Obwohl die Drehrichtung verschieden ist, handelt es sich immer um kleine Leetiefs mit vertikalen Achsen!

Welche allgemeingültigen Schlussfolgerungen kann man über den Einfluss dieser kleinen Wirbel auf das lokale Wetter ableiten?

1. In Strömungsrichtung rechts bilden sich hinter dem Gebirge häufig kleine linksdrehende Tiefs (Drehrichtung wie im Tief). Es handelt sich also um zyklonale Wirbel mit aufwärts gerichteter Vertikalbewegung. Das unterstützt die Ausbildung von Thermik, die im Leetief oft eher einsetzt und kräftiger ausfällt als außerhalb des Tiefs. Auch die Neigung zur Schauer- bzw. Gewitterbildung, ist erhöht. Ursache dafür ist die zyklonal verursachte aufwärts gerichtete Vertikalbewegung.

2. In Strömungsrichtung links bilden sich hinter dem Gebirge vorwiegend kleine rechtsdrehende Wirbel (Drehrichtung wie im Hoch), mit meist später einsetzender und schwächerer Thermik! Ursache ist die antizyklonal verursachte abwärts gerichtete Vertikalbewegung. Cu-Wolken entstehen hier später als im „echten“ Leetief und die Neigung zur Schauer- bzw. Gewitterbildung ist geringer. Diese rechtsdrehenden Tiefs sind in der Regel kleiner und die Wettererscheinungen weniger stark ausgeprägt. Ihre Vertikalerstreckung ist außerdem geringer.

Generell gilt: Die vertikale Erstreckung dieser Leewirbel übersteigt in der Regel nicht die Höhe des sie erzeugenden Gebirges! Sie sind eine „bodennahe“ Erscheinung mit wenigen 100 Metern bis ca. 1.000 Meter Vertikalerstreckung. Bei hohen Gebirgen reichen sie auch höher als 1.000 Meter.

Schauen wir uns dieses in der Praxis noch wenig beachtete Phänomen an einem Fallbeispiel etwas genauer an, dann werden die Zusammenhänge auch schnell „einleuchten“ und in der fliegerischen Praxis antizipiert werden können.

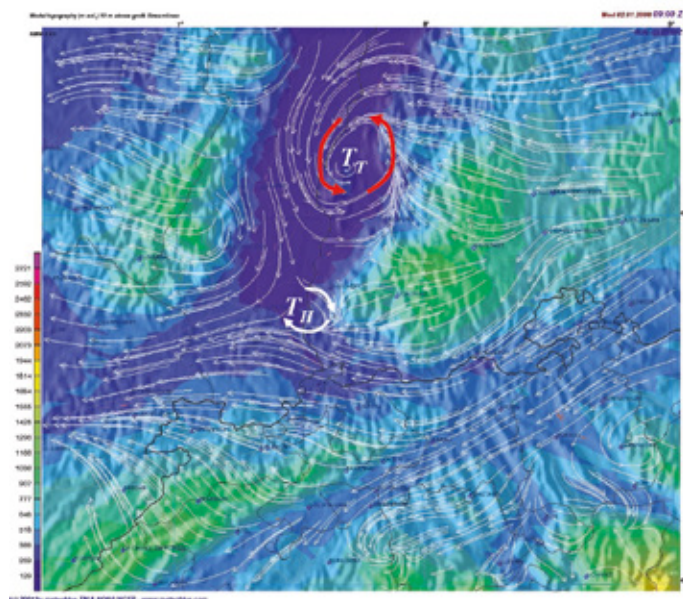


Abbildung 1: Die Stromlinien zeigen das bodennahe Windfeld (10 m GND) über dem Schwarzwald, dem Rheintal und den Vogesen. Das Leetief mit Linksdrehung am rechten Rand hinter

dem Schwarzwald ist gut entwickelt, wie die Stromlinien beweisen. Die Windgeschwindigkeit ist relativ gering. Die Vertikalbewegung ist aufwärts gerichtet. Ein ortskundiger Profi-Ballonfahrer hat bei dieser Wetterlage die Chance, eine „Box“ zu fahren, das heißt; er startet an einem Punkt der Peripherie des Tiefs, fährt eine Runde um das Tief herum und landet in etwa wieder am gleichen Ort.

Nach Auflösung der Bodeninversion ist im Bereich dieses Tiefs mit stärkerer Thermik zu rechnen, die dort auch eher beginnen wird als in der Umgebung. Je nach Labilität können sich im Tief auch die stärksten Quellwolken ausbilden. Das kleine rechtsdrehende Tief am linken Rand des Gebirges ist, wegen der abwärts gerichteten Vertikalbewegung, eher ein Ort geringerer Thermik und geringerer Wolkenbildung. Diese Tiefs sind in der Regel auch schwächer ausgebildet oder fehlen oft sogar ganz.

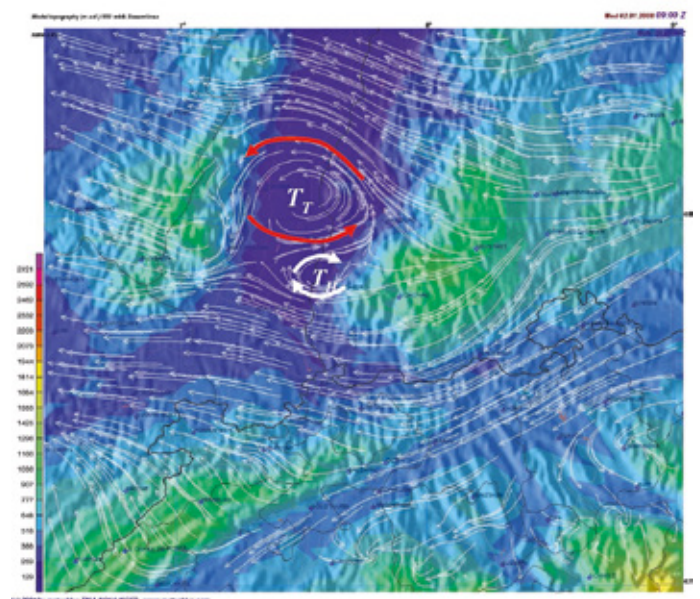


Abbildung 2: Diese Abbildung zeigt die Strömung in 950 hPa (ca. 600 Meter Höhe). Beide Tiefs sind in dieser Höhe noch gut zu erkennen, aber schon sichtbar schwächer entwickelt.

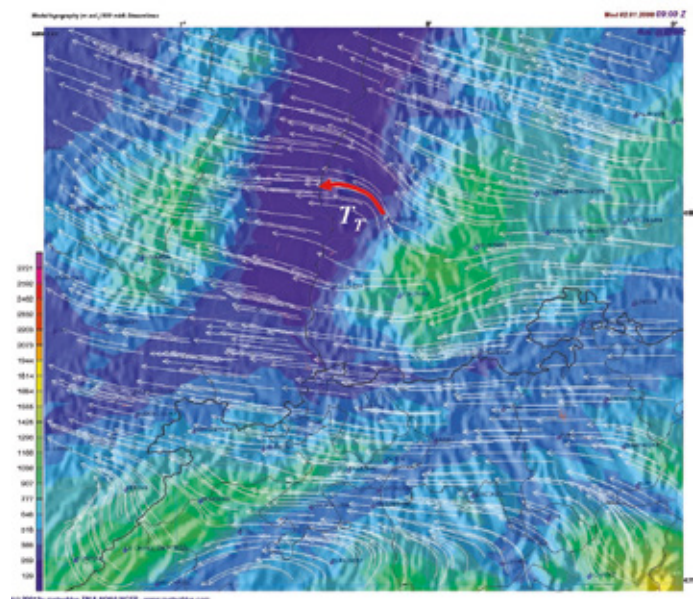
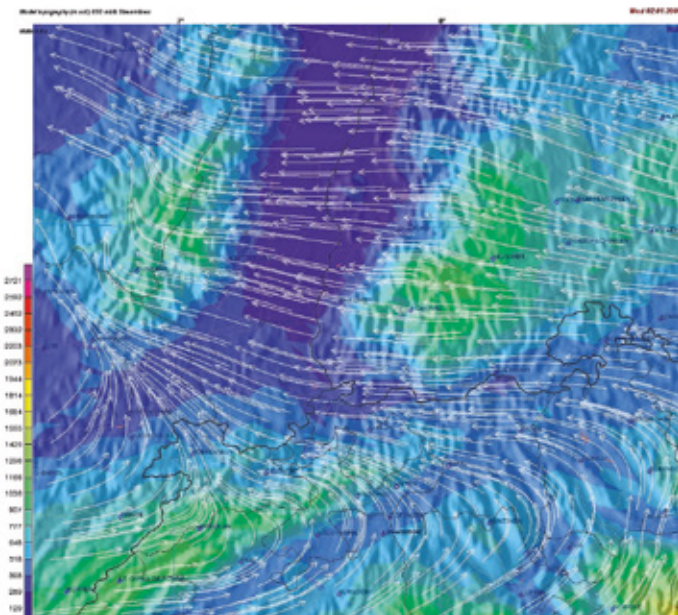


Abbildung 3: In 900 hPa (ca. 1000 Meter Höhe) ist das stärkere, linksdrehende Leetief gerade noch zu erkennen, das rechtsdrehende existiert nicht mehr.





## Bleiben Sie gesund!

Text und Abbildungen: Dr. Manfred Reiber  
([www.DrMReiber.de](http://www.DrMReiber.de))

CD-Tipp:



Abbildung 4: In 850 hPa (ca. 1.500 Meter Höhe) wird das Gebirge „glatt“ überströmt, die Leetiefs sind verschwunden, sie kommen oberhalb des Gebirges praktisch nicht mehr vor. Leetiefs sind sowohl in ihrer horizontalen wie auch in der vertikalen Erstreckung Wettererscheinungen im Mikro-Scale und nur durch hoch entwickelte Wettervorhersagemodelle mit einer Gitterweite von etwa  $\leq$  vier Kilometer nachweisbar.

Weiterführende Literatur zum Thema gibt es auf der CD „Das bodennahe Windfeld und sein Einfluss auf das Fliegen und Ballonfahren im Low Level“ von Dr. Manfred Reiber. Diese ist erhältlich unter [www.DrMReiber.de](http://www.DrMReiber.de).



FOTOS FÜR DEN ADLER

# TEILEN SIE IHRE SCHÖNSTEN EINDRÜCKE!

Dieses gelungene Beispiel für eine tolle Impression hat Odhin Ehlers eingeschickt:  
Das Foto entstand im März bei der Akaflieg Freiburg und zeigt eine ASK 21 Mi im Sonnenuntergang

In der derzeitigen Situation ist Fliegen (jedenfalls zur Drucklegung dieser adler-Ausgabe) nicht möglich – und so dürfte verständlicherweise so manchen Flieger die Sehnsucht nach der Bewegung in der Luft gelegentlich übermannen.

Um die Zeit, bis die Fliegerei wieder aufgenommen werden kann, zu überbrücken, hilft es mitunter, sich an die guten Augenblicke am Flugplatz und in der Luft zu erinnern. Darum freut sich die adler-Redaktion derzeit ganz besonders über schöne Fotos aus dem Luftsport aus den vergangenen Monaten. Vielleicht haben

Sie ja noch einige tolle Foto-Motive aus der letzten Saison, die Sie gerne mit anderen Luftsportlern teilen möchten, um Ihnen die Wartezeit auf den „Restart“ zu verkürzen? Dann schicken Sie uns diese gerne! Eine Auswahl davon soll in den nächsten Ausgaben erscheinen. Besonders gefragt sind übrigens Hochformate – denn diese sind rar, werden aber für die Titelbilder des adlers immer wieder gebraucht.

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

die Sie eine ausdrückliche Genehmigung zur Veröffentlichung haben. Auch eventuell darauf abgebildete Personen müssen einer Veröffentlichung zugestimmt haben.

Bitte senden Sie Ihr(e) Bild(er) **mit allen relevanten Informationen zum Fotografen sowie der Entstehungsgeschichte** an [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de).

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

Text: Simone Bürkle



## GUT FÜR DIE VEREINSBERICHTERSTATTUNG: LUFTBILDER ALS PR-INSTRUMENT

Ein weiter Blick über die Landschaft mit schönen Details – solche Bilder nehmen viele Lokalzeitungen gerne

**Was für eine Fernsicht! Beim Fliegen entstehen oft die schönsten Bilder. Doch Fotos aus dem Flugzeug sind nicht nur schönes „Schmuckwerk“ – sie können durchaus auch für eine gelungene Öffentlichkeitsarbeit im Verein eingesetzt werden. So wie im vorliegenden Fall.**

Das vorliegende Bild entstand am 6. Februar dieses Jahres aus der Cessna 172 der Fliegergruppe Leutkirch, der Start erfolgte vom Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil. Der Fotograf Heinz Mauch war alleine unterwegs auf „Fotojagd“ für die Schwäbische Zeitung, die gerne Luftbilder quasi auf Vorrat nimmt, um im Bedarfsfall schnell darauf zurückgreifen zu können. Überwiegend werden dabei Bilder aus niedrigerer – aber natür-

lich legaler – Höhe gemacht, um Details zu erkennen.

An diesem Tag aber war die Sicht derart berausend, dass ein Steigflug auf etwa 1.700 Meter MSL ein Muss war. Heinz Mauch sagt dazu: „Auch für solche Bilder ist die Redaktion sehr dankbar. Ich für meinen Teil möchte allen Vereinen gerne empfehlen, diese Art der „Berichterstattung“ auch mal auszuprobieren.“

Ohnehin sei es unerlässlich, Ereignisse aus der Vereinsarbeit zu veröffentlichen. „Und ich bin mir ziemlich sicher, dass lokale Zeitungen auch dankbar auf ein solches Foto-Angebot reagieren. Ein Hinweis auf den entsprechenden Verein bringt zudem noch mehr Akzeptanz der Fliegerei in den Reihen der Leser“, berichtet Mauch.

Mit der Zeit hat der Hobbyfotograf und fleißige Berichterstatter für seinen Verein einige Erfahrung gesammelt. „Die besten Bilder entstehen aus dem Hochdecker-UL FK9 der Luftsportgruppe Isny mit ausgebauter Türe. Hier hat man wirklich freies „Schussfeld“,“ berichtet Mauch.

Vielleicht findet sich ja auch in anderen Vereinen das eine oder andere Flugzeug, das ähnlich gute Bedingungen für spektakuläre Fotos bietet – und dass dann für solche Aufnahmen genutzt werden kann, wenn wieder in vollem Umfang geflogen werden darf.

Text: red.  
Foto: Heinz Mauch

## LUFTSPORTJUGEND

### KORREKTUR

## FALSCHES DATUM FÜRS BWLV-SEGELFLUG-JUGENDLAGER

In der April-Ausgabe des adlers war in der Ankündigung für das BWLV-Segelflug-Jugendlager in Sinsheim im Vorspanntext versehentlich ein falsches Datum genannt: Selbstverständlich dauert es nicht vom 14. August bis 22. Oktober, sondern **vom 14. bis 22. August**. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen.

red.

BWLV-STRECKENFLUGLAGER 2020

## JETZT ONLINE ANMELDEN!

Beim BWLV-Streckenfluglager gibt es direkt im Flug Tipps von erfahrenen Trainern

Wer schon seine ersten Streckenflüge hinter sich und richtig Lust aufs Streckenfliegen hat, aber noch Tipps und Tricks von einem Profi direkt während des Fluges bekommen will, der ist beim BWLV-Streckenfluglager (StreLa) goldrichtig!

Wie bereits in der letzten adler-Ausgaben angekündigt, findet demnächst zum siebten Mal das Streckenfluglager des BWLV am Sonderlandeplatz Hahnweide in Kirchheim/Teck, direkt an der Schwäbischen Alb, statt.

**Anreise: Freitag, 14. August 2020, bis 19 Uhr**

**Abreise: Samstag, 23. August 2020, im Laufe des Morgens**

**Ort: Sonderlandeplatz Hahnweide, Kirchheim/Teck**

**Teilnahmegebühr: 250 Euro**

**F-Schleppkosten: 30 Euro pro Start**

Das Anmeldeformular und die ausführliche Veranstaltungsinformation stehen auf der Website des BWLV ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) im Bereich der Jugendveranstaltungen zur Verfügung. Ihr könnt das Formular

digital ausfüllen, ausdrucken, unterschreiben und eingescannt per E-Mail schicken.

Die Teilnehmerzahl ist auf 15 begrenzt. Deshalb meldet euch so schnell wie möglich mit dem Anmeldeformular bei Lukas Schneider ([schneider@bwlv.de](mailto:schneider@bwlv.de)) an!

Text: Lukas Schneider

Foto: Pascal Betz

JETZT ANMELDEN!

## BWLV BIETET WIEDER JUGENDLEITER-LEHRGÄNGE AN

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

Um all das mitzuerleben, finden auch dieses Jahr wieder die BWLV-Jugendleiter-Lehrgänge in der Jugend- und Weiterbildungsstätte auf dem Klippeneck statt.

Folgende Lehrgänge werden angeboten:

### **Jugendleiter-Grundlehrgang:**

Praxisrelevante und abwechslungsreiche Inhalte werden hier behandelt. Doch auch jede Menge Handwerkszeug und

Tipps, die für einen guten Jugendleiter wichtig sind, werden vermittelt und ausgetauscht. Während der fünf Lehrgangstage haben alle Jugendleiter der baden-württembergischen Luftsportvereine – und alle, die es noch werden wollen – die Möglichkeit, sich offiziell zu einem Jugendleiter nach den Richtlinien der JuLeiCa (der amtlichen Jugendleiter-Card) ausbilden zu lassen.

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



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

Eines der wichtigsten Elemente des Lehrgangs ist vor allem auch die Möglichkeit des Austausches zwischen den Jugendleitern der verschiedenen Vereine. Es wird häufig unterschätzt, dass der

Austausch von Erfahrungen einer der größten Stellenwerte haben sollte – denn vor allem aus der Praxis der Jugendleiter selbst kann am meisten gelernt werden. Innerhalb des Lehrgangs findet überdies noch ein Erste-Hilfe-Kurs statt.

**Termin: Sonntag, 25. Oktober bis Donnerstag, 29. Oktober 2020**  
**Kosten: 100 Euro pro Teilnehmer**  
**Anmeldung: Online-Formular unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → Downloads)**

### **Jugendleiter-Fortbildungslehrgang**

Der Jugendleiter-Fortbildungslehrgang findet dieses Jahr ebenfalls wieder in den Herbstferien statt. Auch bei diesem Lehr-

gang wird es wieder ein abwechslungsreiches Programm geben. Hier können die Teilnehmer neues Wissen hinzugewinnen, aber auch Gelerntes auffrischen. Zudem werden aktuelle und praxisnahe Themen bearbeitet und Tipps und Tricks ausgetauscht.

**Termin: Freitag, 30. Oktober bis Sonntag, 1. November 2020**  
**Kosten: 70 Euro pro Teilnehmer**  
**Anmeldung: Online-Formular unter [www.bwlv.de](http://www.bwlv.de) (→ Jugend → Downloads)**

Um effektive Lehrgänge zu gewährleisten, sind nur wenige Plätze verfügbar. Die Zusage des Lehrgangplatzes erfolgt nach Reihenfolge des Anmeldeeingangs. Die Anmeldungen für beide Lehr-

gänge sind bitte zeitnah an [gassmann@bwlv.de](mailto:gassmann@bwlv.de) zu senden.

