

ALLGEMEINES SEITE 4

WECHSEL IM BWLV-PRÄSIDIUM

DIE NEUEN KANDIDATEN STELLEN SICH IM VORFELD DER BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG VOR

SEGELFLUG SEITE 22

MIT DEM MOTORSEGLER AN DIE NORDSEE

DANIEL BERHORN DE PINHO VOM SFC HOCKENHEIM
WAR BIS NACH FLENSBURG UND JUIST UNTERWEGS



TITELTHEMA SEITE 26

GUMMISEILSTART MIT PERSPEKTIVE

BWLV-PILOTEN ERLEBTEN BEIM GUMMISEIL-WOCHENENDE
DER SCHWEIZER OLDTIMER-SEGELFLIEGER BEEINDRUCKENDE AUSBLICKE





Klimaneutraler Versand
mit der Deutschen Post

der adler

Der adler ist Deutschlands ältestes
Magazin für Luftsport und Luftfahrt.

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

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



EDITORIAL

- 3 Piste statt Küste

ALLGEMEINES

- 4 Kandidaten stellen sich vor:
Wechsel im BWLV-Präsidium
- 5 Nicht vergessen: BWLV-Mitgliederversammlung 2021
- 6 DLR führt Schwingungsversuche durch
- 7 Finanzielle Förderung von jungen Luftsportlern
- 8 Take-off im Helikopterflugsport
- 9 Electrify-In Switserland: Treffen der Elektroflieger
- 9 Zukunftspläne: Frachtdrohnen am Bodensee-Airport
- 10 Neuer Termin der Motorworld Classics Bodensee:
Oldtimer-Messe soll 2022 wieder stattfinden

UMWELT

- 10 Geringere Klimawirkung von Kondensstreifen durch nachhaltige Kraftstoffe
- 12 Bessere Klimabilanz beim Formationsflug:
Surfen auf der Wirbelschlepp
- 13 Fünfter Jahrestag der Erdumrundung
mit Sonnenenergie

LUFTSPORTJUGEND

- 14 Bitte beachten: Wichtiger Hinweis zur
BWLV-Landesjugendversammlung
- 15 Kandidat für die Nachfolge als Landesjugendleiter
- 15 Gipfeltreffen der BWLV-Luftsportjugend

FREIBALLON

- 16 Besondere Ehrung: Wilhelm Eimers in die FAI CIA
Hall of Fame aufgenommen
- 16 Deutsch-französische Zusammenarbeit im
Ballonsport: Mehr Mitwirkung wagen!
- 17 Ankündigung der BSG Stuttgart:
Mehrtägige Ballonveranstaltung mit Herbstwettfahrt
auf dem Cannstatter Wasen

MODELLFLUG

- 18 DM F3K: Ein Stück zurück zur Normalität
- 19 Recht: Aktuelle Regeln für Gastpiloten in Deutschland
- 20 Luftsportgeräte-Büro im DAeC: Abnahme von zwei
Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche

MOTORFLUG/UL

- 21 Zur Erinnerung: Termine für Südwestdeutschen
Rundflug und Schlechtwetter-Seminar

SEGELFLUG

- 22 Reisebericht: Mit dem Motorsegler an die Nordsee
- 26 Besonderes Erlebnis: Gummiseilstart mit Perspektive
- 28 Ein Duo Discus in voller Pracht
- 29 Sonnenuntergang über der Schwäbischen Alb
- 29 Erinnerung an Lilienthals Todestag
- 30 Neue Förderflugzeuge getauft
- 32 FAI-Sailplane Grand Prix: Erfolge für BWLV-Piloten
- 32 Leistungsvergleich: Deutsche Rangliste Segelflug

- 33 Europameisterschaft in Litauen: Gold, Silber und
Bronze bei der Junioren-EM
- 34 Der Hausrotschwanz ist des Rätsels Lösung
- 35 SBW-Förderverein:
Einladung zur Jahreshauptversammlung

LUFTSPORTLERINNEN

- 36 Trudel-Wochenende für Luftsportlerinnen

FLUGSICHERHEIT

- 36 Bitte um Mithilfe nach abgesagtem Pilotentag
- 37 Erfahrungsbericht: Abenteurerlicher Alleinflug
- 38 Luftrauminfo – Teil 1: Flugvorbereitung

TECHNIK

- 39 Die Technik erinnert

GRATULATION

- 40 FSV Laichingen gratuliert Karl Dentrich

REGIONEN

- 41 Region 1: Fliegergruppe Freudenstadt zieht Bilanz
- 42 Region 3: Mit Kaffee-Fly-Ins das Beste aus der
Situation gemacht
- 42 Region 5: Fly-In am Flugplatz Blaubeuren
- 43 Region 7: Mit dem Baby auf den Flugplatz

BÜCHER

- 43 Werner Fischbach: Turn left, turn right – Identified

BWL/MITTEILUNGEN

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

ABSCHIED

- 46 Gerd Schäfer

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Vom 25. bis 27. Juni 2021 fand auf der Rigi, einem Bergmassiv in der Zentralschweiz, das diesjährige Gummiseil-Wochenende der Schweizer Oldtimer-Segelflieger statt. Mit dabei waren auch einige BWLV-Mitglieder. Das Foto zeigt den Gummiseilstart von Ilyada Fink in ihrer Moswey III von 1944 von Rigi Kulm am Sonntag, 27. Juni 2021.

Foto: Nora Steffen

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

PISTE STATT KÜSTE



Volker Rath, BWLV-Präsident für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

vielleicht muss man lieb gewonnene Dinge manchmal für eine gewisse Zeit entbehren, um ihren Wert neu schätzen zu lernen. Oder Gewohnheiten durchbrechen, um zu sehen, ob sie überhaupt noch Sinn ergeben. Mehr als anderthalb Jahre Coronapandemie haben uns das eindrücklich vor Augen geführt – ein Stresstest in jeder Hinsicht, den man schnell vergessen machen möchte. Aber vielleicht hat der Druck auf die große Stopptaste auch das

eine oder andere wieder aufs rechte Maß zurückgestutzt. Freie Zeit schafft Raum für Gedanken und Fragen: Warum machen wir eigentlich, was wir machen? Und warum machen wir die Dinge so, wie wir sie machen?

Viele machten in den zurückliegenden Wochen einfach mal wieder Urlaub. Hauptsache raus. Wer noch vorsichtig ist und dem Braten nicht so recht traute, zog vielleicht eine Inlandsreise vor. Ein freies Hotelzimmer oder eine Parzelle auf einem Campingplatz zu finden, schien zeitweise allerdings fast aussichtslos. Viele Luftsportler nutzten die Rückkehr zu so etwas wie Normalität für das Naheliegendste in dieser Situation: ein Fluglager auf einem fremden Platz, was von der Begrifflichkeit ein wenig antiquiert anmuten mag und auch die Ballonfahrer und Springer in unseren Reihen nicht ausschließen soll. Piste statt Küste eben. Flugplatz statt Flughafen. Großartig! Ein bisschen so wie früher.

Die eigene Bequemlichkeit, vielleicht auch einfach der Stress durch Beruf, Alltag und Familie haben diese schöne Form der Gemeinschaft zuletzt ein wenig in Vergessenheit geraten lassen. Wozu der ganze Aufriss, wenn man auf dem eigenen Platz abends auch einfach die Hallentore zuschieben und nach Hause gehen kann? Eigentlich ist ja fast alles vorhanden, um jederzeit in die Luft gehen zu können – vom Material her den jeweiligen Ambitionen entsprechend und mittlerweile vielfach so organisiert, dass man auch bei begrenztem Zeit-

budget mal eben zwischendurch einen Hüpfen machen kann.

Ein Kommen und Gehen, wie es reinpasst. Praktisch und zweckmäßig, individualisiert und fein austariert, eben den Notwendigkeiten geschuldet – bisweilen aber leider auch etwas seelenlos. Der Sinn geht unter Umständen schnell verloren, wenn über den reinen Zweckbetrieb hinaus die Bindung fehlt. Letzter Eintrag ins Bordbuch, Haken dran und tschüss. Hobby als etwas, das sich „erledigen“ lässt, irgendwie „miterledigt“ werden muss. Eher Freizeitgestaltung als Leidenschaft. Und ganz weit weg von Gemeinschaft.

Schade eigentlich und wahrscheinlich mit ein Grund dafür, dass unsere Vereine in der Altersklasse zwischen Jugend- und Seniorengruppe zunehmend ausfransen. Natürlich ergibt es Sinn, den Vereinsbetrieb so auszurichten, dass Mitglieder auch in hobbymäßigen „Flautenjahren“ des Lebens an Bord bleiben können. Aber auch Gemeinschaftserlebnisse wie Fluglager gehören dazu. Das eine tun, das andere nicht lassen. Die weiteren Vorteile des Blicks über den eigenen Flugplatzrand hinaus liegen auf der Hand: Erweiterung des sportlichen und geistigen Horizonts, familiengerecht, kostengünstig, erlebnisreich, gesellig, entspannt. Man gewinnt neue Freunde und Bekannte und lernt die vermeintlich altbekannten Vereinskameraden vielfach ganz neu kennen. Und man kann wunderbare Landstriche entdecken, an denen man sonst bestenfalls achtlos vorbeifährt.