Ansprechpartnerin (gerne auch bei Fragen): Tina Gaßmann, [gassmann@bwlv.de](mailto:gassmann@bwlv.de)

Die Lehrgänge fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)). Bitte beachtet die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

Text und Grafik: Tina Gassmann

## VOLLEYBALLTURNIER IN HÜLBEN

# LUFTSPORT DER ETWAS ANDEREN ART

Am 29. Februar fand zum zweiten Mal das BWLV-Volleyballturnier in Hülben statt. Dieses konnte der FSV Nürtingen am Ende für sich entscheiden. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hülben war die Sporthalle in der Ortsmitte, unmittelbar beim Fluggelände, bereitgestellt worden. Diese eignet sich perfekt für das Volleyballturnier, da auf zwei Feldern gleichzeitig gespielt werden kann.

Am Samstagmorgen hieß es für die Teilnehmer der baden-württembergischen Luftsportjugend, früh aufzustehen und die Fahrt in Richtung Hülben anzutreten. Pünktlich um 9 Uhr fanden sich dann die insgesamt 14 teilnehmenden Mannschaften in der Sporthalle in Hülben zum Turnierbeginn ein. Kurz danach gab der Hauptorganisator der Hülbener Fliegerjugend, Philipp Vietzke, die Spielregeln bekannt, stellte den Tagesablauf und die Spielpläne vor. Dann hieß es auch schon: Anpfiff! Währenddessen versorgte die Fliegergruppe Hülben die Teilnehmer mit Snacks, Kaffee, Kuchen und Getränken.

In harten sieben Stunden Spielzeit kämpften sich die Teilnehmer der BWLV-Vereine in der Wertung nach vorn, am frühen Abend standen die Sieger fest. Diese wurden bei der Siegerehrung auf dem Flugplatz Hülben verkündet und natürlich gebührend gefeiert. Zuvor gab es das lang ersehnte Abendessen und



Jugendliche aus ganz Baden-Württemberg waren beim BWLV-Volleyballturnier in Hülben dabei

ausreichend kühle Getränke für die Sportler.

Die folgenden Mannschaften schafften es aufs Treppchen bei dem Turnier: FSV Nürtingen (erster Platz), FSV Wächtersberg (zweiter Platz) und LSV Backnang-Heiningen (dritter Platz).

Im Anschluss sorgte der Hülbener Vorsitzende, Manuel Stokinger, mit seiner Band für ausgelassene Stimmung und Partylaune im Hangar.

Die Ausrichter sind mit dem BWLV-Volleyballturnier sehr zufrieden und würden sich freuen, möglichst viele Jugendliche

auch im nächsten Jahr begrüßen zu dürfen. Die Veranstaltung bietet eine gute Gelegenheit, sich in entspannter Atmosphäre, außerhalb des Flugplatzes und der Flugsaison mit verschiedenen Jugendlichen aus anderen Vereinen auszutauschen.

Vielen Dank geht an dieser Stelle an alle Teilnehmer aus ganz Baden-Württemberg, darüber hinaus natürlich auch an alle Helfer, die zu einem reibungslosen Ablauf des Turniers und zur Siegerehrung beigetragen haben.

Text und Fotos: Julien Brosch

FLUGPLATZ MARBURG/SCHÖNSTADT

# EINLADUNG ZUM BALLONSOMMERJUGENDLAGER

Wer einmal das Ballonfahren ausprobieren möchte, ist beim Ballonjugendlager der DAeC-Luftsportjugend im hessischen Marburg richtig

Die Luftsportjugend des DAeC, der Luftsportverband Thüringen und der Deutsche Freiballonsportverband sind auch in diesem Jahr wieder die Organisatoren eines Ballonsommerjugendlagers. Es findet vom 1. bis 8. August 2020 am Flugplatz Marburg/Schönstadt (Hessen) statt

Mitmachen können Kinder und Jugendliche mit Interesse am Luftsport, insbesondere am Ballonfahren. Besondere Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Die wichtigsten Voraussetzungen sind Teamfähigkeit und Freude an Sport und Spiel.

Im Ballonjugendlager gibt es die Möglichkeit, das Ballonfahren und evtl. andere Luftsportarten etwas näher kennenzulernen. Selbstverständlich gibt es auch viele weitere Aktivitäten wie Gelände- und Ballspiele, Wanderungen, Baden, Exkursionen, Grillpartys, Liederabende am Lagerfeuer, Modellsport usw. Es wird also wieder ein buntes Programm.

**Termin: 1. bis 8. August 2020**  
**Ort: Flugplatz Marburg Schönstadt (Hessen)**  
**Kosten: 109 Euro pro Person**

**(für Vollverpflegung, Ballonfahrten, Unternehmungen, Eintrittsgelder, etc.)**

Das Anmeldeformular gibt es unter [www.luftsportjugend.com](http://www.luftsportjugend.com) (auf der Startseite in den News).

Text und Foto: red./Sven Pirrung,  
Luftsportjugend des DAeC  
(mit freundlicher Genehmigung des  
Magazins „Der Lilienthaler“)

## KURIOSE BEGEBENHEIT

# VON BALLONEN UND WEINBERGSCHNECKEN

**Ballone und Weinbergschnecken – zugegeben: Auf den ersten Blick gibt es da wenig Berührungspunkte. Weinbergschnecken fahren nicht Ballon, nicht mal als blinde Passagiere, und Ballone landen üblicherweise nicht in Weinbergen. Vielleicht können Ballone aber doch schädlichen Einfluss auf Weinbergschnecken nehmen? Die folgende Geschichte, die sich wirklich so zugetragen hat, versucht diese Frage zu klären.**

Landungen von Ballonen sind in den allermeisten Fällen Außenlandungen. Luftrechtlich ist das in Ordnung und es funktioniert auch in der Regel. Der typische Ablauf der Landung eines Ballones ist, dass sein Pilot rechtzeitig nach einem geeigneten Landegelände Ausschau hält. Ist dies ausgemacht, setzt der Pilot all sein (hoffentlich!) vorhandenes

Können ein, um am Ende eine sanfte Landung am gewünschten Ort hinzulegen. Dazu wird mit geringer Sinkgeschwindigkeit und in einem möglichst flachen Winkel auf den avisierten Landeplatz zugeschwebt und dort – meistens sanft – aufgesetzt. Spannend ist es oft, dies auch zu erreichen, denn die Bodenvinden haben da mitunter ganz andere Vorstellungen als derjenige, der landen möchte.

So geschah es vor einiger Zeit, dass ein Ballon in geringer Höhe auf der Suche nach einem passenden Platz zum Landen unterwegs war. Dabei ging es über ein Gelände, das von oben aussah, als handele es sich um eine etwas verwilderte Gärtnerei – natürlich in sicherer und ausreichender Höhe. In Landerichtung gesehen folgte dieser vermeintlichen Gärtnerei ein schönes Wiesengelände, super zur

Landung und zur Bergung des Ballones geeignet. Letztlich fand dort die Landung dann auch statt – „ereignislos“, wie es üblicherweise heißt.

Zwei Tage später erhielt der Pilot zu seinem höchsten Erstaunen einen Anruf vom für dieses Gebiet zuständigen Polizeirevier. Der Ordnungshüter wollte wissen, ob der Angerufene den vom Anrufer beschriebenen Ballon pilotiere. Auf die Pilotenfrage, warum ihn das interessiere, erierte der für die öffentlichen Ordnung und Sicherheit Zuständige in seinen Ausführungen ziemlich herum. Letztlich ließ er sich aber doch entlocken, dass bei ihm eine Beschwerde über die Führung des beschriebenen Ballones eingegangen sei. Nämlich sei der Ballon bei der beanstandeten Fahrt bzw. Landung in geringer Höhe über eine Weinbergschneckenfarm gefahren, und darüber hätten sich die



### Weichtiere der Gattung *Helix pomatia*, vulgo Weinbergschnecken, sind offenbar nicht immer kompatibel mit Luftfahrern

Betreiber der Schneckenfarm bei der Polizei, also bei ihm, beschwert.

Nun ist ja eine Schneckenfarm kein gängiges landwirtschaftliches Unternehmen, und sicherlich haben die wenigsten Menschen so etwas schon einmal aus der Nähe gesehen. So auch unser Pilot – während seiner Landeanfahrt hatte er das Ganze ja wie beschrieben lediglich für ein etwas ungepflegtes gärtnerisches Anwesen gehalten. Er hatte auch nicht damit gerechnet, dass seine Überfahrt hätte Schaden verursachen können. Vor allem war nicht zu erwarten gewesen, dass bei einer Überfahrt in zehn bis 15 Meter Höhe ohne „Feindberührung“ mit Kaminen, Dächern oder anderen Dingen irgendwelche Unannehmlichkeiten hätten entstehen können. Und auch der Polizist konnte ihm auf sein Nachfragen nichts dergleichen nennen, auch nichts, was die Farmbetreiber geschildert hätten. Nein, sie hätten sich nur über die Überfahrt beschwert, und er, der Polizist, hätte nun die Aufgabe, der Sache nachzugehen, denn schließlich liege ein „Tagebucheintrag“ auf seiner Dienststelle vor. Er dürfe auch nicht die Namen der sich Beklagenden nennen (damit der Pilot sich mit den möglicherweise Geschädigten direkt in Verbindung setzen kann), aber ohnehin sei für ihn die Sache nach diesem Anruf erledigt.

Nicht so für den Luftfahrer. Den plagte schon die Neugier, was der Anlass der Schneckenfarm war, sich an die Polizei zu wenden. Und so forschte er nach und fand schließlich heraus, wo die möglicherweise Geschädigten zu finden seien. Ihn interessierte insbesondere, was und wie hoch denn der eventuelle Schaden an überfahrenen Weinbergschnecken sein könnte – wohlgemerkt, mit dem Ballon in gewisser Höhe überfahren, nicht mit dem Fahrrad, dem Auto, dem Schlepper oder anderen bodengebunden Fahrzeugen. Also machte

er sich auf den Weg in den Weiler, in dem sich diese Einrichtung zur menschlichen Ernährung – oder zum menschlichen Genuss? – befindet. Dort angekommen, fragte er sicherheitshalber noch ein paar Einheimische nach dem Weg. Diese saßen gerade in entspannter Runde beim Feierabendbier und gaben gerne die gewünschte Auskunft. Erstaunlicherweise rieten sie aber doch energisch vom Besuch bei den Farmleuten ab.

„Einfach kann jeder“, dachte sich der wackere Pilot, und suchte also trotzdem das Gespräch mit den Erzeugern der Weichtiere. Denn im Grunde ging es ihm darum, aus dem Vorfall für die Zukunft zu lernen und zu erfahren, welche Schäden die Schnecken eventuell davongetragen haben könnten. Schließlich achtet auch er jegliche Kreatur und versucht bei seinen Fahrten seit mehr als zwanzig Jahren, dies umzusetzen. Vorrangig ging es ihm jedoch darum, einen eventuellen Schaden zu regulieren. Auch wollte er vermeiden, dass der Ruf der Ballöner geschädigt würde und außerdem den Schneckenleuten erklären, dass Ballone sich nicht ohne Weiteres steuern lassen und daher manchmal solche Landeanfahrten unvermeidlich sind, entstandene Schäden aber reguliert werden.

Die Unterredung fand auch statt. Allerdings waren die Besitzer des Anwesens wenig geneigt, ein sachliches Gespräch zu führen. Sie konnten auch keine Schäden nennen, die möglicherweise entstanden hätten sein können, denn die Schnecken befanden sich zur Zeit im Winterschlaf. Befragt zu möglichen Beeinträchtigungen von Schnecken im Winterschlaf, erfuhr der Ballöner, dass es grundsätzlich denkbar sei, dass die armen Tiere erfrieren. Auch käme es vor, dass sie über den Winter verhungern oder an Krankheiten versterben. So richtige Schäden aber, die durch den über das Anwesen schwebenden Ballon

hätten entstehen können, konnte der Schneckenmann nicht nennen.

Noch kurioser wurde es, als die Züchter und Vermarkter der gehäusetragenden Tiere mit ihrer angeblichen Kenntnis den Wissensstand des Piloten hinsichtlich luftrechtlicher Dinge erweitern wollten – unter anderem unterrichtet der Betreffende als Fluglehrer auch das Fach Luftrecht und amüsierte sich schon über die Ausführungen. Lange Rede, kurzer Sinn: Eigentlich hätte man sich das Gespräch sparen können. Aber ganz nutzlos war es dennoch nicht, denn der Ballonfahrer hat in diesem Gespräch den lateinischen Namen der Weinbergschnecke erfahren: *Helix pomatia*.

Das Gespräch wurde schließlich abgebrochen, als die Schneckenleute die Frage, ob sie schon einmal Ballon gefahren seien und mitbekommen hätten, wie eine Ballonlandung üblicherweise abläuft, wie folgt beantworteten: „So eine charakterlose Freizeitbeschäftigung kommt für uns nicht in Frage!“

Also musste der Ballöner unverrichteter Dinge wieder abziehen. Und so wird er auch nie erfahren, ob die Schnecken unter seiner Landeanfahrt wild durcheinander gehopst sind, sich die Stielaugen beim Ausschauhalten nach dem Ballon verrenkt haben, Einschlafstörungen nach dem Erwachen aus dem Winterschlaf hatten oder welche andere für sie schlimmen Dinge vom bösen Ballonfahrer verursacht wurden.

Doch wenn ihr das nächste Mal Weinbergschnecken verspeist: Denkt daran, dass ihr gerade sensible Lebewesen zu euch nehmt, die von einem Ballon stark in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt werden können!

Text: Christian Schulz  
Foto: Pixabay

## KURZFILM AUF YOUTUBE

## STOFFTIERE IN DER LUFT

Teddybären, die mit dem Gleitschirm unterwegs sind – wer das für unmöglich hält, kann sich den kurzen Stop-Motion-Film des 14-jährigen Theo Krumm anschauen, der die Corona-bedingte Flugpause genutzt hat, um zu beweisen, dass auch solche Szenarien mit einem Augenzwinkern machbar sind.

Vielleicht gewinnt der junge Filmemacher mit seinen Bärchen am Seil dem einen oder anderen doch ein kleines Lächeln zur Aufmunterung ab – jedenfalls sind die Stofftiere in der Luft sehr hübsch anzuschauen. Zu sehen ist der Kurzfilm auf YouTube unter <https://youtu.be/3MiX9G-tohk> (der QR-Code führt direkt zu der Seite).



Text: red.  
Screenshot: Rainer Krumm



„Always happy landings“ – das gilt für die Gleitschirm-Bärchen in Theo Krumms Kurzfilm auf jeden Fall

## MODELLFLUG

## MODELLAUSSTELLUNG AUF DEM FLUGPLATZ MÜNSINGEN-EISBERG

## BESONDERE FLUGZEUGE DETAILGETREU GEZEIGT

Der Luftsportverein Münsingen-Eisberg (LSV) ist in diesem Jahr kreativ in die neue Saison gestartet – dort wurde eine neue Veranstaltung ins Leben gerufen: die 1. Plastikmodellausstellung mit Schwerpunkt Luft-

fahrt. Initiator war Jürgen Baumgart, selbst Modellbauer und gleichzeitig begeisterter Pilot im LSV. Rund 25 qualitativ hochwertige Modelle und zahlreiche Unikate wurden gezeigt.

Als Bezug zum gastgebenden Luftsportverein und dem Veranstaltungsraum im Original-Flugzeughangar wurde der Schwerpunkt der Ausstellung bewusst auf die Zivilluftfahrt und den Segelflug gelegt. So waren Modelle von Airlinern und Sportflugzeugen zu sehen, deren Entwurf von den 1930er-Jahren bis in die heutige Zeit datiert. Es waren zum Beispiel Klemm35b (mit der 1938 ein Deutschlandrundflug durchgeführt wurde), Bücker Jungmann, Focke-Wulf Stieglitz, Pitts Special, Scheibe Falke usw. in Detailierung und auf realistischen Kleindioramas zu sehen. Den Segelflug repräsentierten zum Beispiel Blanik und ASW22.



Bei der Modellausstellung (von links): Jürgen Baumgart, Initiator der Modellbaumesse und selbst Pilot sowie die beiden Aussteller Michael Weikert und Christian Block

An Airlinern waren die berühmte Lockheed Super Constellation, die DC6, DC8, DC9, der A318, A320, A321 und der A340 vertreten. Und als eins der Highlights der A350, der in Wirklichkeit als wohl modernster Airliner aus bis zu 57 Prozent kohlefaserverstärktem Kunststoff besteht. Auch ein Original-Karbonteil aus einem

A350 konnte mit dem Modell zusammen bestaunt werden. Insgesamt waren Flugzeuge vertreten, die bisher garantiert noch nicht auf dem Flugplatz Münsingen-Eisberg standen!

### **Modellautos wurden ebenfalls ausgestellt**

Um die Ausstellung noch zu erweitern, wurden auch einige Autos aus verschiedenen Rallyes ausgestellt, so unter anderem Renault Alpine A110 (Monte Carlo 1971), Mercedes G230 (Dakar 1981) und der im Original 800 PS leistende Porsche 962C (Langstrecken-WM 1986). Hier war eines der Highlights der Porsche 356 von Janis Joplin mit Flower-Power-Lackierung, dessen Original kürzlich 1,76 Millionen Euro bei einer Versteigerung erzielte. Alle Modelle waren in den Maßstäben 1:24/1:25 (Autos), 1:48, 1:72, 1:125 und 1:144 gehalten.

Des Weiteren konnten flugzeug- und themenbezogene Videos angeschaut werden. Ermöglicht wurde das durch einen Großbildschirm in der vor Kurzem neu renovierten Fliegerklausur direkt neben dem Hangar. Auch ein echtes Flugzeug wurde mitausgestellt: die vereinseigene „Jodel“ der Marke Robin, Baujahr 1985 und noch sehr gut in Schuss. Sie hat einen 180-PS-Boxermotor und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 310 Stundenkilometer. Ihre



**Der Infostand des Luftsportvereins Münsingen-Eisberg: Dort konnten sich interessierte Besucher darüber informieren, wie sie selbst fliegen lernen können und bekamen auch Infos über die Abteilung Modellflug des Vereins**

Besonderheiten sind das große Panoramadach, aus dem mitfliegende Passagiere fast eine Rundumsicht genießen können, und ihre Eigenschaft als hervorragendes Schleppflugzeug für Segelflieger.

### **Gelegenheit zur Werbung genutzt**

Außerdem gab es für alle Interessenten der echten Fliegerei noch einen Infostand des Luftsportvereins Münsingen-Eisberg, bei dem man sich über die Angebote des Fliegenlernens und von Schnupperflügen informieren konnte. Ein weiterer Schwerpunkt lag dort auf

dem Modellfliegen, zu dem zahlreiches Infomaterial mitgenommen werden konnte. Im LSV Münsingen-Eisberg gibt es auch eine eigene RC-Modellflugabteilung. Neue Interessenten können sich dazu jederzeit beim Verein melden.

Eine Wiederholung und Erweiterung der Ausstellung einmal jährlich ist angedacht. Die weiteste Anreise zu dieser Fliegerausstellung „von Groß bis Klein“ hatten dieses Mal wohl einige Plastikmodellfreunde aus Mannheim.