Darüber hinaus ist ein gemeinsamer Flugplatz-Urlaub ein sehr probates Mittel für alle, die überlegen, wie der Ansatz „Mitglieder finden und binden“ konkret aussehen könnte. Rekordflüge? Wettbewerbserfolge? Teure Neuanschaffungen? Sind eigentlich eher selten Thema beim abendlichen Ausklang eines Flugtags oder einem Fest. Aber die „alten Geschichten“ von gemeinsamen Urlauben kommen fast immer aufs Tapet. Davon lässt sich lange zehren. Also: Investiert wieder mehr in gemeinsame Erlebnisse! Nichts schweiß Mitglieder schneller, einfacher und enger zusammen.

Euer

KANDIDATEN STELLEN SICH VOR

WECHSEL IM BWLV-PRÄSIDIUM

Aus persönlichen Gründen und nach teilweise langjähriger Tätigkeit für den Verband stellen sich die Präsidiumsmitglieder Walter Nerdinger, Christian Schulz, Oliver Goller, Steffen Baitinger und Paula Winterstein nicht mehr zu einer Wiederwahl. Das BWLV-Präsidium hat sich in seiner Sitzung am 24. Juli 2021 mit der Frage der Nachfolge befasst und eine Wahlvorschlagsliste erstellt, die bei den Wahlen in der BWLV-Mitgliederversammlung am Sonntag, 19. September 2021, in Aalen vorgestellt wird.

Die vier neuen Kandidaten für das Präsidium stellen sich nachfolgend kurz vor (die Vorstellung des Kandidaten für das Amt des Referenten für Jugendfragen/Landesjugendleiters erfolgt separat: siehe hierzu Text in der Rubrik Luftsportjugend).



Matthias Seehuber

**Matthias Seehuber („Dudel“)
Als Vizepräsident hinzugewählt vom Präsidium in der Sitzung vom 24. Juli 2021.**

Ich wurde am 29. Mai 1966 in Reutlingen geboren, bin seit 1998 verheiratet und habe zwei, inzwischen erwachsene, studierende Kinder (Sohn 22 Jahre/Tochter 20 Jahre).

Seit 1989 arbeite ich in einem mittelständischen Maschinenbau-Unternehmen, das innovative technische Komponenten und Maschinen in

den Bereichen Antriebs- und Fördertechnik sowie Mess- und Medizintechnik herstellt. Anfänglich mit dem Aufbau einer mechanischen Fertigung beschäftigt, wurde ich nach und nach als Fertigungsleiter, Projektleiter sowie Konstrukteur für Sonderanlagen eingesetzt. Mittlerweile bin ich als angestellter Geschäftsführer für die Bereiche Technik und Vertrieb verantwortlich.

Die große Begeisterung für den Modellflug begleitet mich schon von meiner Kindheit an und hält bis heute.

Seit 1981 bin ich aktiver und begeisterter Segelflieger im Luftsportverein Reutlingen. Aufgrund meiner mechanischen Kenntnisse leitete ich zehn Jahre lang unsere Metallwerkstatt und arbeitete schon früh im Vereinsausschuss mit. Mit 29 Jahren wurde ich 1995 in den Vorstand gewählt, in dem ich nun seit 26 Jahren als erster Vorsitzender in der Vereinsführung tätig bin. Mein größtes Anliegen war immer, das generationenübergreifende Verständnis zu fördern und zu stärken. Jung und Alt an einem Tisch für eine Sache – unseren Luftsport – zu begeistern ist und war mir schon immer sehr wichtig. Gestärkt im Team mit Freude gemeinsam Ziele erreichen. Und ja, es ist uns größtenteils gelungen, und ich bin mächtig stolz auf unseren Verein.

Fliegerisch war meine Heimat schon immer unser schöner Übersberg, und ich glaube, es wird sich nie ändern. Tief im Herzen Segelflieger, genieße ich aber offen jegliche Möglichkeit in die Luft zu gehen und durfte schon im Ballon die Alpen überqueren oder in Südafrika einen Tandemsprung genießen.

Im vergangenen Herbst erfüllten ein guter Freund und ich uns einen großen Kindheitstraum vom eigenen Doppeldecker. Ja, wir basteln derzeit viel, aber das Fluggefühl ist auch unbeschreiblich.

Bei meiner künftigen Verbandstätigkeit möchte ich für unseren Luftsport Nachwuchs gewinnen, begeistern und fördern. Vermitteln, dass der Luftsport mit Technik, Teamwork und Fortschritt den Menschen persönlich stärkt und selbstbewusster macht. Unseren Luftraum für die Sportfliegerei erhalten und schützen. Den BWLV sehe ich als Dienstleister für seine Mitglieder, den Luftsportvereinen aller Sparten. Gerne möchte ich mich in diesem Sinne zum Wohle des Luftsports tatkräftig einbringen, unterstützen und engagieren.



Horst Ehni

**Horst Ehni
Nominiert für das Amt eines Vizepräsidenten.**

- Geboren am 25. November 1963 in Kirchheim unter Teck
- Grundschule Lenningen
- Abitur 1982 Schlossgymnasium Kirchheim unter Teck
- 1983–1984 Wehrdienst Fernmeldebataillon Donauwörth
- Studium Betriebswirtschaftslehre 1985–1990 Uni Tübingen
- Prüfungsassistent Raab-Karcher AG 1990–1992

- Anstellung Steuerberaterkanzlei in Albstadt und Konstanz 1993–1996
- Steuerberaterexamen 1996
- Wirtschaftsprüferexamen 1997
- Seit 1998 selbstständiger Wirtschaftsprüfer und Steuerberater in Altensteig/Nordschwarzwald
- Fliegerisch aktiv seit 1998, FSV Nagold
- 2000 Segelflugschein
- Seit 2004 Kassier/Vorstand Finanzen beim FSV Nagold
- 2006 PPL(A)
- Lehrberechtigung Segelflug/Mose seit etwa 2008
- Seit 2010 aktiv im Streckensegelflug mit eigenem Ventus 2 CM
- Seit 2015 Rechnungsprüfer im BWLV



Axel Boorberg

**Axel Boorberg
Nominiert als neuer Referent Motorflug/Ultraleichtflug.**

Geboren am 10. September 1975, wohnhaft in Pliezhausen. Nach dem Abitur folgte der Wehrdienst im Geschwadergefechtsstand in Memmingen, gefolgt vom Studium der Rechtswissenschaften in Tübingen und Referendariat in Stuttgart. Seit Juni 2006 als Rechtsanwalt zugelassen, Betrieb einer eigenen Rechtsanwaltskanzlei in Reutlingen.

Seit 1993 bei der Fliegergruppe Nellingen, dort Pressereferent und später Schriftführer, Windenfahrerschein, Flugzeugwart und Werkstattleiter-Lehrgang. Seit 1995 Segelfluglizenz, seit 1997 Motorsegler und Motorflug (PPL-A). Seit 2006 als Unterrichtender an der Motorflugschule des BWLV auf der Hahnweide. 2015 Erwerb der Instrumentenfluglizenz, seit 2020 zusätzlich Mitglied der Fliegergruppe Pliezhausen. Flugstunden ca. 2.700, IFR rund 350, hauptsächlich Flüge auf der PA28-180 und Motorsegler G109B.

Reinhard Diez Nominiert als Präsidialrat für besondere Aufgaben.

- Geboren am 13. Juni 1955 in Tuttlingen, verheiratet, drei Kinder
- Dipl.-Ing. Luft- und Raumfahrttechnik
- Seit 1986 geschäftsführender Gesellschafter eines Ingenieurdienstleistungsunternehmens
- 1971 Beginn Segelflugausbildung

- 1977 Fluglehrer-Lehrgang Segelflug
- 2005 PPL(A) und BZF I
- Ca. 3.300 Starts und ca. 2.600 Flugstunden
- Fluglehrer seit 1977
- 15 Jahre Organisation Klippeneck Wettbewerb
- zehn Jahre Wettbewerbsleiter Hahnweide Wettbewerb
- fünf Jahre stellvertretender Vorsitzender Fliegergruppe Wolf Hirth
- seit 2016 zweiter Vorsitzender des Fördervereins für Streckensegelflug in Baden-Württemberg (SBW)



Reinhard Diez

Text: BWLV

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



NICHT VERGESSEN:

BWLV-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2021



Die BWLV-Mitgliederversammlung findet dieses Mal im „Fliegenden Museum Grimminger“ am Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen (EDPA) statt

Wie bereits angekündigt, lädt der BWLV herzlich zu seiner Mitgliederversammlung 2021 ein. Diese findet statt am **Sonntag, 19. September 2021**, im Tagungsraum „Fliegendes Museum Grimminger“ am Verkehrslandeplatz Aalen-Elchingen (EDPA). **Beginn ist um 10 Uhr.** Die Tagesordnung finden Sie in der August-Ausgabe des adlers sowie online unter www.bwlv.de.

Im Anschluss an die BWLV-Mitgliederversammlung ist ein Stehimbiss für alle Teilnehmer vorgesehen.

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

Text: red.

INFORMATIONEN ZUR ANFAHRT:

Veranstaltungsort: Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)

Adresse des Museums Grimminger: Römerstraße 22, 73450 Neresheim

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

INFORMATIONEN ZUM ANFLUG:

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

Höhe über MSL: 584 m (1916 ft)

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



DLR FÜHRT SCHWINGUNGSVERSUCHE DURCH VIBRIERENDES FORSCHUNGSFLUGZEUG

Das Forschungsflugzeug ISTAR beim Ground-Vibration-Test im Hangar

Jedes Flugzeug schwingt im Flug oder beim Starten und Landen. Wichtig ist hierbei, dass kritische Schwingungsvorgänge vermieden werden. Um dies zu gewährleisten, ist der Standschwingungsversuch (oder auch Ground Vibration Tests, kurz GVT) ein Schlüsselement, damit ein neues Luftfahrzeug seine zertifizierte Flugtauglichkeit überhaupt erlangen kann.

Eine weniger aufwendige Weiterentwicklung des GVT sind die sogenannten Taxi Vibration Tests (TVT), bei denen das Flugzeug auf der Landebahn rollt. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat im Juni 2021 sein neues Forschungsflugzeug Falcon 2000LX ISTAR (In-flight Systems and Technology Airborne Research) diesem Tests erfolgreich unterzogen. Die Tests fanden am DLR-Standort Braunschweig statt.

Während der Messkampagnen sammeln die Wissenschaftler des DLR-Instituts für Aeroelastik Daten für den Aufbau des digitalen Zwillinges des Flugzeugs. Gleichzeitig erprobten sie neue Testmethoden, mit denen zukünftige Schwingungsversuche noch effizienter und genauer gestaltet werden können.

Sowohl beim GVT als auch beim TVT steht vor allem die Erfassung von Schwin-

gungsfrequenzen und -formen wie zum Beispiel Flügelbiegung und -verdrehung im Mittelpunkt. Im Flug kann bei Fehlkonstruktion des Flugzeugs eine Überlagerung dieser Eigenschwingungsformen Flatterscheinungen auslösen, die zu unerwarteten Vibrationen im Flug bis hin zum Bruch der Struktur führen könnten.



Schwingungserreger am Querruder des ISTAR

Über 200 Sensoren geben Aufschluss

Für die Versuche statteten die Forschenden alle wesentlichen Bauteile des Flugzeugs wie die Flügel, das Leitwerk, den Rumpf und die Steuerflächen mit sogenannten Beschleunigungssensoren aus. „Selbst kleinste Bewegungen zeichnen die insgesamt über 200 Beschleunigungssensoren auf“, berichtet Julian Sinske vom Göttinger DLR-Institut für Aeroelastik. „Der Test diente dazu, das Schwingungsverhalten des Basisflugzeuges genau zu untersuchen und damit das Computermodell des ISTAR auf den Stand der Wirklichkeit zu bringen“. So können die Wissenschaftler später Änderungen wie zum Beispiel Anbauten für zukünftige Forschungskampagnen bereits vor dem Einbau am Computermodell simulieren.

Erst im Stand, dann in der Bewegung

Neben dem Ground Vibration Test führten die Wissenschaftler auch einen sogenannten Taxi Vibration Test (TVT) mit dem ISTAR durch. „Beim Taxi Vibration Test ziehen wir das Flugzeug mit einem Schlepper über die Landebahn und die Taxiways, in diesem Fall die des Braunschweiger Forschungsflyhufens“, erklärt Sinske. „Dabei wird das Flugzeug in der

Rollbewegung durch die kleinen Unebenheiten in der Fahrbahn zu Schwingungen angeregt.“ Der TVT diene dazu, die Flugtestinstrumentierung des ISTAR, bestehend aus 62 Beschleunigungssensoren und 40 Dehnungssensoren, zu überprüfen und so Referenzwerte für den ISTAR zu Beginn seiner Dienstzeit im DLR zu erzeugen.

Der Aufwand eines TVT ist deutlich geringer als der eines GVT. So entfällt beispielsweise ein Großteil der Messausrüstung, die für die Standschwingungsversuche gebraucht wird. Durch die Anregung des Flugzeugs über die Unebenheiten der Taxiways erhalten die For-

schenden wichtige Grundaussagen hinsichtlich der dynamischen Eigenschaften. Auf Kontrollmonitoren können sie dann beispielsweise Schwingungsausschläge der Tragflügel erfassen und das strukturdynamische Verhalten identifizieren. Anhand der Ergebnisse des TVT können die Wissenschaftler künftig durch Wiederholung dieses Tests mit weniger Aufwand kleinere Änderungen an der Struktur des Flugzeuges experimentell überprüfen.

Das DLR-Forschungsflugzeug ISTAR

ISTAR ist das jüngste Mitglied der DLR-Forschungsflotte und kann nach seinem

kompletten Ausbau Eigenschaften neuer Flugzeugentwürfe real oder virtuell, bemannt oder unbemannt unter realen Betriebsbedingungen testen. Dabei ermittelt das Flugzeug Daten für die optimierte Aerodynamik sowie Flugführung und -regelung. Zudem ermöglicht es einen neuen großen Schritt in Richtung Digitalisierung der Luftfahrt: Für den ISTAR wird das DLR erstmals einen digitalen Zwilling erschaffen, der ihn sein ganzes Flugzeugleben begleiten soll.

Text und Fotos: DLR

FINANZIELLE FÖRDERUNG VON JUNGEN LUFTSPORTLERN DIE DEUTSCHE LUFTFAHRTSTIFTUNG STELLT SICH VOR

Was tun, wenn das Geld nicht reicht, der Wunsch zu fliegen aber groß ist? Die Deutsche Luftfahrtstiftung (DLS) hat sich zum Ziel gesetzt, bedürftigen jungen Menschen den Einstieg in die Fliegerei durch finanzielle Unterstützung zu erleichtern. Dazu bietet sie unter anderem ein Segelflug-Stipendium an, aber auch zinsfreie Corona-Darlehen sind derzeit zu haben – sie werden angeboten, um die Fliegerei auch in finanzieller Notlage fortsetzen zu können. Björn Feldmann von der DLS erklärt, wo die Stiftung helfen kann.

„Fliegen ist teuer!“ Wie oft hört man diesen Satz? Doch meist sind die Leute erstaunt, wenn sie diese Pauschalaussage mal recherchieren. Und ich rede jetzt nicht von der Recherche auf irgendeiner Billigfluglinien-Homepage. Wenn in einer Luftsport- oder Fliegerzeitschrift von „Fliegen“ die Rede ist, dann meint man natürlich „selber fliegen“.

Der Luftsport ist sicher kein elitärer Sport, aber auch wenn mit Modellflug und Segelflug gleich zwei Sparten einen günstigen Einstieg bieten, stoßen bestimmt manche, die sich fürs Fliegen interessieren, an die Grenzen ihrer finanziellen Möglichkeiten.

Doch damit kann jetzt Schluss sein! Die 2018 gegründete Deutsche Luftfahrt-

stiftung (DLS) hat sich unter anderem zum Ziel gesetzt, jungen Menschen den Einstieg in die Welt der erlebbaren dritten Dimension zu erleichtern. Dazu bietet sie das Segelflug-Stipendium an. Es bezuschusst beispielsweise den Mitgliedsbeitrag und die Start- und Flugzeitgebühren, aber auch Einmalzahlungen wie Aufnahmegebühr, Flugzeugpauschalen oder Kosten eines Fliegerlagers, eines Lehrgangs etc. Auf der Homepage der Stiftung (www.luftfahrtstiftung.de) findet man unter dem Menüpunkt „Förderung“ alle Bedingungen und das Antragsformular.

Möglichst vielen jungen Leuten soll die Freude am Fliegen ermöglicht werden. Schließlich ist es nicht nur eine Förderung des Luftsports an sich, sondern auch der Persönlichkeitsbildung und Teamfähigkeit der zukünftigen Piloten. Selbstverständlich läuft das Ganze noch leiser als der Vorbeiflug eines Segelflugzeuges ab – sprich, auf Datenschutz und Vertraulichkeit wird geachtet.

Im Zuge der derzeitigen Pandemie wird mit dem sogenannten Corona-Darlehen auch ein Beitrag zur Covid-19-Situation geleistet: Wenn Haushalte durch die Krise in wirtschaftliche Schwierigkeiten gekommen sind, soll das nicht dazu führen, dass Jugendliche ihr Engagement in einem Luftsportverein aufgeben müssen.

Auch dazu gibt es auf der Homepage ein Infoblatt und den Antrag.

Die Deutsche Luftfahrtstiftung möchte aber nicht nur im Bereich Luftsport und Jugend aktiv bleiben. Als weitere Betätigungsfelder sollen Studium und Beruf, Forschung und Technik, sowie Sicherheit und Infrastruktur ausgebaut werden. So kann die DLS beispielsweise die gemeinnützige Arbeit von Luftsportvereinen durch Informationsveranstaltungen zur Flugsicherheit unterstützen oder Anschaffungen von Flugsicherheitsausrüstung (Transponder, Flarm etc.) bezuschussen. Nehmt einfach Kontakt zu uns auf.