Text: Jürgen Baumgart  
Fotos: Andrea Klemer

## **NATIONALE EINSCHRÄNKUNGEN IM MODELLFLUG:**

# **KEINE VERANSTALTUNGEN BIS ENDE MAI, KEINE DAEC-RANGLISTE IN DIESEM JAHR**

**Die Corona-Pandemie legt das Sportjahr 2020 weiter lahm. Da das Ausmaß zum heutigen Zeitpunkt noch nicht überschaubar ist, die Planungen für kommende Wettbewerbe seitens der Veranstalter und Teilnehmer aber weitergehen müssen, hat die Bundeskommission Modellflug im DAeC in Einklang mit der FAI/CIAM nun folgende Regelung beschlossen:**

- Alle Veranstaltungen der Bundeskommission Modellflug im DAeC sind bis zum 31. Mai 2020 abgesagt. Dazu zählen sämtliche Wettbewerbe, Schulungen, Seminare, Tagungen und Versammlungen.

- Im Jahr 2020 wird es keine DAeC-Rangliste geben. Für die Qualifikation der Kategorie-1-Wettbewerbe der FAI/CIAM im Jahr 2021 (WM und EM) werden die Ergebnisse aus dem Jahr 2019 herangezogen. Wettbewerbe können ab Juni 2020 durchgeführt werden, werden aber nicht für eine Rangliste gewertet.
- Über die Qualifikation für die World Games 2021 wird gesondert beraten.
- Bereits gezahlte Startgebühren werden für das Sportjahr 2021 „geparkt“.
- Für das Jahr 2020 wird es keine World-Cup-Wertung der FAI geben. Veranstaltern/Sportausschüssen ist freigestellt, geplante Wettbewerbe ab

Juni 2020 durchzuführen, falls das dann wieder möglich sein sollte. Dann aber lediglich als Open International.

Über weitere Maßnahmen wird gegebenenfalls später berichtet.

**Bis dahin bitten wir alle Mitglieder, die von der Bundesregierung angeordneten Maßnahmen ernst zu nehmen, damit wir unseren Sport und unser Hobby bald wieder ausüben können und die Saison 2020 starten kann.**

Text: Bundeskommission  
Modellflug im DAeC



# CIAM SUCHT LÖSUNGEN FÜR VERSCHIEBUNGEN

**Folgender Brief des Präsidenten der internationalen Modellflugvereinigung CIAM in der FAI, Antonis Papadopoulos, wurde dieser Tage publiziert:**

Liebe Freunde,

vor wenigen Tagen trafen sich die CIAM-Bureau-Mitglieder mittels Telefonkonferenz und besprachen die derzeitige Lage, verursacht durch den Ausbruch von COVID-19 und verschiedene Optionen und Alternativen. Zu allererst möchten wir uns bedanken bei den Delegierten und allen Wettbewerbsausrichtern, die uns Feedback gegeben haben. Die zur Verfügung gestellten Informationen waren sehr hilfreich.

## Was wir bis jetzt getan haben:

- Wir haben beschlossen, alle Kategorie-2-Veranstaltungen (World Cup und Non World Cup Open International) bis 20. April 2020 auszusetzen.
- Wir haben alle Kategorie-1-Ausrichter zweimal kontaktiert und wir tauschen Ideen über die Zukunft jeder Veranstaltung aus.
- Die Unterausschussvorsitzenden kontaktierten die Ausrichter von Kategorie-2-Veranstaltungen, um die Entscheidungen des Bureaus weiterzugeben.
- Bureau- und Plenary Meeting wurden verschoben.

## Was wir nun beschlossen haben:

1. Für Kategorie-2-Veranstaltungen
  - Aufgrund gesetzlicher Beschränkungen in beinahe allen Ländern, in denen CIAM Veranstaltungen geplant sind, stimmt das CIAM Bureau einstimmig einer Verlängerung der Aussetzung aller Veranstaltungen bis 31. Mai 2020 zu.
  - Es wird für 2020 keine World-Cup-Ranglisten und entsprechende Ehrungen (Medaillen und Diplome) geben. Die Ergebnisse aller World-Cup-Wettbewerbe, die bereits ausgetragen worden sind, werden als Non-World-Cup-Ergebnisse angesehen.
  - Solange es möglich ist, können Open-International-Wettbewerbe (Non World Cup) später im Jahr abgehalten werden.
  - Bis zum 31. Mai 2020 werden die

World Cup Koordinatoren mit den Ausrichtern kommunizieren um herauszufinden, ob die angesetzte Veranstaltung abgesagt und für das nächste Jahr neu angesetzt oder auf ein späteres Datum in diesem Jahr als Open International verschoben wird.

- Der Kalender auf der Website wird dann Ende Mai gegebenenfalls modifiziert.

## 2. Für Kategorie-1-Veranstaltungen:

Die Situation unterscheidet sich von der der Kategorie-2-Veranstaltungen, weil unterschriebene Organizer Agreements (OA), Verträge mit Sponsoren, Ausgaben, bezahlte Einschreibgebühren, Medaillen etc. vorhanden sind. Jedoch haben die öffentliche Gesundheit und Sicherheit absoluten Vorrang.

- Mitglieder des CIAM-Büros bestätigen, dass mindestens einer der Gründe erfüllt ist, die in dem zwischen FAI und dem Veranstalter unterzeichneten Organizer Agreement aufgeführt sind. Aufgrund von COVID-19 kann die Situation nicht behoben werden. Die Airsport Commission wird den in der OA beschriebenen Prozess verfolgen und den FAI-Generalsekretär mit dem Vorschlag informieren, die OA offiziell abzusagen.
- Jeder Unterausschussvorsitzende wird mit den Organisatoren in Bezug auf die spezifischen Disziplinen in Kontakt stehen und die Alternativen erörtern, die die Mitglieder des CIAM-Büros gestern erörtert haben. Das Ergebnis der Diskussionen wird in Kürze bekannt gegeben.
- Der CIAM-Präsident wird sich mit dem FAI-Generalsekretär in Verbindung setzen, um den besten Weg zur Umsetzung der Entscheidungen festzulegen.
- Das CIAM-Büro schlägt vor, dass nur für 2021 das Höchstalter für Junioren um ein Jahr erhöht wird, um alle Junioren zu berücksichtigen, die in diesem Jahr in dieser Altersklasse waren, im nächsten Jahr jedoch nicht.

## 3. Für CIAM Meetings:

Derzeit ist es nicht möglich, die bereits verschobenen Meetings neu anzusetzen. Abhängig von den Umständen wird das

CIAM-Büro später in diesem Jahr entscheiden, wann und ob die verschobene Plenarsitzung stattfinden wird. Wir erwägen die Möglichkeit, das Plenary Anfang nächsten Jahres zu organisieren, um den Delegierten, die in so kurzer Zeit an zwei ähnlichen Sitzungen teilnehmen müssen, keine weitere Belastung aufzuerlegen. Der CIAM-Präsident wird sich mit dem FAI-Präsidenten, dem FAI-Vorstand, dem FAI-Generalsekretär und dem Bureau in Verbindung setzen, um Lösungen für CIAM-Aktivitäten zu finden. Das CIAM-Bureau wird die Delegierten um eine außerordentliche Genehmigung bitten, alle CIAM-Angelegenheiten zu behandeln, die die Amtszeit des CIAM-Büros bis zum nächsten Plenum verlängern. **Wir möchten der gesamten CIAM-Community für ihr Verständnis in dieser schwierigen Zeit und natürlich für ihren Beitrag und ihre Unterstützung zu unseren Bemühungen danken. Wir sehen uns als ein Team, während wir zu Hause bleiben.**

**Bleibt gesund!**

**Antonis Papadopoulos**

– Anzeige –



**Bose A20**  
Aviation Headset

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

FORTSETZUNG DER REISE MIT DER CESSNA C140

# AB IN DEN SÜDEN!



Anflug auf Liberia, Costa Rica

In der April-Ausgabe des adlers wurde berichtet, wie Airbus-Kapitän Andreas Ritter in Kalifornien seine „Späte Liebe“ fand, nämlich eine 1947 gebaute Cessna C140, und wie er sich im Sommer 2019 mit vielen Flügen kreuz und quer durch die USA an diesen schönen, aber auch eigenwilligen Taildragger gewöhnte. Mitte Januar dieses Jahres trafen die beiden sich in Kalifornien wieder – bereit zu neuen Abenteuern: Nach einigen Reparaturen und Nachrüstungen soll es mit der alten Dame auf die ganz große Reise gehen. Nach Argentinien.

## 25. Januar: Red Bluff, California

Meine lange Reise begann heute, nach acht Tagen Arbeit am Flugzeug, ohne jede Zeremonie. Um ehrlich zu sein, hatte ich es eilig. Es war bereits 14 Uhr und ein Sturm näherte sich rasch von Westen her. Ich musste tief fliegen, die Wolkenbasis lag anfangs bei 1.100 Fuß. Die ersten anderthalb Stunden von vielleicht 90, die noch vor mir liegen würden. In den nächsten Tagen ging es via Las Vegas stetig in Richtung Süd-Süd-Ost. Westlich vorbei an Casa Grande, Marana, Ryan, Tucson, die ich alle seit meiner Ausbildung 1990 kenne, nach Nogales an der Grenze zu Mexico.

## 29. Januar: Mexico

Heute war der große Tag. Der Tag, die vertrauten USA hinter sich zu lassen. Nogales liegt nur wenige Meilen von der Grenze entfernt, so dass ich kreisen



Pilot Andreas Ritter ganz ohne Airbus-Sidestick

musste, um Höhe zu gewinnen und so Mazatlán in Mexico über Funk zu erreichen, aber es klappte nicht. Ein Airliner half mit einem Relais, aber Mazatlán ließ mir ausrichten, ich solle Hermosillo kontaktieren. Und da auf dieser Frequenz niemand zu hören war, flog ich etwa eine Stunde lang in Funkstille, bis Hermosillo Approach endlich mit mir sprach.

Hermosillo, eine Stadt, von der ich noch nie zuvor gehört hatte. Nach der Landung kam Wachpersonal. Wer ich bin? Wo ich herkomme? Crew oder Tourist? Ich sagte, ich sei Tourist, aber sie bestanden darauf, ich sei die Crew. Zuerst musste ich meinen Flugplan schließen. Mit den USA über mein Handy und mit den Einheimischen über ein Formular, das mehrfach unterschrieben, gestempelt und kopiert wurde. Der Zoll durchsuchte mein Flugzeug. Was ist in den Kanistern? Avgas! Wozu brauchen Sie es? In Mexiko gibt es Flughäfen, die kein Avgas haben, nur Jetfuel. Ein Sandwich? Ein Apfel? Das muss im Flugzeug bleiben! Ich versprach, beides sofort zu essen. Ein

Tankwagen kam. Wie viele Gallonen brauchen Sie? Liter! Nicht Gallonen! Wie üblich wurde überfüllt, wobei der Treibstoff auf die Bespannung verschüttet wurde, was nicht gut ist. Der Kraftstoff kostete nur 1,20 Euro pro Liter, auch die Fahrt zu meinem Hotel war günstig. Es war nur ein zweistündiger Flug, aber nun war ich müde.

Das Frühstück war ausgezeichnet, viel besser als in den meisten US-Motels, die doppelt so viel kosten. Ich nahm ein Taxi zum GA-Terminal. Wo ist Ihr Flugplan? Als ich sagte, ich hätte ihn digital hinterlegt, ließ man mich passieren, aber eine Minute später rief man mich zurück. Ich hätte meine Lande- und Parkgebühren für die Nacht noch nicht bezahlt. Wenn man bezahlt, erhält man einen Stempel auf dem Papier-Flugplan. Ohne Papier kein Stempel. Ohne Stempel kein Durchgang. Landegebühr und Abstellen machten insgesamt umgerechnet zehn Euro. Nach dem Start links auf den Kurs abbiegen. Bis jetzt bin ich immer im Luftraum Delta geflogen, wo ich mit den



Grenze USA-Mexico: noch ein Zaun oder schon eine Mauer?



Wie zu erwarten: Hier sind nur US-Daten hinterlegt. Also ab jetzt keine Waypoints mehr

Fluglotsen sprechen und so fliegen muss, wie sie mich freigeben. Aber sie redeten nicht viel.

Und dann sah ich den Pazifik. Ich bin zwar in Kalifornien gestartet, habe aber die Küste nie gesehen. Hier kam sie und würde für lange Zeit nicht mehr verschwinden. Nach einem zweieinhalbstündigen Flug landete ich in Los Mochis. Dieselben Gebühren wie in Hermosillo. Das Problem war, dass niemand die Cessna 140 im Computer hatte. Sie kannten also die Spannweite und das Gewicht nicht und konnten die Gebühren nicht berechnen. Sie mussten nachschlagen, und das brauchte Zeit. Aber mit einem Papier-Flugplan bekam ich alle Stempel. Es funktionierte!

An der Küste entlang zu fliegen ist schön. Tief zu fliegen ist schön. Man kann sehen, wie die Millionäre ihre Zeit verbringen. Aber es war warm hier unten. Die Öltemperatur stieg schnell auf über 210 Fahrenheit. Ja, dieses über 50 Jahre alte Messgerät ist genau, ich habe es mit einem Digitalthermometer überprüft. Längeres Fliegen mit 210 oder mehr ist nicht gut für den Motor. Ein Anzeichen dafür ist, dass er viel Öl verbrennt.

## 6. Februar: El Salvador

Da landete ich in Ilopango, El Salvador. Zehn bewaffnete Männer kamen auf mich zu. Nach dem Ausladen von Gepäck und Ausrüstung musste ich die Sitze ent-

fernen. Sie wollten in den Heckkonus des Rumpfes, die Cowling und alle Kontrollöffnungen schauen. Sie schraubten sogar die Deckenverkleidung ab. Hunde schnüffelten überall. Als sie nichts fanden, wurden sie freundlicher und fotografierten sich vor dem Flugzeug. Dann konnte ich zum AeroClub El Salvador rollen.

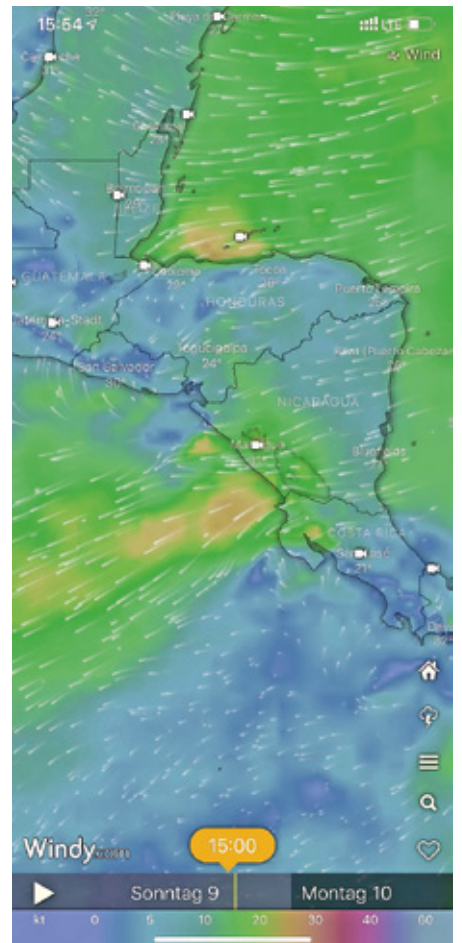
Ich hatte eine sehr gute Zeit in San Salvador. Die Männer vom AeroClub sicherten mein Flugzeug in einem Hangar und führten mich zum Abendessen aus. Ich kann Ilopango und El Salvador wirklich empfehlen.

## 9. Februar: Nicaragua

Bei der Annäherung an Managua meldete der Turm Wind mit 22 Knoten und Böen von 30. Aber er kam fast von vorn, nicht quer. Dennoch: Ich habe dieses kleine Flugzeug noch nie bei so starkem Wind gelandet. Ich war überrascht, wie schwierig es sein kann, die Landebahn zu verlassen. Ruderpedale allein haben fast keine Wirkung. Differentialbremse hilft. Experten sagen, manchmal muss man „den langen Weg“ gehen, das heißt, wenn man 90 Grad nach links drehen will und vom Wind blockiert wird, versucht man es mit 270 Grad nach rechts.

Die „Windy“-App zeigte, wie windig es in Nicaragua war. Ein NOTAM warnte, dass der Wind noch mehrere Wochen lang so wehen würde. Nicaragua ist kein

guter Ort für kleine Flugzeuge. Sie hatten keine Anker im Boden für meine Seile, und ich konnte nicht auf dem Gras parken, um selbst Ankernägel zu setzen.



Mittelamerika im Februar ist eine windige Angelegenheit



◀ Die Hitze war groß – das über 50 Jahre alte Instrument der C140 zeigte 210 Grad Fahrenheit an. Das bekommt dem Motor nicht auf Dauer

Ich habe den Flughafen nicht verlassen, sondern auf meinen Freund Guido gewartet. Er wollte einen Teil meiner Reise mit mir machen, flog mit der Lufthansa von Frankfurt nach Panama City und von dort nach Managua. Wir erkundeten zuerst im Allrad-Mietwagen das vulkanische Hinterland, blieben zwei Nächte und planten dann den gemeinsamen Flug nach Costa Rica.



Anflug auf Manzanillo an der Pazifikküste

## 11. Februar: Costa Rica

Der Tag begann damit, dass ich meine Brieftasche suchte. Es stellte sich heraus, dass sie mir gestern Abend an der Pool-Bar aus der Tasche gefallen war. Der Barkeeper fand sie und gab sie mir mit einem Lächeln. Es fehlte nichts. Wunderbare Menschen in Nicaragua.