Wenn einer von euch diese Zeilen mit dem Gedanken „ich würde gerne unterstützen!“ liest, auch dann kann man sich gerne an die Stiftung wenden (info@luftfahrtstiftung.de). Sie ist immer auf der Suche nach Partnern und Spendern, die helfen wollen. Die DLS ist als gemeinnützig anerkannt, sodass Geld- und Sachspenden in voller Höhe steuerlich geltend gemacht werden können.



Alle Infos gibt es unter www.luftfahrtstiftung.de.

Text: Björn Feldmann, Mitglied des Kuratoriums Deutsche Luftfahrtstiftung
Mit freundlicher Genehmigung des Magazins LuftSport

HUBSCHRAUBER-WETTKAMPF

TAKE-OFF IM HELIKOPTERFLUGSPORT



In Mengen wird am 4. September der DHC-Cup ausgetragen. Dort wie auch bei weiteren Veranstaltungen des Deutschen Hubschrauber Clubs sind Interessierte auch anderer Luftsportarten jederzeit willkommen

Nach nahezu zwei Jahren pandemiebedingter Wettkampf-Zwangspause startet der Deutsche Hubschrauber Club (DHC) im September wieder seine sportlichen Events. Um auch neu formierten Crews und Anfängern den Einstieg ins Wettbewerbsfliegen leicht zu machen, wird die Auftaktveranstaltung am **Samstag, 4. September 2021**, in Mengen (EDTM) als DHC-Cup ausgetragen.

Geflogen werden die Disziplinen „Fender Rigging“ und „Slalom“. Das Regelwerk des DHC-Cups orientiert sich zwar an den internationalen FAI-Regeln, ist jedoch erheblich abgespeckt und fliegerisch locker

umzusetzen. Mit seinem eintägigen DHC-Cup, der in das Herbst-Trainingslager (3. bis 5. September) am Flugplatz Mengen integriert ist, möchte der DHC auch Interessierte anderer Luftsportarten ansprechen. So sind Copiloten, Schiedsrichter oder Bodenhelfer herzlich willkommen, zur Teilnahme benötigen sie keine Pilotenlizenz. Das entsprechende Coaching gibt's von erfahrenen Wettbewerbsteilnehmern direkt vor Ort.

Helikopterflugsport-Interessierte, die im Norden, Nordosten und Nordwesten der Republik beheimatet sind und die Wettbewerbsdisziplinen noch nicht kennen,

können diese auch am Wochenende 18./19. September auf dem Flugplatz Diepholz (ETND) „ausprobieren“. Beim Fly-in des Deutschen Hubschrauber Clubs werden die Trainingsparcours am Platz aufgebaut. Zudem bleibt beim abendlichen Get-together auch noch Zeit zum ausführlichen Erfahrungsaustausch.



Ansprechpartner beim Deutschen Hubschrauber Club:
Michael.Schauff@t-online.de

Text: Renate Strecker
Foto: DHC

ELECTRIFLY-IN SWITZERLAND

TREFFEN DER ELEKTROFLIEGER

Das Electrify-In – ein Fly-In für Flugzeuge mit Elektro- und Hybridantrieb – wird am Wochenende des 11. und 12. September bereits zum fünften Mal auf dem Airport Grenchen in der Schweiz ausgetragen.

Zu sehen sind Neuheiten und Flugzeuge, die mit innovativen Antrieben, sei es elektrisch oder mit Hybrid, ausgestattet sind. Für die Besucher gibt es ein umfangreiches Programm, darunter auch Vorträge bei einem Symposium.

Zum dritten Mal sind Flugteams darüber hinaus eingeladen, an der sogenannten eTrophy teilzunehmen – einem Wettbewerb, bei dem die längste zurückgelegte elektrisch- und/oder hybridangetriebene Flugdistanz nach Grenchen ausgezeichnet wird. Im Vorjahr hatte Klaus Ohlmann den Wettbewerb gewonnen, doch auch das tschechische Siegerteam von 2019 um Martin Stepanek könnte in diesem Jahr wieder vorn mitmischen.

Die Regeln der eTrophy wurden angepasst: Die registrierten Flugzeuge wer-

den nun in drei Kategorien um die Auszeichnungen fliegen: elektrisch-angetriebene Flugzeuge, hybrid-angetriebene Flugzeuge und Segelflugzeuge.

Der sogenannte eTalk ist dem Thema „Generation Y – nächster Schritt in der Luftfahrt“ gewidmet und wird von Dominique Gisin moderiert. Die Podiumsdiskussion mit jungen Menschen aus unterschiedlichen Bereichen soll verschiedene Aspekte der „neuen“ Fliegerei beleuchten. Dabei geht es unter anderem darum zu erfahren, worin der Reiz liegt, sich auch heute mit der Fliegerei zu befassen, Pilot zu werden oder einen anderen Beruf in dieser Branche zu wählen.



Weitere Informationen sind auf der Webseite www.electrify-in.ch oder auf Facebook und Instagram zu finden.



Am Schweizer Regional-Airport in Grenchen treffen sich die Fans der Elektroantriebe in der Luftfahrt am 11. und 12. September

Text: red.
Foto: Electrify-In

ZUKUNFTSPLÄNE:

FRACHTDROHNEN AM BODENSEE-AIRPORT

Am Bodensee-Airport in Friedrichshafen sollen in Zukunft unbemannte Drohnen unterwegs sein: Der Flughafen hat eine Absichtserklärung mit dem britischen Unternehmen Dronamics unterzeichnet. Dieses plant 2023 den Aufbau eines Frachtnetzwerks mit den Geräten. Dabei sollen mehrere europäische Länder mit dieser Technologie verbunden werden.

Dronamics hat sich nach eigenen Angaben zum Ziel gesetzt, über neue sogenannte „Droneport Frachter Hubs“ Auslieferungen innerhalb von 24 Stunden in Europa zu ermöglichen. Dafür sollen Drohnen eingesetzt werden, die in Zukunft von und nach Friedrichshafen operieren. Einige dieser Technologieträger sollen dabei auch in Friedrichshafen stationiert werden.

Die unterzeichnete Absichtserklärung umfasst die notwendigen Lagerflächen für die zu transportierenden Güter, Abstellflächen für die Drohnen sowie die kommerziellen Rahmenbedingungen nach einer Einführungsphase.



Drohnen des Typs „Black Swan“ sollen künftig von und nach Friedrichshafen operieren und auch dort stationiert werden

Die sich demnächst in der Flugerprobung und Zertifizierung befindliche Drohne wird unter dem Namen „The Black Swan“ betrieben und kann nach Angaben des Unternehmens eine Nutzlast von 350 Kilogramm transportieren. Die Reichweite des Black Swan beträgt laut Herstellerangaben 2.500 Kilometer. Durch die Verknüpfung von bis zu 22 Droneports in Europa (unter anderem Belgien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Italien Schweden, Portugal etc.) soll eine Abdeckung des gesamten europäischen Raums erreicht werden.

Mit Dronamics als Kooperationspartner würden der Industrie in der Bodensee-Region neue Möglichkeiten des Warenverkehrs eröffnet, so der Geschäftsführer des Flughafens, Claus-Dieter Wehr. Zudem könne man damit auch die Stärke des Airports in der Region unter Beweis stellen.

Text: red.
Foto: Dronamics/Bodensee-Airport

NEUER TERMIN DER MOTORWORLD CLASSICS BODENSEE

OLDTIMER-MESSE SOLL 2022 WIEDER STATTFINDEN



Auf der Motorworld Classics Bodensee gibt es jede Menge historische Flugzeuge zu sehen

Die Motorworld Classics Bodensee ist für Freitag, 6. Mai, bis Sonntag, 8. Mai 2022 auf dem Messegelände in Friedrichshafen geplant. Zu erleben gibt es dort die klassische Mobilität zu Lande, zu Wasser und zu Luft. Mithin werden auch viele historische Flugzeuge zu sehen sein.

Die Messe war coronabedingt bereits mehrfach verschoben worden, zuletzt sollte sie im April 2022 stattfinden. Auf Wunsch vieler Aussteller wurde sie nun aber ein weiteres Mal um etwa fünf Wochen auf Anfang Mai verlegt.

Die Messe bietet ein breites Verkaufsprogramm, von kompletten Oldtimern bis hin zu Bekleidung und Zubehör. Angebote für Oldtimer-Rallyes, Reisen, Hotels und seltene Accessoires runden die Produktwelt der Messe ab. Für Schrauber stehen den Besuchern Fachbetriebe mit Rat und Tat zur Seite, auch Anbieter von Spezialwerkzeugen, Pflegeprodukten, Ersatzteilen und Zubehör freuen sich auf Interessierte.



Weitere Infos gibt es unter online unter www.motor-world-classics-bodensee.de sowie auf Facebook.

Text: red.

Foto: Messe Friedrichshafen

UMWELT

FORSCHUNGSERGEBNISSE VON DLR UND NASA

GERINGERE KLIMAWIRKUNG VON KONDENSSTREIFEN DURCH NACHHALTIGE KRAFTSTOFFE

Gemeinsame Forschungsflüge der NASA und des DLR über Deutschland haben wichtige Erkenntnisse über die Verringerung der klimaschädlichen Wirkung von Kondensstreifen erbracht



Kondensstreifen verursachen noch vor CO₂ den größten Anteil zur Klimaerwärmung durch die Luftfahrt. Nun haben Forschende des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemeinsam mit der NASA herausgefunden, dass sich die Klimawirkung von Kondensstreifen durch nachhaltige Kraftstoffe senken lässt.

Mit der Verwendung einer 50:50-Mischung aus Kerosin und nachhaltigem Kraftstoff (SAF) erzielten sie eine Halbierung der Eiskristallanzahl in Kondensstreifen unter realen Flugbedingungen. Dies führt zu einer 20 bis 30 Prozent geringeren Klimawirkung der Kondensstreifen. Das Forscherteam berichtet seine Ergebnisse in der aktuellen Ausgabe des Fachjournals Nature Communications Earth and Environment. Die Ergebnisse zeigen einen Weg, um die Klimawirkung des Luftverkehrs bereits kurzfristig spürbar zu verringern.

„Wir konnten bei den gemeinsamen Flugversuchen des DLR und der NASA 2018 eindeutig nachweisen, dass weniger Rußpartikel durch nachhaltige Kraftstoffe in den Abgasen weniger Eiskristalle in Kondensstreifen zur Folge haben. Dazu sind die Eiskristalle im Mittel etwas größer“, erklärt Prof. Christiane Voigt vom DLR-Institut für Physik der Atmosphäre in Oberpfaffenhofen. „Dieser Nachweis ist ein Durchbruch für die Möglichkeiten einer klimafreundlicheren Luftfahrt. Denn eine geringere Anzahl von Eiskristallen verringert den durch Kondensstreifen verursachten zusätzlichen Energieeintrag in die Atmosphäre. Damit verringert sich die klimawärmende Wirkung der Kondensstreifen-Bewölkung deutlich.“

Verfolgungsflug im Abgasstrahl

Die Flugversuche hatten bereits 2018 von der Ramstein Air Base in Rheinland-Pfalz begonnen. Mehrfach flog das DLR-Forschungsflugzeug ATRA, ein Airbus A320, mit verschiedenen Kraftstoffmischungen über Deutschland. Darunter befand sich reines Jet A-1 Kerosin als Referenz sowie 70:30- und 50:50-Mischungen von Kerosin und dem nachhaltigen Bio-Kraftstoff HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids). Das NASA-Forschungsflugzeug DC-8 folgte dem A320 mit ein bis zwei Minuten Verzögerung, um Daten über dessen Emissionen und Kondensstreifen zu erfassen. Dabei kamen zahlreiche größtenteils von NASA und DLR installierte Messgeräte zum Einsatz.

Nachhaltige Flugkraftstoffe

Nachhaltige Kraftstoffe werden ohne Erdöl aus regenerativen Quellen gewonnen und weisen einen geringeren CO₂-Fußabdruck als fossiles Kerosin auf. Hier sind Kraftstoffe auf Basis von Pflanzen oder Abfällen denkbar, aber auch in

naher Zukunft sogenannte E-Fuels, die mithilfe von regenerativen Energien und nachhaltig gewonnenem, sogenanntem „grünem“ Wasserstoff synthetisiert werden. „Alle diese nachhaltigen Kraftstoffe haben gemeinsam, dass sie ohne zyklische Kohlenwasserstoffe, sogenannte Aromate, produziert werden können“, erläutert Dr. Patrick Le Clercq, Projektleiter vom DLR-Institut für Verbrennungstechnik in Stuttgart. „Weniger Aromate im Kraftstoff bedeutet weniger Ruß in den Emissionen und damit weniger Eiskristalle in den Kondensstreifen. Damit verringern nachhaltige Kraftstoffe die beiden größten klimawärmenden Effekte der Luftfahrt, Kondensstreifen und den CO₂-Fußabdruck.“

Ruß, Eiskristalle, Kondensstreifen

Flugzeugtriebwerke stoßen Rußpartikel aus. Diese wirken als Kondensationskeime für kleine unterkühlte Wassertropfen, die sofort zu Eiskristallen gefrieren und als Kondensstreifen am Himmel sichtbar werden. Die Eiskristalle der Kondensstreifen können bei feucht-kalten Bedingungen in Höhen von etwa acht bis zwölf Kilometern mehrere Stunden bestehen und hohe Wolken, sogenannte Kondensstreifen-Zirren bilden. Diese Wolken können je nach Sonnenstand und Untergrund lokal eine wärmende oder kühlende Wirkung entfalten. Dabei zeigen Forschungsarbeiten, dass global die wärmende Wirkung überwiegt. Das Auftreten dieser Wolken ist zeitlich und räumlich äußerst variabel, sodass einige wenige Kondensstreifen-Hotspots für einen großen Teil der wärmenden Wirkung verantwortlich sind.

Kondensstreifen und die resultierenden Kondensstreifen-Zirren verbleiben nur einige Stunden am Himmel. Ist die Anzahl ihrer Eiskristalle verringert, reduziert sich ihre wärmende Wirkung zeitnah. Das macht den gezielten Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen auf Flugrouten mit häufiger Kondensstreifenbildung besonders attraktiv, um eine schnelle Wirkung für den Klimaschutz zu erzielen. Die Vermeidung von CO₂-Emissionen durch fossile Brennstoffe bringt langfristig einen wichtigen Gewinn, denn CO₂ verbleibt

mehr als 100 Jahre in der Atmosphäre und treibt die Erderwärmung an.

„Mit den sogenannten Sustainable Aviation Fuels SAF verfügen wir über eine Brückentechnologie auf dem Weg zu einer emissionsfreien Luftfahrt“, erklärt Dr. Markus Fischer, Bereichsvorstand Luftfahrt des DLR.

Nächster Schritt: Fliegen mit 100 Prozent nachhaltigem Kraftstoff

Nach den vielversprechenden Ergebnissen für 50:50-Mischungen aus Kerosin und nachhaltigem Kraftstoff schauen die Forschenden nun darauf, wie sich Flüge mit reinem SAF auf die Emissionen und Kondensstreifen auswirken. Dazu fanden kürzlich gemeinsame Flugversuche von Airbus, Rolls-Royce, DLR und weiteren Partnern statt. Im Rahmen des Projekts ECLIF 3 flog ein Airbus A350-900 mit dem reinen nachhaltigen Flugkraftstoff HEFA, verfolgt vom DLR-Messflugzeug Falcon 20-E. Die Daten der Flüge werden derzeit ausgewertet. Weitere Testflüge sind für den Herbst 2021 geplant.

Text und Foto: DLR

– Anzeige –



The advertisement is for Friebe's 70th anniversary. It features a blue background with a white airplane icon in a circle at the top left, containing the text 'FRIEBE FLUGBEDARF'. To the right, 'FRIEBE' is written in large white letters, with '1951-2021' below it. In the center, '70 Jahre' is written in large white numbers, with 'Verbunden mit der Luftfahrt' underneath. A Bose A20 aviation headset is shown in the lower right. At the bottom, the text reads: 'BOSE A20 AVIATION HEADSET', 'Friebe Luftfahrt-Bedarf GmbH', 'City Airport · 68163 Mannheim', '+49 621 - 700 189-0', and 'www.friebe.aero · info@friebe.aero'.



BESSERE KLIMABILANZ BEIM FORMATIONSFLUG: SURFEN AUF DER WIRBELSCHLEPPE

In Simulationen wird deutlich, wie Airliner auf Langstreckenflügen vom „Surfen“ auf den Wirbelschleppen vorausfliegender Maschinen profitieren können

Zugvögel schonen ihre Energieresourcen im Flug geschickt durch Bildung von V-Formationen. Die hinteren Vögel „surfen“ dabei geradezu auf den vom Vordertier verursachten Luftwirbeln und können so auf ihrer langen Reise Kräfte einsparen. Die Übertragung dieses Prinzips auf Verkehrsflugzeuge im großen Stil untersucht das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).



Vögel nutzen den Formationsflug, um Energie zu sparen. Dies lässt sich laut DLR auch auf Flugzeuge übertragen

Im Projekt FORMIC (Formation Flight Impact on Climate) haben Forschende mit Softwaretools berechnet, welche Langstreckenflüge über den gesamten Globus sich für Formationen zweier Luftfahrzeuge eignen. Mit den vom DLR durchgeführten Studien konnte ermittelt werden, dass sich der Treibstoffverbrauch durch Formationsflüge um bis zu fünf Prozent und die Klimawirkung um bis zu 25 Prozent verringern lassen könnten.

Ein Flugzeug zieht immer zwei gegenläufige Luftwirbel, sogenannte Wirbelschleppen, hinter sich her. Beim Starten und Landen sind diese Luftverwirbelungen für Flugzeuge gefährlich, weshalb immer eine gewisse Zeit zwischen startenden oder landenden Flugzeugen auf der gleichen Landebahn verstreichen muss.

Im Reiseflug sind die Wirbelschleppen allerdings in der Regel sehr stabil. Beim Formationsflug bringt ein spezielles Flugmanöver das hinterherfliegende Luftfahrzeug in den entsprechenden aufsteigenden Luftstrom des Vordermanns, wo es der Autopilot sicher und kontrolliert in Position hält. Das hintere Flugzeug nutzt die Wirbelschleppe und lässt sich davon nach oben treiben. In der Fachsprache heißt dieses Prinzip Air Wake Surfing for Efficiency (AWSE). „Der hintere Flieger surft quasi auf der Wirbelschleppe des vorderen und kann durch die zusätzliche

Energie seinen Schub reduzieren. Die hierdurch erreichte Treibstoffeinsparung führt dann wiederum zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen“, veranschaulicht DLR-Projektleiter Dr. Tobias Marks die Funktionsweise.