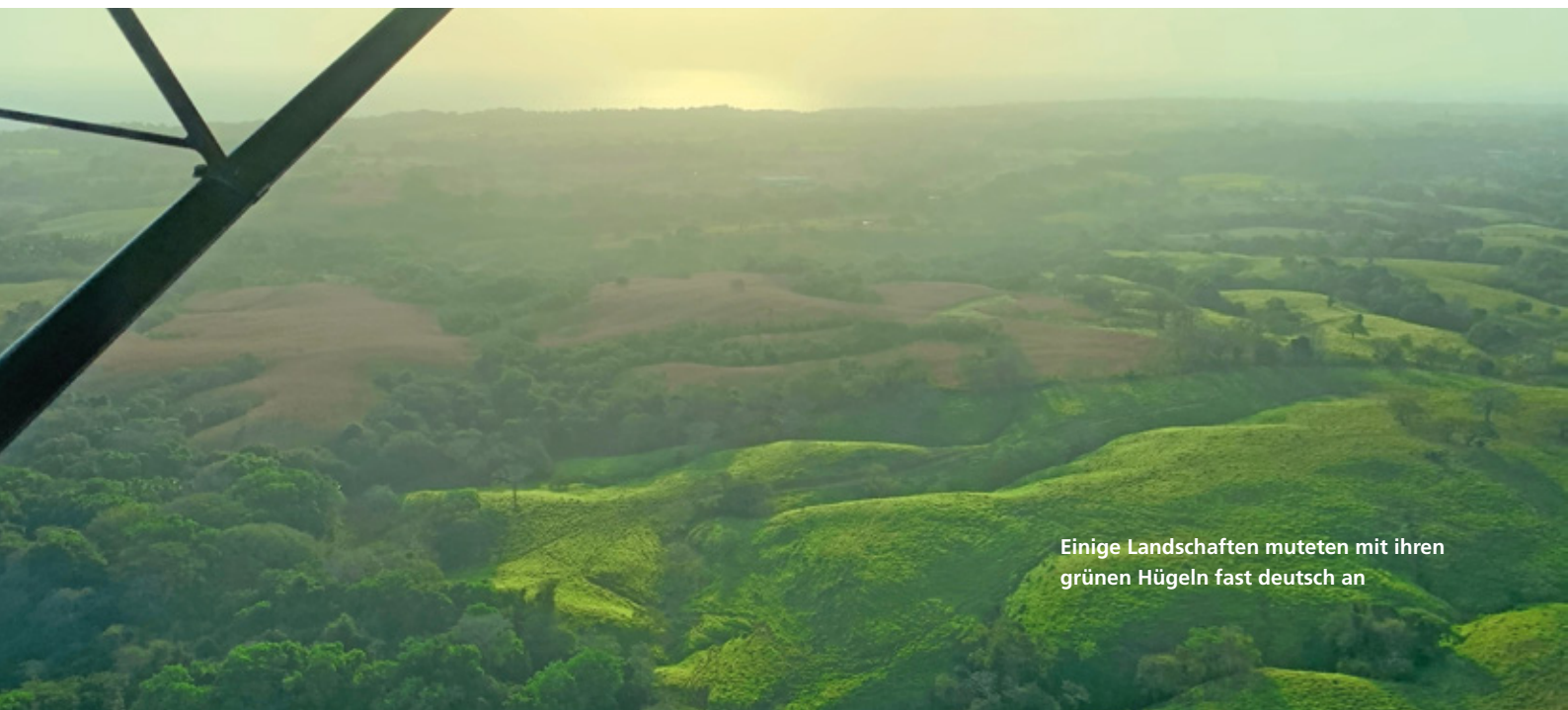
Der Wind stand unverändert mit mehr als 20 Knoten auf der Bahn. Da dies mein erster Flug mit einem Passagier war, musste ich das Gewicht reduzieren. Ich hatte bereits einiges in El Salvador gelassen und nun meine beiden Fünf-Gallonen-Kanister in die Tragflächen geleert – genug für den geplanten kurzen Flug nach Liberia, Costa Rica.

Nach dem Start sah ich, dass die vom Transponder übertragene Höhe nicht korrekt war. Ich hatte dieses Problem schon einmal, aber nur kurz, jetzt war es wirklich schlecht. Ich musste den Mode Charlie ausschalten, was natürlich vom ATC bemerkt wurde. Sie erlaubten uns jedoch, den Flug fortzusetzen.

Über Costa Rica beschwerte sich niemand über das Fehlen von Mode Charlie. Kein anderer Verkehr war je in unserer Nähe. Außerdem erscheinen alle US-Charterflüge dank des ADS-B-Out-Mandats, das in den USA seit dem 1. Januar 2020 in Kraft ist, auf dem Flug-Navi „Foreflight“, das in den Staaten alle be-

nutzen. Wir landeten direkt hinter einer dieser US-Fluggesellschaften und ließen 200 Touristen den Vortritt zu den schönen Strände Liberias.

An der Parkposition erschienen die üblichen Offiziellen mit merkwürdigen Fragen (Wieviel hat dieses Flugzeug gekostet? Wie viel Bargeld haben Sie dabei? Wie lange werden Sie für den Flug nach Argentinien brauchen?) und außerdem ein Inspektor, der uns sagte, dass wir dieses Flugzeug nicht fliegen dürften, bevor wir den Transponder repariert hätten. Außerdem bräuchten wir eine Ground Handling Company. Eine freundliche Dame erschien und er-



Einige Landschaften muteten mit ihren grünen Hügeln fast deutsch an



**Pilot Andreas Ritter mit seinem Freund Guido im Hinterland von Managua**

klärte, dass sie jetzt für mich arbeitete, und ich hatte keine Ahnung, was sie für ihre Dienste berechnen würde.

Hier waren alle Verfahren für größere Flugzeuge optimiert. Man merkte es, als drei Männer kamen, die rote Kegel um die Parkposition setzten und versuchten, meine kleinen Reifen mit Boeing-Holzblöcken zu sichern. Die Abfertigungsgebühren, die sie verlangten, waren nicht hoch – für einen Airliner. Aber eine 73 Jahre alte Cessna 140 ist mit ihren 404 Kilogramm weder ein Airbus noch ein schnittiges modernes Millionärsspielzeug. Diese unsinnigen teuren Verfahren machen der Allgemeinen Luftfahrt den Garaus in solchen Ländern, in denen es außer den großen Flughäfen kaum Landplätze gibt.

Trotzdem genossen Guido und ich zwei wunderschöne Sonnenuntergänge an den Stränden Liberias. Costa Rica investiert in den Ökotourismus, was bedeutet, dass die Strände nicht durch Wolkenkratzer verdorben werden. Aber wir waren nicht hier, um Urlaub zu machen, sondern wir waren mit einem Flugzeug gestrandet, das grounded war und vor Ort nicht repariert werden konnte. Ich bestellte einen neuen Höhen-Encoder, der nach Panama verschickt werden sollte.

Es ist schwer, sich zu entspannen, wenn man mit Parkgebühren von 185 Dollar pro Nacht konfrontiert ist. Aber Guidos Humor und seine Freude haben mir gezeigt: Ja, wir müssen warten, aber wir warten im Paradies.

Endlich erhielten wir die Genehmigung von Panama und Costa Rica, dass wir

fliegen dürften. Wir freuten uns auf den gemeinsamen Flug nach David, Panama!

### **15. Februar: Panama**

N5581M war seit dem jährlichen Check 46 Stunden geflogen. Eine gute Zeit, um Öl, Ölfilter und Luftfilter zu wechseln. Ich brachte die Maschine zu Ibu's Hangar. Wir öffneten den Ölfilter und fanden glücklicherweise keine großen Metallstücke. Gesunder Motor.

Der neue Encoder war angekommen. Der alte Decoder war 31 Jahre alt, aber Montage und Stecker passten zum neuen, so dass der Austausch in zehn Minuten erledigt war. So etwas gefällt mir!

Am 18. Februar war alles bereit. Ich reichte einen nationalen Flugplan nach Pedasi (MPPD) ein, ein zweistündiger Flug. Der Wind blies mit 34 Knoten, sagte der Tower. Das Flugzeug hob fast sofort ab, nachdem ich Vollgas gegeben hatte, und plumpste auf die Bahn zurück, weil es noch keine Fluggeschwindigkeit hatte. Ich hielt es bis 80 kts im Bodeneffekt.

Mein Zielort Pedasi war ein unkontrollierter Flugplatz – der erste, seit ich die USA verließ, ich war also neugierig, was mich erwartete. Ich meldete mich auf der UNICOM-Frequenz 122.8. Der Windsack zeigte mindestens 20 Knoten aus 1 Uhr.

Außer drei Arbeitern, die irgendwas am Funk installieren, war niemand dort.

Auch kein anderes Flugzeug. Es gab keine Hangars, nur etwas, das wie eine Bushaltestelle aussah. Ist es sicher, das Flugzeug hier zu parken? Risiken sind Wind und Bösewichte gleichermaßen. Ich beschloss, die Nacht auf dem Platz zu verbringen.

Mein Zelt stand nur acht Meter vom Flugzeug entfernt. Ich hatte das Risiko einkalkuliert, dass mich jemand in der Nacht wecken und mir sagen würde, dass ich dort nicht campen darf. Aber es kam niemand.


Nach dem Start in einem schönen Morgenlicht wollte ich meinen Flugplan bei Chitre Radio öffnen, aber es ging nicht. Zunächst dachte ich, sie hören mich nicht, aber dann half ein lokaler VFR-Flug mit einem Relais, und ich verstand, dass die Dame am Funk Schwierigkeiten hatte, sich auf Englisch zu verständigen. Sie schickte mich zu Panama Radio, Panama Radio schickte mich zurück zu Chitre und die Lady dort schickte mich zurück nach Panama. Es war sehr lustig.

Am nächsten Tag, nach einem Flug über den Dschungel und den Kanal bis zur karibischen Küste, kam endlich Panama City in Sicht. Dort würde ich meine Familie treffen und der alten Dame ein paar Tage Ruhe gönnen.

**Text und Fotos: Andreas Ritter (mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe April/Mai 2020)**



**Panama City in Sicht**



DIE LEGENDE LEBT:

## 37. PIPER-TREFFEN IN GELNHAUSEN

Die D-EBFB, eine von drei in Gelnhausen stationierten PA-18 Super Cub

Im Juni ist es so weit: Aus Deutschland und den Nachbarländern kommen Piloten mit ihren Piper PA-18 und älteren Typen zum Pipertreffen 2020 nach Gelnhausen. Das 37. Treffen der Fans

dieser legendären Spornradflugzeuge findet jährlich an wechselnden Orten statt – diesmal vom 12. bis 14. Juni in Gelnhausen (EDFG) auf dem großen Flugfeld in der Kinzigaue.



Alle Infos und Anmeldungen unter [www.pipertreffen-2020.de](http://www.pipertreffen-2020.de)

Text: Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe April/Mai 2020

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



AUSSCHREIBUNG:

## BWLV-UL-FLUGLEHRER-LEHRGANG

Der Fachausschuss Motorflug-/UL-Ausbildung des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLV) veranstaltet unter der Leitung von Günther Hausmann (BWLV Ausbildungsleiter UL) im Herbst 2020 einen UL-Fluglehrerlehrgang für Inhaber einer Lehrberechtigung auf Motorflugzeugen, Hubschraubern, Segelflugzeugen oder Luftsportgeräten. Ausbildung und Prüfung erfolgt im Rahmen eines mindestens dreitägigen Lehrganges.

**Termin: 19. bis 21. September 2020**  
**Lehrgangsort: Flugplatz Herrenteich (EDEH), Seminarkürzel (im Vereinsflieger): AUS-0025**

Lehrgangsgebühr:  
150 Euro für BWLV-Mitglieder\*

Lehrgangsgebühr:  
200 Euro für Teilnehmer, die nicht Mitglied im BWLV sind.\*

\*Zuzüglich Prüfungsgebühr nach DAeC-Preisliste und Fluggebühren

**Anmeldeschluss: 5. September 2020.**  
**Die Teilnehmerzahl ist auf zehn Personen begrenzt.**

Alternativ kann/soll für die praktische Ausbildung und Prüfung ein eigenes UL mitgebracht werden.

Die Anmeldung sollte idealerweise im Vereinsflieger unter „Mein Profil/Seminarangebote“ erfolgen. Dies reduziert den Verwaltungsaufwand. Alle erforderlichen Informationen und Formulare stehen dort zum Download zur Verfügung.

Für Teilnehmer ohne Zugang zum Vereinsflieger stehen die erforderlichen Formulare auf der Homepage des BWLV zur Verfügung.

### Zulassungsvoraussetzungen zum Lehrgang:

- Motorflug-, Segelflug-, Hubschrauberlizenz oder Luftfahrerschein für Gyrokopter oder schwerkraftgesteuerte UL mit gültiger Lehrberechtigung
- gültiger Luftfahrerschein für aerodynamisch gesteuerte UL
- Zwölf Stunden als verantwortlicher Führer auf aerodynamisch gesteuerten UL innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages, jedoch von Bewerbern mit einer gültigen Lehrberechtigung für UL-Tragschrauber mindestens 70 Flugstunden als PIC auf aerodynamisch gesteuerten Flächen-UL, SEP, TMG oder Segelflugzeugen, darunter mindestens 25 Flugstunden als PIC auf Flächen-UL

### Vor dem Lehrgangsbeginn müssen der BWLV-Geschäftsstelle folgende Unterlagen vorliegen:

- ausgefülltes Anmeldeformular
- Haftungsbeschränkungserklärung
- Kopie der Lizenz für aerodynamisch gesteuerte UL
- Kopie des Luftfahrerscheines mit eingetragener Lehrberechtigung

### Übernachtungsmöglichkeiten:

- Camping am Flugplatz (Zelt/Wohnwagen/Wohnmobil) ist möglich
- „Gästehaus an der Rheinbrücke“, Telefon 06205 306760 (ca. 1 Kilometer vom Flugplatz entfernt)

### Ansprechpartner für den Flugplatz Herrenteich ist:

- Peter Sprenger, Telefon 0172 1611473, E-Mail [Peter.sprenger@medionmail.com](mailto:Peter.sprenger@medionmail.com)
- Bewirtung ist durch das Herrenteich-Restaurant möglich

### Ansprechpartner im BWLV:

Bernd Heuberger, Telefon 0711 22762 - 22 oder E-Mail: [heuberger@bwlv.de](mailto:heuberger@bwlv.de)

Text: BWLV

ANREGUNGEN ERWÜNSCHT:

## PPL-FRAGENKATALOG WIRD ÜBERARBEITET

Da sich rechtliche Vorschriften immer wieder ändern, neue dazukommen oder entfallen, muss auch der PPL-Fragenkatalog kontinuierlich aktualisiert werden. Außerdem finden sich in der Praxis immer wieder Details, die überarbeitet werden sollten. Ein kleines Team im DAeC hat sich bereit erklärt, diese Aufgabe zu übernehmen.

Ziel ist es, einen aktualisierten und umfassenden Fragenkatalog zu erstellen, der die wichtigen Inhalte in Bezug auf die tägliche Praxis des Fliegens auf dem neuesten Stand widerspiegelt. Dafür ist dieses Team auf Informationen angewiesen. Anregungen, Infos zu Fragen, Verbesserungen und gern auch aktive Mitarbeit im Team sind herzlich willkommen. Kontakt: Mike Morr, m.morr@daec.de.

Text: DAeC

## SEGELFLUG

### D-KADER-WINTERTREFFEN

# CLEVER VORBEREITET IST HALB GEWONNEN

**Am 23. und 24. November war der D-Kader-Streckensegelflug des BWLV zu seinem Wintertreffen auf dem Klippeneck. Nachfolgend ein Bericht.**

Nach der Begrüßung durch die Trainer sowie das Beziehen der Zimmer wurde über die ersten praktischen Dinge beraten – so zum Beispiel, wie die Schwerpunktlage des Flugzeugs gewählt werden muss und wie es über die Winterpause in Schuss gebracht werden kann.

Dann wurde es fundamentaler: Es ging um die Wahl von sogenannten „smarten“ Trainingszielen SMART steht hier als Abkürzung für S: spezifisch, M: messbar, A: akzeptiert, R: realistisch und T: terminiert. Anschließend wurde der individuelle Trainingsplan vorbereitet, diskutiert

und beraten. Das richtige Trainieren und auch die mentale Vorbereitung auf den Flug spielen eine zentrale Rolle für den Erfolg.

Zum praktischen Fliegen referierte Paul Schwarz in einem sehr interessanten und informativen Vortrag über tragende Linien, wie sie entstehen, wie man sie erkennen kann und wie die tragenden Linien in Wettervorhersagen ersichtlich werden. Vor- und Nachteile von Wettbewerbsformaten wie klassischem zentralem Wettbewerb sowie Grand Prix beleuchtete Paul Wissmann näher.

Beim Streckensegelflug geht es dabei aber nicht nur um fliegerisches Geschick, sondern auch die richtige Vorbereitung, wie Daniel Bernhardt erörterte. Kai

Lindenberg ergänzte im Vortrag, dass mentales Training und vorher festgelegte Wege zur Entscheidungsfindung im Cockpit bedeutend entlasten können. Dadurch kann man sich besser auf das Fliegen konzentrieren. Die Vorbereitung des Trainingslagers und einer D-Kader-internen Wendepunktdatei rundeten die Vorbereitung der kommenden Saison ab. Aber auch das Informelle kam nicht zu kurz: Nach gemütlichem Essen wurden am Samstagabend tolle Gespräche geführt.

Der D-Kader dankt seinen Trainern Bernd Schmid und Charlie Bauder sowie dem BWLV herzlich für die Unterstützung!

Text und Foto: Michael Meixner



Auf dem Klippeneck haben die Nachwuchs-Leistungsfieger des D-Kaders viel über die optimale Trainingsgestaltung erfahren

# KONSTANTE MITGLIEDERZAHL UND ERFREULICHE ENTWICKLUNGEN



Am 18. Februar fand auf dem Sonderlandeplatz Hahnweide in Kirchheim/Teck die Jahreshauptversammlung des Fördervereins für Strecken- und Wettbewerbssegelflug in Baden-Württemberg (SBW) statt. Dabei zog der Verein eine gute Bilanz.

Der Vorsitzende Albert Kießling begrüßte die Mitglieder und die beiden Vizepräsidenten des BWLV, Steffen Baitinger und Walter Eisele. In seinem Rechenschaftsbericht stellte er fest, dass der Verein trotz moderater Beitragserhöhung auf ein konstant hohes Level von ca. 860 Mitgliedern zurückgreifen kann. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt des Flugzeugparks und zur Deckung der laufenden Kosten.

Der BW1 war in der Saison 2019 das am besten ausgelastete Flugzeug. Auch beim BW2 konnte ein leichter Anstieg in der Auslastung festgestellt werden. Beim BW3 musste im Vergleich zur vergangenen Saison ein leichter Rückgang verzeichnet werden. Dagegen konnte der Neuling der Flotte, der BW4, schon 194 Flugstunden vorweisen, obwohl er nicht die ganze Saison zur Verfügung stand.

Ein Dank geht dieses Jahr an die Wartungshelfer Sven Lissel (BW2), D-Kader und Bernd Schmid (BW3), Felix Wolf (BW1) und an den LSR Aalen (BW4).

## Anschaffung und Taufe des neuen BW4

Erfreulicherweise hat der Spendenaufruf für die Neuanschaffung eines Duo Discus XL (BW4) nach längerer Pause wieder einen sehr schönen Betrag in Höhe von 15.000 Euro erbracht, so dass auf die ursprünglich vorgesehene Kreditfinanzierung durch einzelne Mitglieder gänzlich verzichtet werden konnte. Aus datenschutzrechtlichen Gründen muss leider auf die namentliche Nennung der Spender verzichtet werden, dennoch möchte sich der SBW an dieser Stelle nochmals sehr herzlich für die großzügigen Spenden bedanken.

Als Eigentümer des BW4-Vorgängers hat sich der BWLV zu 50 Prozent an dem neuen Flugzeug beteiligt. Die laufenden



Highlight im vergangenen Jahr war beim SBW die Anschaffung und Taufe des Duo-Discus BW4 auf der Hahnweide unter Mitwirkung des BWLV

Kosten trägt der Verein, wobei das Flugzeug auch für BWLV-Aktionen wie z. B. den Fluglehrerfortbildungslehrgang genutzt werden kann. Der Vorsitzende bedankte sich bei BWLV-Präsident Eberhard Laur und den anwesenden Vertretern für die gute Zusammenarbeit. Die Taufe des BW4 auf den Namen Werner Sill war im Rahmen des Hahnweidewettbewerbs im vergangenen Sommer gemeinsam mit dem BWLV durchgeführt worden, wobei die Firma Schempp-Hirth dankenswerterweise die kulinarische Versorgung beigesteuert hatte.