Weniger Wolken, weniger Erderwärmung

Ein weiterer Vorteil ist, dass die Klimawirkung von zwei nah hintereinanderfliegenden Flugzeugen geringer ist als von zwei unabhängigen Flügen. Wenn der durch die Treibstoffverbrennung ausgestoßene Ruß auf feuchte Luft in der Atmosphäre trifft, kondensiert diese zu Kondensstreifen. Diese sind physikalisch nichts anderes als Wolken und können das Klima beeinflussen, weil die Wolkendecke die Wärme in der Atmosphäre hält. Die Kondensstreifen von den beiden Formationsflugzeugen müssen das in der Atmosphäre befindliche Wasser unter sich aufteilen. Somit können sich diese weniger stark ausbilden als bei zwei separat fliegenden Flugzeugen. Dies führt folglich zu einer geringeren Klimawirkung.

Gemeinsam um die Welt fliegen

Vor Pandemiezeiten waren täglich mehrere Tausend Flüge mit verschiedenen Flugzeugtypen in unterschiedlichen Höhen um den ganzen Globus unterwegs. Eine Herausforderung stellt daher die Integri-

on von Formationsflügen in das bestehende weltweite Luftverkehrssystem dar. Zur Identifikation geeigneter Formationspartner hat das DLR-Institut für Lufttransportsysteme das Software Toolkit MultiFly entwickelt. Der Einfachheit halber wurden in der Studie zunächst ausschließlich Langstreckenflüge mit dem gleichen Flugzeugtyp betrachtet. Auf Langstreckenflügen bietet der Formationsflug das größte Potenzial, Treibstoff einzusparen.

Das Toolkit berechnet, wo sich zwei Formationspartner treffen, welche gemein-

same Route sie fliegen und wo sie sich schließlich wieder trennen und jeder seinen Zielflughafen ansteuert. Der entscheidende operationelle Erfolgsfaktor ist, die Flugpärchen zu finden, die bei unterschiedlichen Startpunkten eine möglichst lange Zeit gemeinsam fliegen. Darüber hinaus ermittelt MultiFly die zu erwartenden Treibstoff- und Emissionseinsparungen. „Betrachten wir den Luftverkehr weltweit, so könnten wir durch Formationsflug mit verhältnismäßig geringem Aufwand einen großen, positiven Effekt auf den Klimaschutz für unsere

Erde erreichen“, erklärt Wissenschaftler Marks.

Forscherteams des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt arbeiten gemeinsam mit der Technischen Universität Hamburg und der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen in dem vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) geförderten Projekt FORMIC.

Text: DLR

Fotos: Pixabay (Sabine Löwer), DLR

FÜNFTER JAHRESTAG DER ERDUMRUNDUNG MIT SONNENENERGIE

BRISTELL ENERGIC ALS SPIN-OFF VON SOLAR IMPULSE

Aus Anlass der vor fünf Jahren mit dem Solarflugzeug Solar Impulse absolvierten Weltumrundung fand am 19. Juli 2021 am Flugplatz Sion/Schweiz eine Feier statt, bei der die Piloten Bertrand Piccard und André Borschberg ihre Gedanken über eine nachhaltige Luftfahrt zum Besten gaben. Als Solar Impulse am 26. Juli 2016 nach einer Weltumrundung in Abu Dhabi landete, galt dies für viele als Symbol für die Energiewende.

Bertrand Piccard gründete eine Stiftung: die Solar Impulse Foundation. Sie ist eine

gemeinnützige Organisation, die vom Entdecker und Botschafter für saubere Technologien gegründet wurde. Sie setzt sich dafür ein, technologische Lösungen zu finden und zu fördern, welche die Umwelt gewinnbringend schützen können.

Vor Kurzem hat die Stiftung ihr erstes Ziel erreicht: 1.000 solcher Lösungen zu finden, um das Solar Impulse Efficient Solution Label zu erhalten. Das Kennzeichnungsverfahren ist eine Bewertung, welche die wirtschaftliche Rentabilität umweltschonender Produkte und Ver-

fahren in den Bereichen Wasser, Energie, Mobilität, Infrastruktur, Industrie und Landwirtschaft bewertet.

Zu zweit flogen die beiden Piloten nun vom Flugplatz Sion mit der Bristell Energic, die von dem als Spin-off gegründeten Unternehmen H55 zu einem Elektroflugzeug weiterentwickelt wurde. H55 ist aus dem ersten Schweizer Projekt eines Elektroflugzeugs hervorgegangen. aEro, wie das Flugzeug hieß, wurde von Thomas Pfammatter und Dominique Steffen gemeinsam mit der deutschen Silence Aircraft und Siemens als Elekt-



Eine Bristell B23 dient als Versuchsträger für die Elektrifizierung



Zum fünften Jahrestag der Erdumrundung mit der Solar Impulse flogen Bertrand Piccard (links) und André Borschberg mit der Bristell Energic eine Runde am Flugplatz Sion in der Schweiz

roflugzeugprojekt auf Basis der deutschen Twister in Raron entwickelt. H55 ging später nach Auseinandersetzungen an neue Besitzer in Sion über, während sich die übriggebliebene Gruppe, die Dufour Aerospace 2017 in Visp sich mit dem Ziel neu formierte, einen Kippflügler zu entwickeln.

André Borschberg wurde CEO der umgebildeten Gesellschaft H55, die sich zunächst nur darauf konzentrierte, einen brauchbaren Versuchsträger für weitere

Elektrifizierungsversuche zu finden. Die Wahl fiel auf die tschechische Firma BRM. 2019 zeigte man auf der AERO bereits den Versuchsträger, der zunächst auch kaum beachtet wurde. Es handelt sich bei dem Muster Bristell B23 um ein Ganzmetallflugzeug, das inzwischen nicht nur als UL, sondern auch als Motorflugzeug zugelassen ist.

Inzwischen arbeitet auch der tschechische Hersteller an einer eigenen Zertifizierung als Elektro-Motorflugzeug. H55

will aber sein Antriebssystem nach der Zulassung anderen Flugzeugherstellern zugänglich machen. André Borschberg meinte: „Die Bristell Energic ist der erste kommerzielle Schritt als Elektroflugzeug nach unserer Weltumrundung mit Solar Impulse. Viele weitere Flugzeuge werden entweder zu Elektroflugzeugen umgebaut oder neu konstruiert werden, um die enormen Vorteile der Elektroflugzeuge voll auszuschöpfen.“

Auch wenn bereits eine Reihe anderer E-Flugzeuge existieren und sogar schon zugelassen sind, so dürfte die Bristell Energic zu der ausgereiftesten Konstruktion zählen.

Parallel zu den Arbeiten an der Bristell Energic erhielt H55 einen Auftrag aus den USA, das Batteriesystem für die De Havilland Beaver über den E-Motorhersteller MagniX der Harbour Air effizienter zu machen. H55 hat sich – wie schon beim Bristell Energic – darauf spezialisiert, das Batterie Management System (BMS) so zu verbessern, dass die Energie aus den Lithium-Ionen-Zellen optimal genutzt werden kann. Dieses Know-how zu vermarkten, ist eine der Aufgaben der Versuchsabteilung des Sioner Unternehmens.

Text: Elisabeth Hilpert
Fotos: Solar Impulse Foundation, H55

LUFTSPORTJUGEND

BITTE BEACHTEN:

WICHTIGER HINWEIS ZUR BWLV-LANDESJUGENDVERSAMMLUNG

Am Samstag, 11. September 2021, findet auf dem Wächtersberg nicht nur das Jugend-Fly-In, sondern auch die BWLV-Landesjugendversammlung mit Wahlen und neuer Landesjugendordnung statt. **Wichtig hierbei: Sollte wetterbedingt das Fly-In verschoben werden, findet dennoch die Landesjugendversammlung wie geplant am 11. September um 18 Uhr auf dem Wächtersberg statt!**

Der BWLV Fachausschuss freut sich auf die Luftsportjugend und zahlreiches Erscheinen zur Landesjugendversammlung.

Weitere Infos zur Anmeldung für das Fly-In finden sich unter wp.fswaechtersberg.de. Infos zur Landesjugendversammlung gibt es unter www.bwlv.de → Jugend → BWLV-Veranstaltungen → Landesjugendversammlung und Fly-In.

Text: Claudia Marianowski

KANDIDAT FÜR DIE NACHFOLGE ALS LANDESJUGENDLEITER: **TIM STEINER STELLT SICH VOR**



Bei der Landesjugendversammlung am 11. September stellt sich Tim Steiner als neuer Landesjugendleiter zur Wahl

Bei der BWLV-Jugendversammlung, die am Samstag, 11. September 2021, auf dem Flugplatz Wächtersberg stattfindet (siehe Hinweiskasten auf Seite 14) stehen unter anderem auch Wahlen an. Nachdem Oliver Goller nach vielen Jahren als Jugendleiter dieses Ehrenamt künftig nicht weiter ausüben wird, hat sich Tim Steiner als neuer Landesjugendleiter zur Wahl gestellt.