## Solide Kassenlage

Kassenwart „Biggo“ Berger stellte in seinem Kassenbericht die aktuellen Zahlen vor und erläuterte detailliert die Ausgaben und Einnahmen des vergangenen Jahres mit Schwerpunkt auf der Anschaffung des Duo-Discus BW4. Die Kassenprüfer Linus und Siegmund Maier bestätigten dem Kassenwart eine einwandfreie Kassenführung.

Der Vorstand wurde einstimmig entlastet. Bei der Wiederwahl der jeweils für zwei Jahre gewählten Vorstände wurde Reinhard Diez einstimmig als Zweiter Vorsitzender in seinem Amt bestätigt. Ebenso wurde Alex Schmid für weitere zwei Jahre als Schriftführer gewählt.

Nach ununterbrochener 26-jähriger Treue stehen Linus und Siegmund Maier auch im kommenden Jahr wieder als Kassenprüfer zur Verfügung. Sieger betonte auch im Namen seines Kollegen, dass ihnen die Prüfung der Kasse des SBW sehr viel Freude bereite.

## Nutzung der Flugzeuge bei Höhenflügen

Unter dem Tagesordnungspunkt Sonstiges wurde die Regelung zur Nutzung der Flugzeuge bei Höhenflügen diskutiert und verabschiedet. Bisher war lediglich eine Höhenbegrenzung auf 4.000 Meter nahegelegt. Aufgrund der erhöhten Nachfrage und der PU-Lackierung der Flugzeuge sind Höhenflüge nun auch über 4.000 Meter erlaubt, wenn folgende Bedingungen eingehalten werden:

- Eine Außentemperatur von -20 Grad wird nicht unterschritten.
- Eine für dieses Flugzeug zugelassene Sauerstoffflasche mit gültigem TÜV wird verwendet.
- Die Sauerstoffflasche ist in der dafür vorgesehenen Halterung befestigt.
- Pro Person wird ein separates Atemgerät (ausschließlich EDS) benutzt.
- Das Atemgerät wird am Mann getragen und ist nicht fest mit dem Flugzeug verbunden.



Zuletzt wurde die Nachzahlungsregelung für Jungmitglieder diskutiert, welche die erforderliche Mindestbeitragszeit von drei Jahren noch nicht erreicht haben. Als Ergebnis wurde festgehalten, dass

die bestehende Regelung beibehalten wird, wonach die fehlende Beitragszeit nach Prüfung durch den Vorstand durch eine Sonderzahlung verkürzt werden kann. Die genaue Regelung ist auf der

Homepage des SBW einsehbar: [www.sbw-foerdereverein.de](http://www.sbw-foerdereverein.de).

Text: SBW-Förderverein  
Foto: Archiv Simone Bürkle

## VERANSTALTUNG SOLL 2022 STATTFINDEN HELFER UND TEILNEHMER FÜR KRANICH-TREFFEN GESUCHT

Im Jahr 2022 werden die Segelflugzeuge des Typs Kranich 3 bereits 70 Jahre alt. Das sollte angemessen gefeiert werden. Die beiden Oldtimer-Experten Alexander Willberg und Mario Selss wurden deshalb gebeten, eine entsprechende Veranstaltung zu organisieren.

Noch steht allerdings nicht fest, wann genau und wo das Ganze stattfinden soll. Ebenso fehlen noch Teilnehmer. Die Organisatoren sind deshalb dankbar über Hinweise, Helfer und Interessenten, die gerne dabei sein würden. Wer sich vorstellen kann, hier mitzuwirken, kann sich bei Mario Selss per E-Mail unter [mario.selss@kabelmail.de](mailto:mario.selss@kabelmail.de) melden.

Text: red.

## LUFTSPORTLERINNEN

### FLIEGEN LERNEN IN ZEITEN VON CORONA

# WENN NICHT JETZT, WANN DANN?

**Alles auf Null, oder was? Das muss nicht sein. Warum es auch in Zeiten, in denen das Fliegen nicht geht, durchaus möglich ist, etwas für die fliegerische Weiterbildung zu tun, erläutert Bärbel Kiefer im folgenden Beitrag.**

So schlimm es mit Flug- und Versammlungsverboten ist – durchaus berechtigt übrigens – lässt sich die Freude am Fliegen nicht unterdrücken und viele meiner Fliegerkameraden lassen die Köpfe hängen, weil sie nicht in die Luft kommen.

Dennoch bleibt für die Neuen Zeit zum Lernen der Theorie und Üben für das Funksprechzeugnis – und bei allem ist man zusammen weniger allein. Zeit für LAPL, PPL, UL etc. und Funksprechzeugnis BZF II, BZF I und AZF. Wie das geht? Online natürlich! Da gibt es richtig gute Möglichkeiten, und ich freue mich dabei zu sein.

### Die Vorgeschichte

Die Begeisterung fürs Fliegen ist mir wohl in die Wiege gelegt. Lange blieb es bei der Beobachtung der Flugzeuge am Himmel, da ich mir nicht vorstellen konnte, das dies für mich je möglich sein würde.



**Theoriekurse sind auch online möglich – gerade in Zeiten der Corona-Pandemie vielleicht eine Option**

Ein paar Jahre später habe ich dann bei einem Flugplatzfest einen Rundflug mit einem Motorsegler gemacht und herausgefunden, wie das Fliegenlernen in einem Verein möglich ist. Es gab kein Halten mehr, und wenn man etwas wirklich will, dann finden sich auch Wege.

So habe ich dann meinen Heimatverein gefunden und dank eines geduldigen Fluglehrers meine Scheine erworben, Motorsegler, UL, PPL und meine Funksprechzeugnisse, BZF II und BZF I gemacht.

Etwas später bin ich in die Aufgaben der Flugleitung eingewiesen worden, und diese Aufgabe hat mir von Anfang an sehr viel Spaß gemacht.

### Online-Schulungen

Im Rahmen einer Alpenüberquerung habe ich dann Thomas Müller kennen gelernt und damit auch [Fluglehrerteam.de](http://Fluglehrerteam.de) – ein Onlineschulungsportal für Flugschüler und Piloten. So habe ich angefangen, für den Funk online mitzuarbeiten. Erst war

es komisch, aber dann merkte ich: Es ist wie im richtigen Funk, da sehe ich mein Gegenüber auch nicht.

Zurzeit ist diese Entwicklung richtig positiv zu bewerten, denn wir können zusammen arbeiten, lehren und lernen, ohne uns und andere zu gefährden. Das ganze vier Tage die Woche, ein Jahr lang. Da gibt es auch Zeit, sein Können aufzufrischen. Die Prüfungen müssen wegen

Corona erst mal warten, aber bis dahin kann jeder üben und anschließend freut sich das ganze Team für und mit jedem, der die Prüfung besteht. Und es bestehen fast alle!

Ich freue mich ganz besonders darüber, dass es zunehmend mehr weibliche Teilnehmer gibt. Als ich mit der Fliegerei angefangen habe, gab es nicht viele weibliche Flugschüler. Es ist schon so,

entweder es packt einen ganz oder gar nicht. Etwas dazwischen gibt es nicht.

Jetzt müssen wir für die Praxis nur noch das mit einem Flugsimulator lösen.

Bis wieder geflogen werden darf, allen eine gute Zeit, passt auf euch auf und bleibt gesund!

Text: Bärbel Kiefer/red.  
Foto: Fluglehrerteam.de

## REGIONEN

### Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# EINE EHRENTAFEL FÜR AUGUST BRUDER

2019 feierte die Fliegergruppe Freudenstadt ihr 90-jähriges Bestehen. Dabei tauchte man nochmals in die Geschichte des Vereins ein. Wiederholt wurden dabei die großen Verdienste der Aufbau- generationen sichtbar. Einig war man sich im Verein, dass neben mehreren verdienten Mitgliedern vor allem ein Mann den Aufschwung auf dem Musbacher Fluggelände ermöglicht hat: Es ist der 2005 verstorbene Ehrenvorsitzende August Bruder, den der Verein nun mit einer Ehrentafel gut sichtbar für alle würdigen will.



August Bruder in der K8 der FG Freudenstadt

Die Ehrentafel wird an der erst erstellten Halle angebracht. Hier hat Bruder noch fleißig beim Aufbau der Halle mitgearbeitet, ebenso wie bei aufwendigen Geländearbeiten. In Musbach ist Bruder bei vielen Bürgern unvergessen.

Ohne ihn wäre das Fluggelände Musbach in seiner heutigen Form sicher nicht

möglich geworden. In zahllosen Gesprächen war es ihm gelungen, die Musbacher Bürger davon zu überzeugen, dass die Segelflieger zunächst zumindest in der Wachstumsruhe ab dem 1. Mai 1958 nahe am Ort abheben durften. Nach zähen Verhandlungen gelang es dem

späteren Ehrenvorsitzenden, ab 1969 erste Grundstücke zu erwerben. Das war schwierig, denn damals war das Land für die Bauern nahezu unverzichtbar. Doch Bruder schaffte es immer wieder bei Besuchen, die Grundstückseigentümer zu überzeugen. Dazu zählten auch wertvolle Pachtverträge. Damit war endlich der Grundstock zum Aufbau geschaffen.



Durch den unermüdlichen Einsatz von August Bruder gelang es der Fliegergruppe Freudenstadt, das jetzige Fluggelände aufzubauen

Über die Erfolgsgeschichte wurde im vergangenen Jahr im adler berichtet. Schriftführer Thomas Haug hat nun die sehenswerte Ehrentafel geschaffen. Bis heute profitieren die Mitglieder von den Verdiensten ihres unvergessenen Ehrenvorsitzenden. So wurde auch schon vor Jahren der Vereins-Discus 2b auf August Bruder getauft. Das Wettbewerbskennzeichen AB steht in Musbach für August Bruder. Der wäre sicher stolz gewesen, dass dieses Flugzeug mit Timo Lehrke als Pilot den ersten 1.000-Kilometer-Flug im Verein geschafft hat. Auf mehreren Wettbewerben war der AB ebenso un-

terwegs, er schwebte unter anderem über dem Fliegerdenkmal der Wasserkuppe und weiteren Traditionsorten.

Auch der Autor dieses Textes, Lothar Schwark, erinnert sich gerne an den Schneidermeister August Bruder. Der

hatte für ihn in der Jugend immer ein offenes Ohr. Lange Gespräche wurden in seiner Schneiderwerkstatt geführt. Bruder steht damit sicher stellvertretend für viele weitere verdiente Mitglieder in den Vereinen, die es zu würdigen gilt. Das damalige Gemeinschaftsgefühl hat den Segelflug zu dem gemacht, was er heute ist. Und wie schmerzlich sich das Wort „Verzicht“ anfühlt, zeigt uns die aktuelle Corona-Krise.

Es bleibt die Hoffnung, dass alles wieder gut wird und wir uns im Gegenzug ab und zu an unsere Wurzeln erinnern. Denn die Erinnerung bleibt in stürmischen Zeiten.

Text: Lothar Schwark  
Fotos: Archiv FG Freudenstadt



In der halb fertiggestellten Urhalle wurden die Flugzeuge beim ersten Fluglager abgestellt

## DIE VIRTUELLE FLUGSAISON 2020: STRECKENFLUG MAL ANDERS

**Covid-19 hält die Welt in Atem. Die weitere Ausbreitung zu verhindern ist oberstes Gebot, auch wir Piloten bilden hier keine Ausnahme. Doch bei der aktuellen Wetterlage fällt dies gewiss schwer. Was also tun, um die Lust auf die Fliegerei wenigstens etwas zu befriedigen?**

Die Jugendlichen des FSR Kraichgau wie auch einige ältere Mitglieder fliegen online. Sogar Wettbewerbe werden veranstaltet, eine willkommene Gelegenheit nicht gänzlich „einzurosten“. Ganz nebenbei lassen sich so auch Kontakte zu anderen Vereinen vertiefen.

Ein paar Eindrücke hierzu schildert Jonas Kühn, Mitglied der Jugendgruppe des FSR Kraichgau: „Leider erlaubt die aktuelle Situation es nicht, dass wir uns in das reale Flugzeug setzen. Doch die Sehnsucht nach dem Fliegen ist groß. Deswegen haben wir, die Jugend des FSR Kraichgau, beschlossen: Wir fliegen online. Hierzu treffen wir uns zu geregelten Zeiten online und fliegen mit dem Segelflugsimulator „Condor2“. Somit haben wir schon schöne Flugstunden in der virtuellen Welt erlebt, zum Beispiel beim Hangfliegen in Slowenien oder in 5.000 Meter Höhe in einer Welle.“

Aber nicht nur für den Spaßfaktor, sondern auch für die Theorie ist gesorgt, denn es können nämlich auch Aufgaben einprogrammiert werden. So erlernten zum Beispiel zwei Flugschüler unseres Vereins die Theorie, welche sich hinter einem Streckenflug-Wettbewerb verbirgt. Nach einer kleinen Übungspartie mit den Abflugsektoren und Wendepunkten waren wir auch schon bereit, einen Wettbewerb anzutreten.

An dieser Stelle ein großes Lob an den FSV Sindelfingen. Dieser richtet fast täglich einen Streckenflug-Wettbewerb mit verschiedensten Klassen und Aufgaben aus. Dieser Flugspaß richtet sich nicht nur an die jüngeren Piloten, sondern auch an die erfahrenere Generation, denn hinter dem Simulator steckt auch viel Taktik. Dies ist eine gute Gelegenheit, um in Form zu bleiben bis es endlich wieder heißt: „Habt ihr auch alle eure Rechner ausgelesen und die Flüge hochgeladen?“

Der FSR Kraichgau wünscht eine schöne und unfallfreie verspätete Saison!

Link zum Bilderblog: [www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157713728277641](http://www.flickr.com/photos/flugsportringkraichgau/albums/72157713728277641)

Text: Jonas Kühn / FSR Kraichgau  
Screenshot: Jonas Kühn / Condor 2  
([www.condorsoaring.com/](http://www.condorsoaring.com/))



Statt real in der Luft sind die Jugendlichen des FSR Kraichgau in Sinsheim derzeit mit dem Simulator unterwegs

# WIE DIE FLIEGER IN LEUTKIRCH DIE CORONA-ZEIT ERLEBEN

Sporthallen, Fußballplätze und Hallenbäder sind geschlossen, Gymnastik ist nur im eigenen Heim und Ballspiele im Freien sind ausschließlich im Garten möglich, gemeinsames Schwimmtraining oder Wassergymnastik sind komplett abgesagt. Nahezu jede Gruppensportart ist derzeit den Regeln und Verfügungen der Behörden unterworfen, um die katastrophale Corona-Pandemie in den Griff zu bekommen.

So ist auch der Flugsport der Fliegergruppe Leutkirch auf dem Verkehrslandeplatz in Unterzell neutralisiert, zumal die Flugplatzverwaltung für alle Trainings-, Schulungs- und sportlichen Flüge derzeit keine Genehmigung erteilen kann. Lediglich für geschäftliche und insbesondere medizinische oder hoheitliche Einsatzflüge kann der Platz in einem gewissen Zeitfenster geöffnet werden. Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (BWLV) und der Deutsche Aero Club (DAeC) haben eindringlich ihre Vereine dazu aufgerufen, die Verfügungen mitzutragen und sich der Gesellschaft gegenüber solidarisch zu zeigen. Auch wenn alle Risiken ausgeschlossen werden könnten, wenn nur der Pilot allein oder mit Familienmitglied im Flugzeug unterwegs wäre, so sind sich die Mitglieder der FG Leutkirch ihrer Verantwortung bewusst und verzichten auf ihren Sport.

Großes Pech haben allerdings die zwei Flugschülerinnen und fünf Flugschüler der Fliegergruppe, die derzeit ihre Ausbildung durchlaufen und teilweise auch kurz vor der Prüfung stehen. Die in der Schulung erworbene Routine beim Flie-



Wenn schon nicht fliegen, dann darf es doch mal frische Luft schnappen: das neue Flugzeug der Fliegergruppe Leutkirch, eine Robin DR 401-120

gen dürfte bei einer größeren Unterbrechung verloren gehen und kann erst nach dem „Anfahren“ des Flugbetriebes wieder aufgebaut werden.

So wie es vielen anderen Sportvereinen ergeht, so muss auch die Fliegergruppe Leutkirch ihre Jahresplanungen neu überdenken, wie den jährlich wiederkehrenden Internationalen Allgäuflug, der heuer im Mai und bereits zum 54. Mal geplant war. Eine Option, so Vize-Vorstand Eugen Scheuerle, böte sich eventuell im Herbst an. Anfragen der Stadt Leutkirch sowie Aichstetten zur Teilnahme am Sommerferienprogramm mit dem „Kinderfliegen“ wurden von der Fliegergruppe bereits beantwortet, die Termine im August sind festgelegt. Ob diese tatsächlich durchführbar sind, hängt vom Zeitpunkt der Beendigung von Beschränkungen ab.

Ein Blick in die Flugzeughalle des Vereins offenbart den im Übrigen erfreulichen Zu-

kauf eines neuen Vereinsflugzeuges, der bereits einige Monate vor Ausbruch der Pandemie getätigt wurde. „Das konnte seinerzeit niemand ahnen“, so Eugen Scheuerle angesichts der nun zum Parken verbannten fünf Flugzeuge. Die neue Maschine ist eine „Robin DR 401-120“, ein Zweisitzer, der hauptsächlich für die Schulung eingesetzt wird und eine zum Verkauf stehende „Aquila“ ersetzt.

Zu Beginn der Hauptsaison ist die Flugzeugpflege eine Gemeinschaftsaufgabe, die derzeit von den Mitgliedern auch nicht erledigt werden darf. So bleibt der Fliegergruppe Leutkirch nichts anderes übrig, als die Luftfahrzeuge einmalig durch eine entsprechende Fachfirma pflegen zu lassen – in der Hoffnung, diese frisch polierten Maschinen baldmöglichst wieder nutzen zu dürfen.

Text und Foto: Heinz Mauch

# KURZFILM-WETTBEWERB

Das Pangaea Project hat einen Kurzfilm-Wettbewerb für Jugendliche zwischen 16 und 22 Jahren ausgeschrieben. „Entscheidend ist der eigene Blick auf den Schwarzwald und eine einzigartige Geschichte, der die Zuschauer inspiriert.“ Einsendeschluss ist der 31. Juli 2020.

In diesem Rahmen bietet es sich natürlich an, etwas im Zusammenhang mit Luftsport

einzureichen und damit gleichzeitig unsere tollen Sportarten zu präsentieren. Wir Luftsportler sind im Schwarzwald an etlichen Standorten zu finden und haben einen eigenen interessanten Blick auf diese Landschaft.

Weitere Informationen sind über folgende Links zu finden:

<https://abenteuerschwarzwald.com/kurzfilmwettbewerb>

<https://www.youtube.com/watch?v=m9Kl8tjCQI&feature=youtu.be>

Natürlich kann im gleichen Zug dann ein Artikel für den Adler über die Entstehung des Films geschrieben werden.

Text: Konstantin Hansen

# NEUE WEGE BEIM FLIEGENLERNEN

Es gehört zu den nebensächlichsten Folgen der Corona-Pandemie, dass viele Menschen – zumindest vorübergehend – auf ihre Freizeitaktivitäten verzichten müssen. So auch Flugschüler. Am Freiburger Flugplatz, wo an schönen Frühlingstagen sonst einige angehende Pilotinnen und Piloten ihre Platzrunden drehen würden, fällt erstmal alles aus.

Auch die „Groundschool“ darf nicht länger im Vereinsheim auf dem Flugplatzgelände stattfinden. Seit Herbst 2019 kamen hier jeden Dienstagabend etwa zehn Flugschülerinnen und Flugschüler aus zwei Freiburger Vereinen – der Akademischen Fliegergruppe Freiburg und dem Sportflieger-Club C.F. Meerwein – zusammen, um sich die theoretischen Kenntnisse des Fliegens anzueignen. Nach einem knappen halben Jahr Unterricht eigentlich schon auf der Zielgeraden, droht nun das Grounding.

Doch Corona hat auch ein bisschen was gelehrt: Wenn es plötzlich möglich ist, im

Home-Office zu arbeiten, wenn man Freunde und Verwandte in virtuellen Bars per Videokonferenz trifft und man sich statt Live-Sport im Stadion sogenannte Klassiker auf YouTube anschaut, dann kann man theoretischen Flugunterricht auch über Skype abhalten.

Christoph Maschowski, Fluglehrer bei den Akafliegern, spricht jetzt jeden Dienstag in seinen Computer – gut vorbereitet mit über den Bildschirm geteilter Power-Point-Präsentation und mit dem Wissen, dass seine Schüler ihrerseits vor ihren Computern sitzen und seinen Worten lauschen. Jeder bei sich zu Hause natürlich. Allein. Wie man das halt so macht in Corona-Zeiten.

Wir alle wollen das Fliegen lernen! Doch auch SARS-CoV-2 wird sich wohl vor allem mit Hilfe von Flugzeugen so schnell auf der ganzen Welt verbreitet haben.

Wenn man also einen noch so kleinen Beitrag dazu leisten kann, die Ausbreitung des Virus zu verlangsamen, dann

lohnt es sich, mit dem Fliegen eine Weile auszusetzen. Umso schöner, wenn man dennoch weiterkommt – und sei es nur in der Theorie. Dank Laptop, Skype und WLAN – ganz ohne Risiko.

Text: Kim Nicolai Kerkhof  
Foto: Christoph Maschowski



Lernen per Skype: Fluglehrer Christoph Maschowski von der Akaflieg Freiburg gibt jetzt über den heimischen Rechner Online-Theorieunterricht



Für den FSV Laichingen unersetzlich:  
Der Jubilar Dieter Kohn

**Am 16. Februar 2020 hat Dieter Kohn seinen 80. Geburtstag gefeiert. Dazu gratulieren ihm seine Fliegerkameraden vom Flugsportverein Laichingen sehr herzlich.**

Dieter Kohn, der im Mai 1964 als Segelflugschüler beim FSV Laichingen seine

## ZUM 80. GEBURTSTAG VON DIETER KOHN

### 80 UND NOCH VOLL DABEI

fliegerische Karriere begann, hat maßgeblich zur Entwicklung des FSV Laichingen beigetragen. So war er Dritter Vorstand von 1974 bis 1976 und Zweiter Vorstand von 1976 bis 1979 sowie von 1981 bis 2000.

Zudem war Dieter der Initiator des ersten Laichinger Drachenfestes im Jahr 1999. Das Drachenfest ist eine insbesondere für Familien großartige Veranstaltung für Laichingen und Umgebung.

Die Förderung des Leistungsfluges war ihm stets ein wichtiges Anliegen. Auch hat er einige fliegerische Höhepunkte und Erfolge zu verzeichnen. So flog er erfolgreich bei einigen Segelflugwettbewerben mit, darunter beim Oberschwäbischen Segelflugwettbewerb (Osch) 1977 in Tannheim sowie 1979, 1983 und 1986 in Blaubeuren. 1964 war er Teilnehmer an der Deutschen Segelflugmeisterschaft in Aalen-Elchingen. 1987

machte er einen Föhnflug in Hohenems auf 5.600 Meter (als Bedingung für das Gold-C), und 1990 folgte ein Dreiecksflug über 600 Kilometer.

Eine unglaubliche Geschichte ist der Flug mit dem Motorsegler (Scheibe Falke SF25B) 1996 von Laichingen nach Marina di Campo auf der Insel Elba. Dieser erfolgte über Trento, Reggio Emilia nach Elba und zurück nach Laichingen über Valbrembo. Die Flugzeit nach Elba betrug 4,45 Stunden – und das in einem Motorsegler, der im Durchschnitt vielleicht 130 Stundenkilometer schnell fliegt.

Mit der Super Dimona war Dieter 1998 Schlepmpilot in Brienne-le-Châteaux (bei Paris), 2001 in Bozen, und bevor der Flughafen Tempelhof geschlossen wurde, war er 2007 in Berlin.

Seine Söhne Jürgen und Marcus sind ebenfalls erfolgreiche Piloten und

## GRATULATION

Leistungssegelflieger und haben die Begeisterung und Leidenschaft für das Fliegen von ihrem Vater geerbt.

Für seine großen Verdienste um den Luftsport wurde Dieter Kohn mehrfach geehrt. So erhielt er 2000 die Goldene Ehrennadel des BWLV, 2005 folgte die Silberne Wolf-Hirth-Medaille, später schließlich die Goldene Wolf-Hirth-Medaille.

Wer nun denkt, dass sich Dieter Kohn mit seinen 80 Jahren zur Ruhe gesetzt hat, irrt. Bis heute steht Dieter Kohn mit seinen Söhnen in der Firma. Er berät dort

die Kunden und hat das komplette Lager unter sich. „Ich weiß wo jeder Artikel im Lager steht“, erzählt der junggebliebene 80er.

Für die Mitglieder des FSV Laichingen ist Dieter immer freundlich, immer ansprechbar – und so mancher kann sich bestimmt einmal glücklich schätzen, wenn er mit 80 noch so aktiv sein kann. Zusammen mit seinem Freund Lothar Pöhler organisiert Dieter regelmäßig und mit großem Erfolg den Generationentreff des FSV für die ehemals aktiven Flieger. Dieser findet immer am ersten Samstag im Monat im Clubheim statt,

und es ist schön zu sehen, mit welcher Begeisterung diese Veranstaltung von den älteren Mitgliedern angenommen wird und wie sie sich wieder zugehörig fühlen.

Lieber Dieter, wir gratulieren ganz herzlich zu deinem runden Geburtstag und wünschen dir alles Gute, besonders Gesundheit und viele schöne Momente im neuen Lebensjahr. Bleib weiterhin so umtriebig und fit!

Text und Foto: Nicolai Happel,  
FSV Laichingen/red.

## TECHNIK

# FALLSCHIRMWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK ANSTRENGEND, ABER LEHRREICH

**Wie funktioniert ein Rettungsfallschirm und wie schafft man es überhaupt, ihn in die kleine Packhülle zu bekommen? Das und vieles mehr fragten sich die zehn angehenden Packer am 7. und 8. sowie am 14. und 15. März beim diesjährigen Fallschirmwart-Lehrgang, der in lockerer Atmosphäre mit einem beachtlichen Frauenanteil von 40 Prozent auf dem Klippeneck stattfand.**

Schon ab dem ersten Tag durften die Teilnehmer selbst Hand anlegen, dazu wurden ihnen die einzelnen Handgriffe und dabei auch der Aufbau und die Hauptbestandteile eines Rettungsgerätes von Lehrgangsleiter Franz Nathrath er-

klärt. Nun galt es, dies alles an seinem eigenen Fallschirm anzuwenden! Gepackt wurde in Zweiertteams, am Anfang noch mit vielen Fragezeichen in den Gesichtern: welcher Schritt kommt als Nächstes? Haben wir an alles gedacht? Haben wir alle Werkzeuge, die wir brauchen?

Die eine oder andere Hilfestellung konnte manchmal das Nachbarsteam geben, das schon etwas weiter war. Nachdem nun endlich der erste Fallschirm gepackt war, kam auch sofort wieder die Ernüchterung: Der Fallschirm musste vom Lehrgangsleiter ausgelöst und geprüft werden, dabei wurden etwaige Fehler korrigiert und Tipps zur Verbesserung gegeben.

Hinzu kamen noch die täglichen Theoriestunden, es gab viel über Technik, Aufbau, Materialien, richtige Lagerung und Wartung und nicht zuletzt auch über die rechtlichen Grundlagen zu lernen.

### Packen, packen, packen ...

An den nächsten beiden Lehrgangstagen galt es, das Wissen zu verfestigen und in diesem Zeitraum so viele Schirme wie möglich zu packen. Dass das Packen ein kleiner Kraftakt sein kann, bekamen die Teilnehmer schnell zu spüren: am kalten Morgen waren die ersten Jacken und Westen schnell ausgezogen, und am Abend spürte jeder, was er geleistet hatte.

– Anzeige –

## ORATEX® FÜR ALLE COMCO IKARUS C22 & C42 ZUGELASSEN

- Die ORATEX® Bespannung im LANITZ AVIATION Design Change ist jetzt in allen C22 und C42 Kennblättern aufgenommen.
- Die Umrüstung verbessert nachgewiesen die Leistungsfähigkeit Ihres Flugzeuges.
- Sie entscheiden, ob Sie schneller oder sparsamer fliegen wollen.
- Die Flügel, Querruder, Landeklappen und Leitwerke werden verstärkt.
- Die aerodynamische Güte erlaubt eine präzisere Steuerbarkeit.
- Die Flügel werden drehsteif und die ORATEX® Bespannung mit ihrem Mikro-Vortex-Effekt lässt Sie ein neues Fluggefühl erleben.
- Alle mit dem LANITZ AVIATION Design Change gebauten C42 Modelle können in unserem neuen Comco ITB auf 540 / 560 kg aufgelastet werden.
- Fliegen Sie bei uns Probe und überzeugen sich von den herausragenden Eigenschaften der ORATEX® Bespannung.
- Schenken Sie Ihrem Flugzeug ein neues Leben!

WEITERE INFORMATIONEN: [www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html](http://www.Lanitz-Aviation.com/bespann-sets.html)



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





Sehr erfreulich: Der Kurs sprach Frauen und Männer gleichermaßen an, sodass der Frauenanteil recht hoch war

Unermüdlich streifte Franz Nathrath durch die Reihen seiner Schüler, gab hilfreiche Tipps und Korrekturen und prüfte die fertig gepackten Schirme. Langsam, aber sicher wurde die Technik verfeinert, und der Kraftaufwand verringerte sich von Schirm zu Schirm.

### Der Große Tag

Am Sonntag des zweiten Lehrgangs-Wochenendes stand die Prüfung an. Jedes Team hatte zwei Fallschirme zu packen, wobei jeweils einer im Team für die Packung verantwortlich war. Der Schirm wurde dann, wie schon in der Übungsphase, ausgelöst und geprüft. War er zur Zufriedenheit des Lehrgangs-

leiters gepackt worden, war dieser Teil der Prüfung bestanden. Dann musste noch die Theorie gemeistert werden,

auch hier zeigten die Teilnehmer, was sie in der kurzen Zeit gelernt hatten und bestanden mit Bravour!

Für die Ausbildung gilt unser Dank dem Lehrgangleiter Franz Nathrath, es waren zwei anstrengende Wochenenden, wir haben aber auch viel gelernt. Danke Franz! Last but not least bedanken wir uns auch beim BWLV für die Organisation. Die Bedingungen auf dem Klippeneck waren wie immer hervorragend und boten den perfekten Rahmen für einen Lehrgang dieser Art.

Text: Larissa Dillmann/Robert Froeschle  
Fotos: Silas Gerhard

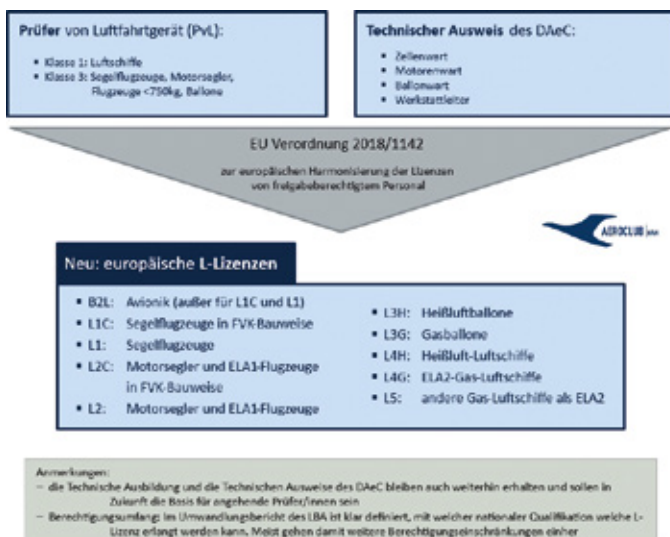


Die angehenden Fallschirmpacker konzentriert bei der Arbeit

## ÜBERSICHT

# DIE „NEUEN“ EUROPÄISCHEN L-LIZENZEN

Luftrechtliche Änderungen ereilen uns des Öfteren. In diesem Artikel soll über Änderungen bezüglich der Prüferlizenzen, also den Lizenzen des freigabeberechtigten Personals, und die Hintergründe informiert werden.



Das Luftfahrt-Bundesamt hat einen Umwandlungsbericht (Quelle 1) veröffentlicht. Dieser wurde mit Spannung erwartet, weil auch die Berechtigungen aus dem Technischen Ausweis für eine Umwandlung infrage kommen. Der Hintergrund liegt in der Verankerung der Technischen Ausweise des DAeC in einem Gesetz: Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät:

**„Personal von Luftsportverbänden mit technischem Ausweis als Nachweis der Sachkunde ist berechtigt, Arbeiten an Luftfahrzeugen entsprechend [...] dem in Anlage VIII bezeichneten Umfang [Eingeschränkte Instandhaltung durch den Piloten/Eigentümer] durchzuführen, den ordnungsgemäßen Abschluss zu bescheinigen und die Freigabe des Luftfahrzeugs zu erteilen.“ (§ 12 I LuftGerPV) Dazu sei gesagt: Keine zu großen Erwartungen! Der Berechtigungsrahmen für Inhaber/innen des Technischen Ausweises wird nur geringfügig erweitert. Am Ende des Textes sind die jeweiligen (Luftrecht) Quellen nochmal mit Verlinkung zur persönlichen Recherche aufbereitet.**

Kompakte Übersicht der Umwandlungen gemäß EU VO 2018/1142



**Fazit:** Die Anforderungen an Freigabeberechtigtes Personal für...

- Segelflugzeuge
- Motorsegler
- Ballone
- Luftschiffe
- ELA1 Flugzeuge

sind nun auf europäischer Ebene in der Verordnung EU VO 1321/2014 (Quelle 2) im Part-66 geregelt (Quelle 3: Part-66 (Freigabeberechtigtes Personal) als Anhang III der EU VO 1321/2014 (2), ab S. 453).

### Übersicht der nationalen Lizenzkategorien, die gemäß der europäischen Vereinheitlichungen zur Umwandlung infrage kommen

Gemäß der Grafik sind von den Umschreibungen die bisher nationalen Lizenzen betroffen, neben den Technischen Ausweisen eben auch die Berechtigungen der Prüfer von Luftfahrtgerät (PvL), die bisher bspw. mit der Klasse 3 unter anderem die Instandhaltung unserer Segelflugzeuge und Motorsegler geprüft und freigegeben haben.

### Ab wann...

... sind die neuen Regelungen gültig? Seit dem 1. Oktober 2019 geltend existieren bereits Prüfer/innen mit einer neuen europäischen L-Lizenz. Es gibt für die Umwandlung der Lizenzen eine Übergangsfrist bis zum 30. September 2020. In diesem Zeitraum sind beide Lizenzen, alt und neu, gültig. Ab dem 1. Oktober 2020 verfällt die Gültigkeit der nationalen Lizenzen des freigabeberechtigten Personals (Klasse 1 und 3) und nur noch die L-Lizenzen sind gültig.



### Zeitstrahl zur Darstellung der zeitlichen Übergangsfrist

### Welche Lizenzen ...

... und welche Prüfer (= freigabeberechtigtes Personal, engl. Certifying Staff) sind von der Verordnung betroffen? Dies ist an der Luftfahrzeug-Kategorie zu ermitteln und einfach geregelt: „Freigabeberechtigtes Personal, qualifiziert über nationale Anforderungen für andere Luftfahrzeuge als Flugzeuge und Hubschrauber, [...] kann insofern etwaige Rechte auf Grundlage dieser nationalen Qualifikationen ab dem 1. Oktober 2020 nicht mehr ausüben“ (Zitat aus dem LBA Umwandlungsbericht (Quelle 1)).

Der Part-66 regelt bereits Prüferlizenzen und zugehörige Anforderungen für andere Luftfahrzeugkategorien und auch die Großluftfahrt.

### Download:

Der als PDF-Datei hinterlegte, vollständige Gesamtbeitrag des Aeroclubs NRW enthält ausführliche Informationen zu Prüfern von Luftfahrtgerät (PvL), den Technischen Ausweisen und den „neuen“ L-Lizenzen gem. Part-66 und ist im Downloadbereich der Technik unter [www.aeroclub-nrw.de](http://www.aeroclub-nrw.de) zu finden – oder direkt per QR-Code hier:



### Quellenangabe

- Umwandlungsbericht L-Lizenzen (V 1.01) vom 17.12.2019
- EU Verordnung 1321/2014 als „Easy Access Rules“
- DAeC Richtlinie „Ausbildung und Prüfung des technischen Personals“, Ausgabe 2019/01
- Anhang 6 „Aufhebebedingungen für die Einschränkungen der umgewandelten Berechtigungen“
- LBA Form 19.1 „Antrag auf Erteilung/Änderung der Teil-66-Lizenz“

Text und Grafiken: Emil Pluta, Vizepräsident Technik NRW; mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport, Ausgabe April/Mai 2020

# DIE TECHNIK ERINNERT

## LUFTTÜCHTIGKEITSANWEISUNGEN:

### Sauer Flugmotorenbau GmbH

**EASA AD 2020-0029;** entspr. LTA D-2020-044R1;

Technische Mitteilung (TM/SB) 31

Muster: S 1800, S2100

Baureihen: S 1800-1(-) und S 2100-1(-)

Werknummern: Betroffen sind Triebwerke, die mit einer „BCD Lever Fuel Pump“ mit der Hersteller-Teilenummer (P/N) 05 200 401B ausgerüstet sind

Gegenstand: Benzinpumpen Distanzstück – in Verbindung mit der BCD mechanischen Benzinpumpe

Dringlichkeit: innerhalb der nächsten drei Monate oder bei der nächsten 50-Stunden-Kontrolle.