Tim Steiner, Jahrgang 1996, lebt in Aalen und ist Student. Sein Heimatverein ist der Luftsportverein Backnang-Heinigen. Seit 2012 hat er die Lizenz zum Segelfliegen, und er ist seit vielen Jahren im BWLV aktiv, zuletzt als Bezirksjugendleiter Nordwürttemberg. Nachfolgend stellt er sich vor:

„Hallo liebe Luftsportler, mein Name ist Tim Steiner. Seit 2012 bin ich aktives Mitglied beim Luftsportverein Backnang-Heinigen (EDSH). Vom Fliegen fasziniert war ich schon von klein auf. Die Faszination Fliegen beinhaltet für mich aber

nicht nur die Technik, die Physik und den Sport, sondern vor allem auch die Kameradschaft und das Miteinander im Luftsport. Beim Jugendleiterlehrgang 2015 bin ich erstmals mit dem Fachausschuss Jugend des BWLV in Berührung gekommen. Damals hatte die Jugendarbeit auf Landesebene und das umfassende Angebot des Fachausschusses mein Interesse geweckt.

Seit der Frühjahrstagung 2016 arbeite ich in diesem Team mit. Beim Gipfeltreffen 2019 wurde ich zum Bezirksjugendleiter Nordwürttemberg gewählt. Am 11. September 2021 werde ich mich bei der Landesjugendversammlung als Landesjugendleiter zur Wahl stellen. Ich freue mich darauf, mich in Zukunft zusammen mit einem starken Fachausschuss-Team für die Bedürfnisse der Jugendlichen innerhalb des BWLV einzusetzen und zu engagieren.“

Text: red.
Foto: Tim Steiner

JETZT TERMIN VORMERKEN!

GIPFELTREFFEN DER BWLV-LUFTSPORTJUGEND

Dieses Jahr wieder vom BWLV-Fachausschuss Jugend geplant: Das Gipfeltreffen der Luftsportjugend! Es findet **von Freitag, 3. Dezember, bis Sonntag, 5. Dezember 2021**, statt und wird auch unter den aktuellen Umständen wieder ein Erlebnis der Extraklasse.

In welchem Rahmen das Gipfeltreffen stattfinden wird, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht genau gesagt werden, aber der Fachausschuss Jugend ist mitten in der Planung und freut sich sehr, die Luftsportjugend wieder begrüßen dürfen. Dieses Jahr geht es, für alle gut zu erreichen, in die Mitte von Baden-Württemberg (so viel sei schon mal verraten). Im adler, auf der BWLV-Website sowie auf Facebook und Instagram findet sich in Kürze alles Weitere.

Bei Fragen bitte einfach eine Mail an das Planungsteam Karla und Sara via koch@bwlv.de schicken.

Text und Grafik: Karla Koch



BESONDERE EHRUNG

WILHELM EIMERS IN DIE FAI CIA HALL OF FAME AUFGENOMMEN



Der Gasballonpilot Wilhelm Eimers hat eine hohe Ehrung erhalten

Es ist eine der höchsten Auszeichnungen für einen Ballonpiloten: Die Aufnahme in die FAI CIA Hall of Fame im Anderson Abruzzo Albuquerque Balloon Museum in den USA. Wilhelm (Willi) Eimers ist diese Ehre nun zuteilgeworden: Im März verkündete das Nominierungsgremium die Aufnahme des gebürtigen Duisburgers. Neben ihm wurde posthum auch der US-Amerikaner Jim Winker in die Hall of Fame aufgenommen.

Wilhelm Eimers ist weit über die Grenzen Deutschlands bekannt als einer der erfahrensten und profiliertesten Gasballonpiloten. Seit Erhalt seiner Lizenz 1979 hat er rund 1.400 Gasballonfahrten absolviert. Er verbrachte mehr als 10.000 Stunden in der Luft und hat als aktiver Ballonlehrer Piloten aus bislang 13 Ländern ausgebildet, darunter auch die USA, Kanada und Russland.

Am bekanntesten dürfte Eimers freilich als Teilnehmer der berühmten Gordon-Bennett-Rennen sein: Stolze 27 Mal war er dort schon dabei – so oft wie kein anderer. In diesen Rennen brachte er es auf insgesamt 30.551 gefahrene Kilometer in 1.270 Stunden und 33 Minuten. Er gewann das Gordon-Bennett-Rennen vier Mal und wurde neun Mal Zweiter.

Als Gasballonpilot hat er außerdem neun Mal an den America's Challenge/Remax-Langstrecken-Wettbewerben teilgenommen, bei denen er zwei Mal Zweiter wurde. Bei diesen Veranstaltungen legte er

fast unglaubliche 42.000 Kilometer mit einer Gesamtdauer von 1.630 Stunden oder rund 66 Tagen zurück. Zwölf dieser Fahrten waren mehr als 1.500 Kilometer lang, sechs sogar mehr als 2.000 Kilometer.

Last but not least hält Wilhelm Eimers zwei Weltrekorde über die längste Dauer von Ballonfahrten und er wurde 1993 bereits mit dem FAI Montgolfier-Diplom für Bestleistungen im Gasballon ausgezeichnet.

Die Einführungszeremonie in die Hall of Fame ist für Oktober 2021 während der Albuquerque Balloon Fiesta geplant – allerdings steht noch nicht fest, ob dies wegen der Corona-Pandemie dann auch tatsächlich stattfinden kann.

Text: red./FAI
Foto: FAI

DEUTSCH-FRANZÖSISCHE ZUSAMMENARBEIT IM BALLONSPORT

MEHR MITWIRKUNG WAGEN!



Gute Kooperation im Sinne der deutsch-französischen Freundschaft (v.l.): Volker Löschhorn und Serge Claude

Im französischen Ballonverband (Fédération Française d'Aérostation, FFAe) tut sich etwas in Sachen Beteiligung von Jugendlichen an der künftigen Gestaltung der Verbandsarbeit. Für die deutsche Seite ist es natürlich von Interesse, welche Entwicklungen beim langjährigen Partner im deutsch-französischen Jugendaustausch im Ballonfahren stattfinden.

Die Zusammenarbeit hat sich in den vergangenen Jahren intensiviert. Aus anfangs einem jährlichen Austausch wurden inzwischen drei: Zum Ballonjugendlager für Teens des Deutsch-Französischen Jugendwerks (DFJW) kam das Feriencamp für Mini-Ballöner bis etwa zwölf Jahren über Allerheiligen dazu, und jetzt noch ein Workshop, der sich an die noch jugendlichen Erwachsenen richtet.

Während die bisherigen Maßnahmen zwar auch Jugendliche aus dem Ballonsport ansprechen, so richten sie sich doch vorwiegend an Neulinge, die den Ballonsport erst kennenlernen möchten. Und es stellt sich die Frage, ob vielleicht auch Aktivitäten, die zur Aus- und Fortbildung im Ballonsport dienen, sei es im Bereich der Piloten oder Wettbewerber, deutsch-französisch gestaltet werden können.

Intensives Miteinander

Im neugewählten Direktorium der Fédération Française d'Aérostation hat Serge Claude den Vorsitz der Kommission für Jugend, Entwicklung und Innovation

übernommen. Serge Claude verantwortet die gemeinsamen Jugendaktivitäten seit einigen Jahren auf französischer Seite. Volker Löschorh, der die DFJW-Jugendlager vonseiten der Luftsportjugend des DAeC von Anfang an betreut hat, ist auch für diesen Bereich als Sachbearbeiter auf französischer Seite tätig – wodurch die intensive Zusammenarbeit sich auch personell manifestiert.

Bei der FFAe hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Zukunft wesentlich davon abhängt, Jugendliche sowohl als Mitglieder wie auch als Mitarbeiter zu gewinnen. Darum ist das Ziel, dass sie sich und ihre Vorstellungen einbringen können.

Einstiegschürden für Jugendliche gering halten

Neben denjenigen, die bereits feste Aufgaben übernommen haben, gibt es deswegen auch eine Gruppe, die mehr lose dabei ist und die Möglichkeit hat, sich bei Videokonferenzen und über weitere Online-Tools zu äußern – letztlich auch aus der Erkenntnis heraus, die Einstiegschürden für die Mitwirkung gering zu halten. Man darf gespannt sein, wie sich das entwickelt.

Text und Foto: Volker Löschorh

ANKÜNDIGUNG DER BSG STUTT GART

MEHRTÄGIGE BALLONVERANSTALTUNG MIT HERBSTWETTFAHRT AUF DEM CANNSTATTER WASEN



Nachdem es 2021 erneut kein Volksfest in Stuttgart geben wird, plant die Ballonsportgruppe (BSG) Stuttgart, eine mehrtägige Ballon-Veranstaltung auf dem Cannstatter Wasen durchzuführen. Die jährliche Freundschaftswettfahrt ist Teil des Treffens.