Maßnahmen: siehe TM

### Solo Kleinmotoren GmbH

**EASA AD 2020-0056;** entspr. LTA D-2020-071;

Technische Mitteilung Nr. 4600-11

Muster: Solo 2625

Baureihen: Solo 262502i mit elektronischer Benzineinspritzung

Werknummern: Alle Werknummern. Bereits durchgeführt ab Werknummer 450/270 und höher

Gegenstand: Update der Motorsteuerungs-Firmware

Dringlichkeit: innerhalb der nächsten drei Monate

Maßnahmen: siehe TM



### Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH

**EASA AD 2020-0063**; entspr. D-2020-080

Technische Mitteilung Nr. 349-42 / 825-57 Rev.2

Muster: Ventus a; Ventus bT

Baureihen: Ventus-2a, Ventus-2b, Ventus-2c  
Ventus-2cM und Ventus-2cT

Werk-Nr.: Alle

Gegenstand: Kontrolle der Flaperonsteuerung im Flügel

Dringlichkeit: innerhalb 90 Tage

Maßnahmen: siehe TM

## TECHNISCHE MITTEILUNGEN:

### Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH TM 627-1

Betroffen: Ventus-3

Baureihe: Ventus-3T; alle Werknummern mit  
Rumpfausführung „Sport Edition“ („TS“)

Gegenstand: Änderung des Flughandbuchs und des  
Wartungshandbuchs

Dringlichkeit: keine

Maßnahmen: siehe TM

### Sauer Flugmotorenbau GmbH TM Nr. 30

Gegenstand: Kraftstoffpumpe, Ölfilter, Generator,  
Elektrostarter, Zündkerzen

Betroffen: Motor S1800, S 2100, S 2500  
und Baureihen dieser Motoren

Anlass: Änderung von Bauteilen an den Motoren

Dringlichkeit: keine

Maßnahmen: siehe TM

### Sauer Flugmotorenbau GmbH TM Nr. 29

Gegenstand: Motoren der Baureihe S2100-1-(), Motor mit  
Einzelvergaser und mit Doppelvergaser

Betroffen: Motor S 2100-1-() mit mechanischen  
Ventilstößel oder hydraulischen Ventilstößel

Anlass: Ermittlung der verbauten Ventilstößel  
(mechanische oder hydraulische)

Dringlichkeit: keine

Maßnahmen: siehe TM

### Sauer Flugmotorenbau GmbH TM Nr. 28

Betroffen: Motoren der Baureihe S2100-1-(),  
Motor mit Einzelvergaser

Anlass: Durch die vereinfachte Bauweise des Motors,  
ausgerüstet mit einem Einzelvergaser, werden  
Fehler, die durch die Synchronisation beider  
Vergaser entstehen, vermieden. Alle Leistungs-  
daten des Motors bleiben erhalten.

Dringlichkeit: keine

Maßnahmen: siehe TM

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

-MB

## DAEC-NEWS

## LUFTRAUM-INFO

# TMZ-FLYER NEU AUFGELEGT

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum  
im DAeC (BAUL) hat seine TMZ-Flyer  
aktualisiert und neu aufgelegt. Auf den  
Faltblättern sind kompakt alle wichtigen

Informationen veröffentlicht. Sie sind im  
A5-Format gestaltet und passen somit  
auf jedes Kniebrett oder können für das  
Tablet einfach heruntergeladen werden.

Den Flyer gibt es als Download auf der  
DAeC-Website ([www.daec.de](http://www.daec.de)).

Text: DAeC

## BWLV-MITTEILUNGEN

## DER MOTORLEHRER-LEHRGANG UND DIE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-KRISE

# NEUE FLUGLEHRER BRAUCHT DAS LAND – NOTFALLS AUCH IM HOME-OFFICE

**Normalerweise wird der Bericht über  
einen Fluglehrerlehrgang nach des-  
sen Abschluss geschrieben und dies  
ferner von einem Teilnehmer und  
nicht einem Ausbilder. Aber was ist  
in diesen Zeiten schon normal? So  
berichte ich hier nun über meine Er-  
fahrung direkt am Übergang, als die  
Corona-Krise von einem wichtigen**

**zum alles beherrschenden Thema mit  
den heute bekannten Folgen wurde.**

Am Donnerstag, 12. März, schwante es  
dem einen oder anderen, dass es nun  
ernst wird und noch nie dagewesene  
Maßnahmen doch sehr schnell zur Real-  
ität werden könnten. Meine Tochter (14)  
lag mir schon seit Tagen in den Ohren,

dass eine Schulschließung doch das ein-  
zig Richtige sei ...

Am Freitag, den 13., war ich dann morgens  
noch beim Zahnarzt und hörte während  
meiner Wurzelbehandlung unseren Lan-  
desvater (ich lebe in Bayern) im Radio die  
Schulschließung in Bayern bis Ostern ver-  
künden. Egal, denke ich mir – mache ich

eben ab Montag Home-Office, da ich in der glücklichen Lage bin, diese Form des Arbeitens schon bisher, wenn nötig, praktizieren zu können.

## Tage der Entscheidung

Nachdem ich aber noch davon ausgehe, dass ich am folgenden Samstagmorgen auf dem Klippeneck von 15 wissbegierigen Motorfluglehrer-Anwärtern erwartet werden, rufe ich doch lieber mal bei Bernd Heuberger in der BWLV Geschäftsstelle an, um sicherzugehen, dass das Theoriewochenende nicht etwa abgesagt wurde und ich gut 400 Kilometer vergebens von München aufs Klippeneck und wieder zurück fahre. Noch während ich die Nummer wähle, denke ich mir: heute findet doch auch die Fluglehrerfortbildung in der Filderhalle statt – da werde ich Bernd sicher nicht erreichen. Aber nein – Bernd ist auf dem Posten und meint, dass einstweilen alles laufe wie geplant.

Also setze ich mich gegen Nachmittag in Bewegung und fahre los. Es ist eine komische Stimmung an diesem Tag. Denn es ist der Tag, an dem sich das Blatt wendet und uns allen klar wird, dass die einschneidendsten Maßnahmen seit der Gründung der BRD nun Realität werden. Ich komme gegen 18.30 Uhr auf dem Klippeneck an und treffe gerade noch Frank Dörner nach dem Ende seines Luftrechtunterrichts. Ich schließe mich dem traditionellen Abendprogramm an und fahre mit nach Spaichingen zur Pizzeria San Marco. Wir werden dort freudig empfangen und das freitags sonst übervolle Lokal ist nur zur Hälfte besetzt. Neben den einschlägigen fliegerischen Themen gibt es ansonsten natürlich nur ein Thema: Corona. Was erwartet uns noch? Wie geht es weiter? Nach der Rückkehr auf das Klippeneck trifft sich noch eine Kerntuppe in den Sozialräumen im Untergeschoss, um den Abend ausklingen zu lassen.

## Konzentrierte Arbeit

Samstag, 9 Uhr: Alle Anwesenden sind pünktlich im Schulungsraum angetreten, um ihre navigatorischen Kenntnisse aufzufrischen bzw. auf das Niveau eines Fluglehrers zu heben. Drei Teilnehmer werden auch eine vorbereitete Lehrprobe halten. Mit 15 gemeldeten Teilnehmern ist dieser Kurs mehr als gut gefüllt. Doch es gibt auch bereits ein erstes Corona-Opfer. Aufgrund der vorsorglichen Quarantäne konnte Michael Weber aus



Als einer der letzten Kurse vor den Einschränkungen zur Eindämmung der Coronapandemie fand der Motorfluglehrer-Kurs auf dem Klippeneck statt

Bopfingen nicht anreisen. Doch dazu später mehr.

Die Gedanken an die Krise, die sich da draußen gerade manifestiert, werden nur durch die konzentrierte Arbeit mit den anwesenden 14 Teilnehmern in den Hintergrund gedrängt. Ich stehe vor einem bunt gemischten, aber hoch motivierten Auditorium, und nach dem ersten „Beschnuppern“ ist mir schnell klar. Die wollen was lernen, sind dabei aber auch schon gut vorbereitet. Wir werden also keine Mühe haben, uns die Themen zu erarbeiten.

## Sonderbare Atmosphäre

Corona bestimmt natürlich auch jedes Pausengespräch und ständig treffen neue PushUp-Meldungen auf der Tagesschau-App zur Coronakrise ein. Es ist eine sonderbare Atmosphäre. Es kommt mir vor, als ob da draußen gerade der Hauptschalter ausgeschaltet wird und wir hier oben abgeschieden wie auf einer Insel sitzen und gar nicht richtig mitbekommen was gerade passiert – ein komisches Gefühl.

Am Abend geht es wieder zu San Marco. Es sind noch weniger Gäste als am Vortag da, und umso freudiger werden wir mit den Worten empfangen „Wenigstens ihr habt eure Reservierung nicht abgesagt.“ Aber wir sind nicht ganz allein: am Nachbartisch sitzt der Fallschirm-packerkurs, der parallel zu unserem Kurs auf dem Klippeneck stattfindet.

Nachdem „Social Distancing“ bzw. Kontaktverbote erst in den folgenden Tagen diskutiert und letztlich auch erst später umgesetzt werden, treffen wir uns wieder in den Sozialräumlichkeiten im Keller – diesmal gemeinsam mit den Fallschirm-packern. Ich stelle fest, dass deren Kurs

ein deutlich geringeres Durchschnittsalter sowie eine erfreulich hohe Frauenquote hat. Ich werfe noch in die Runde, dass man heute wahrscheinlich für längere Zeit zum letzten Mal gemeinsam zusammensitzen kann – und sollte damit richtig liegen.

## Kurs gut zum Abschluss gebracht

Am Sonntag um 9 Uhr geht es pünktlich weiter. Das Programm des zweiten Tages ist nicht minder vollgepackt, und unter anderem sind auch noch die drei Lehrproben zu halten und der (zurecht) gefürchtete Abschlusstest von den Teilnehmern zu absolvieren. Mit konzentrierter Arbeit, fruchtbaren Diskussionen und diversen neuen Erkenntnissen verläuft der Tag fast im Zeitplan. Der Abschlusstest läuft für alle Teilnehmer erfolgreich, was mich freudig überrascht, aber letztlich meine erste Einschätzung zum Kursbeginn bestätigt.

Mit gemischten Gefühlen fahre ich Richtung München. Den Kurs konnte ich zum Glück noch halten, und er lief aus meiner Sicht sehr gut. Aber was erwartet uns alle nun in den kommenden Wochen? Zunächst auf jeden Fall „Home-Office“, „Home-Schooling“ und „Home-Cooking“... da bin ich ja mal gespannt, denke ich mir.

## Die zündende Idee

Gut zwei Wochen nach dem Beginn des „Shutdown“ hat sich alles soweit sortiert. Ob aber der Praxisteil Mitte Mai in Aalen stattfinden kann, ist mehr als höchst fraglich. Nicht nur, weil bis dahin die inzwischen abgesagten Theorieunterrichte nicht nachgeholt sein werden, sondern vor allem weil einfach überhaupt noch nicht klar ist, wie es weitergeht und der Glaube an eine

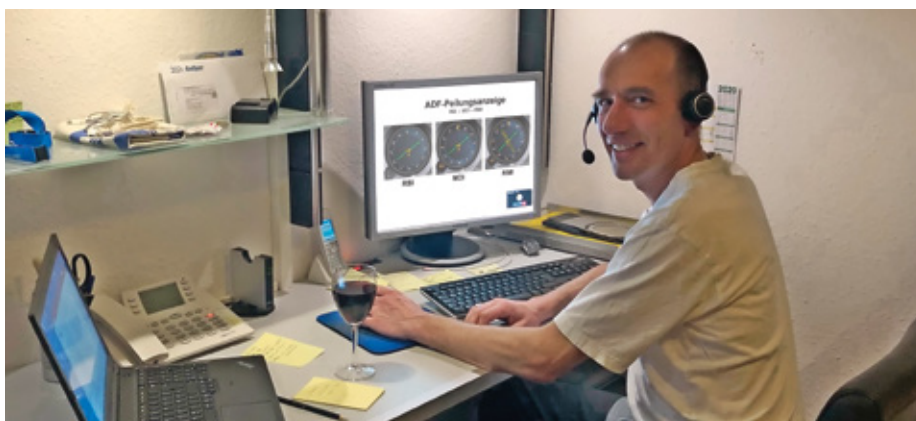
schnelle Rückkehr zum Normalzustand schwindet.

Da kommt mir wieder Michael in den Sinn, der schon bei Navigation nicht teilnehmen konnte und damit natürlich ein doppeltes Problem hat. Ich überlege mir, ob es nicht einen Versuch wert wäre, die Belehrung per Fernunterricht durchzuführen. Was in der Arbeit geht, sollte man doch auch als Unterricht „Remote“ hinbekommen. Ich frage zunächst beim Kursleiter Oliver Bucher nach. Er hat nichts dagegen und würde sich freuen, wenn Michael wieder mit dem restlichen Kurs gleichziehen könnte. Auch Sybille Veigel vom Regierungspräsidium stimmt dem Vorhaben zu.

### Navigation per Fernunterricht

Gelegentlich habe ich schon etwas Nachhilfe in Navigation per Telefon gegeben oder auch mal ein paar Schüler fürs BZF fernmündlich fit gemacht. Aber meinen kompletten Kurs mit rund 20 Stunden Unterricht über Telefon und vor dem Bildschirm abzuhalten, ist eine andere Nummer. Ferner kann ich nicht abschätzen, wie gut ich die verschiedenen Lehrmethoden auf ein Remoteformat transformieren kann. Man kann schließlich nicht eben schnell mal was an die Tafel malen oder den Aufschrieb des Schülers in Augenschein nehmen, wenn die Variation mal wieder addiert statt abgezogen wurde.

Ich gehöre schließlich nicht zu denen, die nur ihre Folien in gleichbleibender Intonation vorlesen. Mir ist auch klar, dass sich so ein Unterricht im Homeoffice nicht mit einer durchschnittlichen Tele-



Referent Hansjörg Beuttenmüller wagte sich an Fernunterricht für einen Teilnehmer, der wegen Quarantäne-Maßnahmen nicht hatte teilnehmen können – so gab es Navigationsunterricht online

fonkonferenz vergleich lässt, bei der man sich mal eben stumm schaltet, um einen Kaffee zu holen, während andere ihren Text loswerden. Aber besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen – und so starten Michael und ich Anfang April die erste Session.

### Erfolgreicher Abschluss

Und tatsächlich – es funktioniert. Wir hangeln uns meist in zwei- bis dreistündigen Sitzungen durch meine 221 Folien, aufgelockert von Checkfragen, kleinen Übungen und Skizzen, die parallel per Smartphone fotografiert und ausgetauscht werden. Der Übergang zu den zwischenzeitlichen Erholungspausen innerhalb einer Session ist fließend: vom Flugplan schweifen wir zu unserem jeweils letzten Flug ins Ausland ab, bei den Grundlagen zur Flugplanung ist die Diskussion über die beste Flight-Planning App natürlich unvermeidlich.

Und irgendwann nach acht Terminen sind wir fertig und ich kann guten Gewissens sagen, dass auch Michael spätestens jetzt in Navigation fit ist. Den gefürchteten Abschlusstest müssen wir natürlich dann noch nachholen, wenn wir uns nach 20 Stunden Telefon und Webcam irgendwann zum ersten Mal auch live sehen.

Ich habe bei diesem Experiment viel gelernt! Vor allem, dass es mindestens so herausfordernd war, wie der Nahunterricht vor 14 Teilnehmern. Aber auch, dass der (einzige) Schüler am anderen Ende der Leitung natürlich unter Dauerbeobachtung steht und dies nur funktioniert, wenn neben Konzentration und Motivation auch die Chemie stimmt.

Text und Fotos: Hansjörg Beuttenmüller

## BWLV-AUFFRISCHUNGSSEMINAR FÜR LEHRBERECHTIGTE VERANSTALTUNG UNTER SCHWIERIGEN VORAUSSETZUNGEN

**Am zweiten Märzwochenende fand das traditionelle Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – ehemals Fluglehrerfortbildung – in der Fildershalle in Leinfelden-Echterdingen statt. Doch dieses Mal war vieles anders als bei den vorherigen Fortbildungen: COVID-19 warf seinen Schatten über die Veranstaltung.**

Bereits im Vorfeld musste Bernd Heuberger, Referent für Aus- und Fortbildung,

Flugsicherheit und Sport, zahlreiche Vorkehrungen und Absprachen treffen, um die Veranstaltung doch noch sicher durchführen zu können. Aufgrund der Tatsache, dass das Seminar für die Verlängerung zahlreicher Lehrberechtigungen notwendig ist und dass zahlreiche Sicherheitsvorkehrungen getroffen wurden, hatte sich der BWLV dazu entschieden, an der Durchführung festzuhalten – zumal die gesetzliche Grundlage dies noch hergab.

Sehr kurzfristig sagten wegen der sich schnell wandelnden Lage die Referenten der Luftwaffe und der BFU ab, was eine erneute Koordination mit der Landesluftfahrtbehörde, die das Seminar genehmigt hatte, erforderlich machte. In diesem Zusammenhang ist besonders hervorzuheben, dass sich aus dem Teilnehmerfeld heraus einige Luftsportler bereit erklärt hatten, das Programm mit interessanten Vorträgen zu ergänzen.

## Änderungen bei den Lizenzen

Am Freitag begrüßten zunächst Hans-Joachim Proß (BWLV-Vizepräsident und Schatzmeister), Harald Ölschläger (Ausbildungsleiter/Head of Training) und Bernd Heuberger die rund 120 angereisten Fluglehrer, die nicht nur aus Baden-Württemberg ins Ländle kamen, und machten auf die besonderen Herausforderungen bei der Planung dieser Veranstaltung aufmerksam. Anschließend führte Harald Ölschläger die Anwesenden unmittelbar in die Neuerungen der ATO des BWLV, die überarbeiteten Betriebs-, Ausbildungs- und Trainingshandbücher sowie die intensivierte Nutzung der Plattform vereinsflieger.de für die Ausbildung ein.

Darauf aufbauend erläuterte Harald Ölschläger die Änderungen im Lizenzwesen und der Ausbildung im Segelflug, die durch das Sailplane Rulebook der Europäischen Union am 8. April 2020 in Kraft getreten sind. Die gravierendste Änderung wird wohl sein, dass es zukünftig keinen LAPL(S), sondern ausschließlich den SPL geben wird. Ganz wichtig jedoch für die Segelflieger: Alle Lizenzen behalten ihre Gültigkeit!

## Vorträge zu sexueller Gewalt sowie Sicherheitskultur in der Luftfahrt

Anschließend referierte die Psychologin Christiane Schuler über Schutzkonzepte zur Prävention vor sexueller Gewalt im Luftsport. Der Schwerpunkt lag hier auf dem Erkennen und Umgang mit möglichen Fällen im Luftsportverein sowie denkbaren präventiven Maßnahmen.

Den Abschluss des ersten Tages machte der Luftfahrtpsychologe Andreas Gabauer



Mit Hilfe großer Leinwände waren die Vorträge für alle Teilnehmer gut zu verfolgen

mit seinem Vortrag über die Sicherheitskultur in der Luftfahrt und dem richtigen Umgang mit Fehlern. Anhand einiger praktischer Beispiele verdeutlichte er, wie fehleranfällig wir als Piloten sind und dass es ganz natürlich ist, Fehler zu begehen. Einzig der richtige Umgang mit ihnen kann jedoch die Sicherheit erhöhen: Wir müssen offen über unsere Fehler reden können.

## Mehrere Vorträge zur Auswahl

Der Samstag startete nach der Begrüßung durch Bernd Heuberger mit einer Wahlmöglichkeit für den ersten Vortrag des Tages: Felix Michnacs referierte über Unfallschwerpunkte in der Ausbildung, Henry Blum brachte das Thema „50 Kilometer oder 1000? Wetter für Segelflieger“ mit, und Frank Kruspel und Christian Schulz thematisierten das neue EASA-Balloon Rulebook und die persönliche Schutzausrüstung im Ballonsport. Es folgte für alle ein spontaner Ergänzungs-

vortrag von Dieter Schwenk zu Tipps und Tricks bei Navigationsgeräten und -instrumenten sowie Empfehlungen und Ratschlägen über den Einsatz und die Handhabung komplexer Systeme in der Ausbildung.

Ein noch eher unbekanntes, aber tagesaktuelles Thema brachte uns anschließend Uwe Nortmann näher: Die EU-Drohnenverordnung mit dem Fokus auf das Konfliktpotenzial zwischen Drohnen und bemannten Luftfahrzeugen.

## Viel Applaus für die Organisatoren

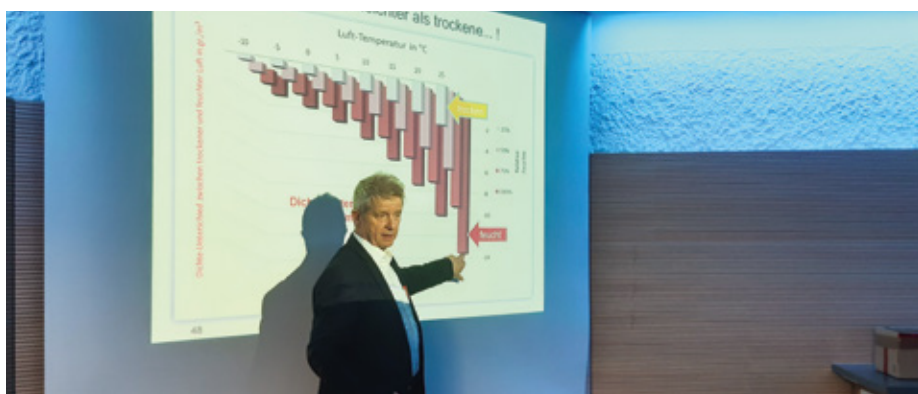
Den Abschluss des Seminars bildete Herwart Goldbach von der DFS zunächst mit dem Thema „Menschen machen Fehler – Piloten sind Menschen“ in dem er über Fehlerkultur, der Wahrnehmung und Verhaltensmuster anhand von praktischen Beispielen einging. Darauf aufbauend erläuterte er den Teilnehmern die Awareness Campaign der DFS zur Gefahrenabwehr. Das Hauptaugenmerk in seinem zweiten Vortrag war die Sensibilisierung für die unterschiedlichen Bedürfnisse des Luftraumes von Segelfliegern und Motorfliegern, wie beispielsweise bei Höhenschlepps und Segelflugwettbewerben. Darüber hinaus ging er noch auf Funkstörungen im 8,33kHz-Raster, Drohnen, die korrekte Flugvorbereitung mit einem Fokus auf die Flugwegplanung, NOTAMs und die Halbkreisflugregeln ein und verdeutlichte zu guter Letzt das Bewusstsein über anderen Flugverkehr.

Nach zwei abwechslungs- und lehrreichen Tagen in der unmittelbaren Nähe des Stuttgarter Flughafens erhielten die



Das Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte in der Filderhalle war sehr gut besucht

Teilnehmer die benötigten Teilnahmebestätigungen zur Vorlage bei der jeweiligen Luftfahrtbehörde und dankten allen Organisatoren und Referenten mit Applaus für die interessante Gestaltung der Fortbildung unter erschwerten Bedingungen.



Text und Fotos:  
Hendrik M. Jaeschke

Henry Blum referierte über das Thema „Wetter für Segelflieger“

**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 Corona-Situation 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 2020

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
01.05.20		A	Tag der offenen Tür mit Fly-In in Erbach/Donau, 10 Uhr – Info: <a href="http://www.lsvorbach.de">www.lsvorbach.de</a>	Flugplatz Erbach (EDNE)
05.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
06.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
08.05.20	17.05.20	MF	(B) Praxis FI(A)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:bucher@bwlv.de">bucher@bwlv.de</a> – abgesagt	N.N.
09.05.20	23.05.20	SF	(B) Praxis FI(S)-Lehrgang – Info: <a href="mailto:oelschlaeger@bwlv.de">oelschlaeger@bwlv.de</a> – verschoben auf 8. – 21.5.2021	Bildungsstätte Klippeneck
14.05.20	23.05.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Jena
15.05.20	17.05.20	MF	Rallye zwischen den Meeren – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Husum-Schwesig
16.05.20	17.05.20	A	Jubiläumfest Schwenningen – Info: <a href="http://para-club.de/pink-boogie">para-club.de/pink-boogie</a>	Flugplatz Schwenningen
16.05.20	23.05.20	SF	54. Hahnweide-Segelflugwettbewerb – Info: <a href="http://wettbewerb.wolf-hirth.de">http://wettbewerb.wolf-hirth.de</a> – abgesagt	SLP Hahnweide, Kirchheim/Teck
19.05.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
21.05.20	22.05.20	MF	Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a> – verschoben	Niederstetten
21.05.20	24.05.20	A	Fliegerfest Kornwestheim – Info: <a href="http://www.fliegerfest-kornwestheim.de">www.fliegerfest-kornwestheim.de</a> – verschoben	Flugplatz Pattonville (EDTQ)
21.05.20	24.05.20	UL	30. Deutsche Meisterschaft Ultraleichtflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a> – abgesagt	Rheine-Eschendorf
22.05.20	23.05.20	MF	54. Internationaler Allgäuflug – Info: <a href="http://fliegergruppe.de/allgaeuflug">fliegergruppe.de/allgaeuflug</a> – verschoben	Flugplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL)
23.05.20	24.05.20	MD	Flugmodellbau-Messe Funwing – Info: <a href="http://www.funwing.de">www.funwing.de</a> – abgesagt	Flugplatz Bruchsal
25.05.20	29.05.20	SF	(B) Bildungsmaßnahme Segelkunstflug (Lehrer u. Punktrichter) – Info: <a href="http://www.segelkunstflug.com">www.segelkunstflug.com</a>	Flugplatz Walldürn (EDEW)
29.05.20	31.05.20	LS	Treffen der FEWP (Europäische Pilotinnen) – Info: <a href="mailto:presse@pilotinnen.de">presse@pilotinnen.de</a>	Zypern
30.05.20	31.05.20	MD	DMM und Rangliste F1D, 2 Wettbewerbe – Info: <a href="http://daec.de">daec.de</a>	Dillingen/SL
30.05.20	06.06.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft 15m-, Clubklasse – Info: <a href="http://daec.de">daec.de</a>	Hockenheim
30.05.20	06.06.20	SF	28. Farrenberg-Wettbewerb – Info: <a href="http://wettbewerb.fsv-moessingen.de">http://wettbewerb.fsv-moessingen.de</a>	Flugplatz Farrenberg/Mössingen
01.06.20	12.06.20	SF	DM Segelflug, DoSi-, 18m- u. Offene Klasse – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a> – abgesagt	Bayreuth
06.06.20		MF	Hessensternflug – Info: <a href="http://daec.de">daec.de</a>	N.N.
09.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
10.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung Freiburg – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	RP-Außenstelle Freiburg
11.06.20	14.06.20	LJ	BWLV-Ballonjugendlager – Info: <a href="mailto:jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de">jugendleiter@ballonsportgruppe-stuttgart.de</a> – abgesagt	Seeg/Allgäu
11.06.20	14.06.20	SF	Salzmanncup (Segelkunstflugwettbewerb) – Info: <a href="http://segelkunstflug.com">segelkunstflug.com</a>	SLP Ansbach-Petersdorf
12.06.20	14.06.20	MF	Piper-Treffen – Info: <a href="http://www.pipertreffen-2020.de">www.pipertreffen-2020.de</a>	Flugplatz Gelnhausen (EDFG)
17.06.20	21.06.20	MF	Deutsche Meisterschaft Navigationsflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Hodenhagen
20.06.20	21.06.20	MD	Deutsche Meisterschaft Saalflug – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Dillingen/SL
23.06.20		A	Theoretische Luftfahrerprüfung RP Stuttgart – Info: <a href="https://rp.baden-wuerttemberg.de">https://rp.baden-wuerttemberg.de</a>	Regierungspräsidium Stuttgart
24.06.20	02.07.20	SF	Qualifikationsmeisterschaft 15m-, Club- und Standardklasse – Info: <a href="http://www.daec.de">www.daec.de</a>	Lüsse
27.06.20		LJ	4. BWLV-Jugend-Fly-In – Info: <a href="mailto:bwlvflyin@fsvwaechtersberg.de">bwlvflyin@fsvwaechtersberg.de</a>	Flugplatz Wächtersberg
27.06.20		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: <a href="mailto:nerdinger@bwlv.de">nerdinger@bwlv.de</a> – verschoben	Niederstetten
27.06.20		MD	Scale- und Semicale-Heli-Treffen – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a>	Untermünkheim
28.06.20		MD	Flugtag mit Modellflug – Info: <a href="http://www.mfc-untermuenkheim.de">www.mfc-untermuenkheim.de</a>	Untermünkheim
28.06.20		A	Erlebnistag Flugplatz Irpfel, 10 – 18 Uhr – Info: <a href="http://irpfel.org/erlebnistag">http://irpfel.org/erlebnistag</a> – abgesagt	Flugplatz Irpfel, Giengen/Brenz (EDNG)
03.07.20	11.07.20	SF	DM Frauen u. Quali für DM 2021 – Info: <a href="https://segelflug.aero/web">https://segelflug.aero/web</a>	Brandenburg/Havel
04.07.20		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: <a href="http://www.motorflugschule.info">www.motorflugschule.info</a>	BWLV-Motorflugschule Hahnweide
05.07.20	11.07.20	MF	1st FAI European Intermediate Aerobatic Championship – Info: <a href="http://www.fai.org">www.fai.org</a>	Deva/Rumänien

Legende: A = Allgemeine Veranstaltungen, FS = Fallschirmsport, FB = Freiballon, H = Hubschrauber, HG = Hängegleiten, M = Messe, MD = Modellflug, T = Technik  
MT = Motorflug, MS = Motorsegler, SF = Segelflug, UL = Ultraleichtfliegen, LJ = Luftsportjugend, PR = Öffentlichkeitsarbeit, LS = Luftsportlerinnen  
Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an [buerkle@bwlv.de](mailto:buerkle@bwlv.de). Lehrgänge und Fortbildungsmaßnahmen, die mit einem (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage ([www.bwlv.de](http://www.bwlv.de)) und im adler (10/16). Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

ZÜP

## APPELL AN DEN BUNDESPRÄSIDENTEN

Die Verschärfung der ZÜP scheint unausweichlich. Auch der Bundesrat hat inzwischen zugestimmt. Die letzte Instanz ist Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, der das Gesetz unterschreiben muss, bevor es endgültig rechtskräftig wird. DAeC-Präsident Stefan Klett fordert den Bundespräsidenten in einem Brief auf, seine Unterschrift zu verweigern.

Zum Hintergrund: Das Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen (Drucksache 112/20) geht im Detail nach Einschätzung des DAeC und seiner Mitgliedsverbände weit über das „allgemeine Rechtsempfinden“ hinaus. Auch dem Generalverdacht, der durch das Gesetz zum Ausdruck gebracht wird, kann sich der DAeC nicht anschließen. Dem DAeC wurde jetzt ein Termin mit dem Bundespräsidenten in Aussicht gestellt.

Text: DAeC

## ABSCHIED

# IM GEDENKEN AN SEPP ARMBRUST

**Wenige Tage nach Vollendung seines 90. Lebensjahres ist Sepp Armbrust gestorben. Er bleibt uns in Erinnerung als ein außergewöhnlicher Mensch, Kamerad und Kollege. Seine Lebensleistung war und ist beeindruckend.**

Sepp hat die FTAG (Akaflieg Esslingen) nach deren Neugründung maßgeblich geformt und mitgeprägt. Weit über 100 Flugschüler wurden in Idaflieg Ingenieursflugzeugführer-Lehrgängen von ihm weitergebildet, und dies in seiner ihm eigenen stets ruhigen, sachlichen und besonders geschickten Art. Als aktiver Fluglehrer war er von 1958 bis 1995 tätig. Segelfliegerisch gehörte er in den späten 1960er-Jahren der Deutschen Segelfluggernationalmannschaft an.

Sein Berufsleben hat Sepp der Windkraft gewidmet – was vor etwa 70 Jahren eine ziemlich ausgefallene Idee war. Nur ganz wenige glaubten damals an einen kommerziellen Nutzen der Windkraft. Er hatte die Vision und Weitsicht sowie die Kraft und den Willen, Visionen umzusetzen und etwas für die Nachkommen zu hinterlassen.

Die berufliche Tätigkeit war für ihn eine ideale Verbindung zu seiner Leidenschaft für den Flugsport. Zur damaligen Zeit waren es die gleichen Menschen – besser Sportkameraden und Mitglieder der Akafliegs – welche an den Bauweisen und Konstruktionsmethoden der neu aufgekommene Faserverbundwerkstofftechnologie forschten und Anwendungen realisierten. Die Szene war klein, jeder kannte einander, und man saß oft zusammen und diskutierte. Diese Tätigkeit ebnete den Weg zum Leichtflugzeugbau und Windkraftanlagenbau, wie wir ihn heute kennen. Sepp hat hier einen ganz bemerkenswerten Anteil dazu beigetragen.



**Sepp Armbrust war einer der ganz Großen im Luftsport in Baden-Württemberg**

Seine zweite fliegerische Leidenschaft galt dem Motorflug. Weiße Flüge – häufig gemeinsam mit seiner Frau – durch ganz Europa waren ein persönliches Highlight für Sepp. Dabei war bereits in den 1970er-Jahren ein besonderes Erlebnis sein Flug hinter den Eisernen Vorhang nach Ungarn. Als Jugendlicher hatte er

Ungarn verlassen müssen. Die Bedeutung dieser Reise heute nachzuvollziehen ist nicht einfach. Reisefreiheit gab es damals nicht, und schon gar nicht für ein privates, kleines viersitziges Reiseflugzeug.

Nach dem Ende seiner Berufstätigkeit konnte Sepp zusammen mit einem Fliegerkameraden in seiner DG800 den Segelflugsport noch viele Jahre in vollen Zügen genießen. Für die FTAG hat Sepp Herausragendes geleistet. Seit 1952, das Jahr der Neugründung der FTAG nach dem Zweiten Weltkrieg, war Sepp einer der Macher der ersten Stunde. Stets galten seine Bemühungen dem weiteren Ausbau der Flugzeugflotte und der Ausbildung neuer Mitglieder und Studenten.

Er war der Kontaktmann für die FTAG bei Freunden, Firmen, Einrichtungen und Institutionen. Er war es, welcher die benötigten Finanzmittel erschloss und Wege aufgezeigt hat, wie die Zukunft der FTAG gesichert und ausgebaut werden kann. Dieser Grundstock ist bis heute noch vorhanden und wird noch

immer genutzt. Er war damit einer der Gründer der modernen Akafliegs nach dem Krieg, wie wir sie heute kennen, und ein wichtiges Mitglied innerhalb der Interessengemeinschaft der Akafliegs (IDAFLEIG).

Für den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband war Sepp Armbrust über zehn Jahre als Präsidialrat Nordwürttemberg für die Vereine im Land Ansprechpartner und Verbindung zwischen den Vereinen und dem BWLV. In verschiedensten Gremien hat er die Interessen für den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt vertreten.

Die Mitglieder der Flugtechnische Arbeitsgemeinschaft an der Hochschule in Esslingen und des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes werden das Vermächtnis bewahren und dabei in tiefer Dankbarkeit an Sepp Armbrust erinnert.

Text: Toni Uhl, Steffen Baitinger  
Foto: Jürgen Leippert

## GRÜNDUNGSMITGLIED HERBERT SCHÄFFER VERSTORBEN

**Im Dezember 2019 verstarb Herbert Schäffer, Gründungsmitglied der Hohenloher Luftsportgruppe Gerabronn, im Alter von 85 Jahren.**

Im Alter von 16 Jahren gründete er zusammen mit acht anderen jungen Männern die „Modell- und Segelfluggruppe Gerabronn“. Mit großem Engagement und dem damals üblichen Organisationstalent besorgte man sich Pläne und Material, um alsbald mit einem eigenen, selbst gebauten SG 38 zunächst mit Gummistart und später an der Winde in die Luft zu kommen. Bei den Fliegern lernte er auch seine spätere Frau Inge kennen, mit der er zusammen bis ins Rentenalter jedes schöne Wochenende auf dem Flugplatz zunächst als Segelflieger, später als Motorseglerpilot verbrachte.

Herbert Schäffer leitete über viele Jahre die zwischenzeitlich umbenannte „Hohenloher Luftsportgruppe Gerabronn“, hierbei schätzten wir ihn als zuverlässigen Organisator. Dies stellte er nicht nur als Vorsitzender unseres Vereins, sondern auch beim Bau einer neuen Winde, als Prüfer für Segelflugzeuge, Motorsegler und Winden oder als Leiter des in der Region 2 – Hohenlohe-Tauber sehr beliebten Hohenloher Vergleichsfliegens unter Beweis.

Unter seiner Leitung fanden die Gerabronner Segelflieger Ende der 1970er-Jahre ihre fliegerische Heimat auf dem Fluggelände Leuzendorf zwischen Niederstetten und Rothenburg o.d.T., wo wir seit über 30 Jahren zwischenzeitlich auch mit eigener Flughalle sehr bequem fliegen.

Für seine Verdienste wurde er vom DAeC mit dem Otto Lilienthal-Diplom und vom BWLV mit der Bronzernen, Silbernen und Goldenen Ehrennadel sowie der Silbernen Wolf Hirth-Medaille ausgezeichnet.



**Herbert Schäffer (links) zusammen mit Fritz Kenschke nach ihrem Weltrekordflug 1976 über ein 100-Kilometer-Dreieck**

Zusammen mit seiner Frau Inge flog er mit seinem auf dem Flugplatz Schwäbisch Hall-Hessental stationierten Motorsegler häufig über sein Hohenloher Ländle, bevor er die Fliegerei dann altersbedingt aufgab. Beide waren Ehrenmitglieder unseres Vereins und uns bis zum Schluss tief verbunden.

Text und Foto: Robert Hesser/Martin Schäffer,  
Vorstand der Hohenloher Luftsportgruppe Gerabronn

# Nicht träumen! Fliegen!

## Wecke den Luftsportler in dir.



### LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

#### BWLTV-MOTORFLUGSCHULE HAHNWEIDE



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

#### TOP-TERMINE IM MAI 2020 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

THEORETISCHE LUFTFAHRERPRÜFUNG RP STUTTGART  
5.5.20 RP Stuttgart  
Info: [rp.baden-wuerttemberg.de](http://rp.baden-wuerttemberg.de)

THEOR. LUFTFAHRERPRÜFUNG AUSSENSTELLE FREIBURG  
6.5.20 RP Freiburg  
Info: [rp.baden-wuerttemberg.de](http://rp.baden-wuerttemberg.de)

THEORETISCHE LUFTFAHRERPRÜFUNG RP STUTTGART  
19.5.20 RP Stuttgart  
Info: [rp.baden-wuerttemberg.de](http://rp.baden-wuerttemberg.de)

(B) BILDUNGSMASSNAHME SEGELKUNSTFLUG  
25. – 29.5.20 Flugplatz Walldürn  
Info: [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com)

28. FARRENBERG-WETTBEWERB  
30.5. – 6.6.20 Flugplatz Farrenberg/Mössingen  
Info: [wettbewerb.fsv-moessingen.de](http://wettbewerb.fsv-moessingen.de)