Termine:

- **Ballonveranstaltung „Stuttgarter Ballontage“:**
Freitag, 1. Oktober (Nachmittag), bis Sonntag 3. Oktober 2021 (Vormittag)
- **Herbstwettfahrt: Samstag, 2. Oktober 2021 (Nachmittag)**

Ziel:

Die BSG will das Ballonfahren, den Austausch und die Gemeinschaft der Sportler und Sportlerinnen (jung und alt) untereinander fördern und mit ihrem traditionsreichen Ballonsport in Stuttgart wieder einmal in der Öffentlichkeit präsent sein. Dazu plant die BSG ein interessantes Programm, das die vielfältigen Attraktionen von Stuttgart und des Cannstatter Wasens einbezieht. Zudem wird die BSG über die Tage an ihrem Startplatz (Sattelplatz) ein Jugendcamp einrichten – angelehnt an die seit bald 50 Jahren erfolgreichen Pfingstjugendlager.

Ballonfahrten:

Geplant sind mehrere Starts mit zwanglosen Aufgaben sowie die Herbstwettfahrt am Samstag als Wettfahrt mit anschließender Siegerehrung. Zur Herbstwettfahrt sind auch Ballonteam s herzlich eingeladen, die nur an diesem einen Start aus Stuttgart heraus Interesse haben und nicht die gesamte Zeit an der mehrtägigen Veranstaltung teilnehmen wollen. Ballongrößen bis maximal 4.000 Kubikmeter

Anzahl Teilnehmer:

An der Herbstwettfahrt am Samstag können bis zu 50 Ballone starten. Mit maximal 15 Teams plant die BSG die mehrtägige Veranstaltung „Ballontage Stuttgart“. Das Jugendcamp ist von der Personenzahl auf 40 Teilnehmer begrenzt.

Rahmenprogramm:

Mineralbad Leuze, Mercedes-Benz-Museum, Stuttgart-City/Königstraße sowie ein entsprechendes Programm an den beiden Abenden.

Übernachtung:

- a) Jugendcamp auf dem Sattelplatz,
- b) Campingplatz am Cannstatter Wasen,
- c) Stadthotel oder Hilton Garden Inn, beide in unmittelbarer Nähe zum Cannstatter Wasen.

Kosten:

Für die Veranstaltung selbst wird – wenn überhaupt – nur ein überschaubares Nenn geld erhoben. Kosten für Verpflegung und Propangas werden auf Selbstkostenbasis an die Crews weitergegeben. Für die Übernachtungen kommen die Teams auf.

Gäste/Teilnehmer an Einführungsflügen:

Können während der Veranstaltung mitgenommen werden, wobei die Organisation und Verantwortung ausschließlich beim jeweiligen Piloten liegen und die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sein müssen.

Corona:

Entsprechend der zum Zeitpunkt geltenden Bestimmungen wird das Programm gegebenenfalls angepasst.

Infos:

Alle Infos sowie die Ausschreibungs- und Anmeldeunterlagen gibt es unter www.ballonsportgruppe-stuttgart.de.

Text: red./BSG Stuttgart

DM F3K

EIN STÜCK ZURÜCK ZUR NORMALITÄT



Die Gewinner (v.l.): (hinten) André Walkenhorst, Henri Sander, Paul König; (vorn) Carolin Weihe, Aaron Haußmann und Leo Bednarz

Am 24. und 25. Juli fand die Deutsche Meisterschaft der Modellflug-Klasse F3K im niedersächsischen Uetze statt. Bei besten Wetterbedingungen, Sonnenschein und unter zehn Stundenkilometer Wind traten 35 Piloten an, um den Titel zu erringen.

Neben dem Titel des Deutschen Meisters ging es auch um Punkte in der World-Cup-Wertung der FAI und den Gewinn des Contest Eurotour-Flügels. Nachdem am Samstag neun Runden à fünf Gruppen geflogen werden konnten, ließ das Wetter am Sonntag noch vier weitere Runden zu.

Wettbewerbsleiter Sebastian Brandes zeigte sich sehr zufrieden mit dem Wettbewerb und lobte die familiäre Stimmung unter den Teilnehmern. „Man fühlte an diesem Wochenende ein Stück der alten Normalität“, sagte er und betonte gleichzeitig, dass der Wettbewerb nach einem von der Modellfluggruppe Uetze ausgearbeiteten Hygienekonzept durchgeführt wurde.

Am Sonntagnachmittag stand dann der neue Deutsche Meister fest: Der amtierende Weltmeister Henri Sander, Mitglied des ausrichtenden Vereins, gewann die Goldmedaille und ließ seine Teamkollegen Andre Walkenhorst und Paul König auf Platz zwei und drei hinter sich. Die Jugendwertung gewann Aaron Haußmann vor Carolin Weihe und Leo Bednarz.

F3K ist eine internationale Modellflugklasse, bei der ferngesteuerte Segelflugmodelle per Wurfstart in die Luft befördert werden, die dann durch Nutzung von Thermik möglichst lange (bzw. eine vorgegebene Zeit lang) fliegen müssen. Dabei kommt es neben Pilotengeschick auch auf eine optimale Wurftechnik zur Erzielung guter Wurfhöhen an.

Text und Foto: DAeC/red.

AKTUELLE REGELN FÜR GASTPILOTEN IN DEUTSCHLAND

Nach strengen Corona-Regelungen in den vergangenen Monaten sind Reisen nach Deutschland aus vielen Ländern wieder möglich. Was müssen ausländische Gäste beachten, wenn sie in Deutschland modellfliegen möchten? Rechtsanwalt Christian Walther hat die wichtigsten Bestimmungen zusammengefasst.

Modellflug außerhalb des Verbandsrahmens

Flugmodelle unter 250 Gramm Startmasse

Mit Flugmodellen unter 250 Gramm Startmasse darf über Menschen, nicht jedoch über Menschenansammlungen geflogen werden (Einsatzgebiet A1). Diese Flugmodelle müssen den UAV-Klassen „Privately built“ oder C0 entsprechen. Sie können mit oder ohne Kamera ausgestattet sein. Der Flugmodellbetreiber muss nicht registriert sein. Es gibt keine Schulungspflicht und es ist auch kein Kompetenznachweis erforderlich. Gemäß Paragraf 43 Abs. 2 und 3 LuftVG besteht auch für Flugmodelle unter 250 Gramm Startmasse grundsätzlich die Verpflichtung, dass der Halter des Flugmodells (nicht der Pilot!) eine entsprechende Versicherung führen muss. Diese Verpflichtung entfällt nur, wenn es sich nicht um ein Flugmodell im Sinne von § 1 Abs. 2 Ziff. 8 LuftVZO, sondern lediglich um „fliegendes Kinderspielzeug“ handelt. Eine Abgrenzung ist gesetzlich allerdings nicht geregelt. Von „fliegendem Kinderspielzeug“ dürfte mutmaßlich auszugehen sein, wenn das flugfähige Gebilde bauartbedingt keine luftverkehrsrechtlich relevante Gefahr verwirklicht. Dies kann wahrscheinlich angenommen werden, wenn das Gebilde ganz offenkundig und für jedermann erkennbar als Spielzeug für Kinder bis zu einem Lebensalter von maximal sechs Jahren geeignet und beherrschbar ist.

Flugmodelle über 250 Gramm bis 25 Kilogramm Startmasse

Flugmodelle über 250 Gramm bis 25 Kilogramm Startmasse dürfen faktisch nur weit entfernt von Menschen betrieben werden (Einsatzgebiet A3). Der Betrieb von Flugmodellen der UAV-Klasse C1 im Einsatzbereich A1 (Flug nahe Menschen, vgl. oben) ist für den Modellflug uninteressant, da die verwendeten Flugmodelle eine elektronische ID abstrahlen müssten. Flugmodelle im Einsatzbereich A3 müssen sich in die UAV-Klassen „Privately built“ oder C4 einordnen lassen. Sie dürfen mit einer Kamera bestückt sein. Die UAV-Klasse C3 ist für den Modellflug wie die UAV-Klasse C1 uninteressant. Denn auch in der UAV-Klasse C3 müssten Flugmodelle eine elektronische ID abstrahlen. Der Flugmodellbetreiber muss registriert sein und die sogenannte „UAS-Betreiber-Nummer“ („eID“) muss auf dem Flugmodell angebracht sein. Es gibt eine Schulungspflicht und es muss der Kompetenznachweis A1/A3 erfolgreich absolviert worden sein. Die Versicherungspflicht des Flugmodellhalters folgt aus § 43 Abs. 2 und 3 LuftVG.

Unabhängig vom Startgewicht unter oder über 250 Gramm Startmasse

Die maximale Flughöhe beträgt 120 Meter DTS (distance to surface). Für Segelflugmodelle mit Hilfsmotor bis zehn Kilogramm Startmasse besteht gem. UAV.OPEN.010 Abs. 4 des Anhangs zur DVO (EU) 2019/947 die besondere Regelung, dass solche Flugmodelle „zu keiner Zeit in einer Höhe von über 120 Meter über den Fernpiloten geflogen“ werden dürfen. Das Alterslimit beträgt 16 Jahre.

Modellflug im Verbandsrahmen

Für Piloten und Halter, die Flugmodelle im Rahmen von bundesweit operierenden Luftsportverbänden betreiben, gilt gem. § 21 Abs. 3 DVO (EU) 2019/947 einschließlich „Covid-Verlängerung“ bis 31. Dezember 2022 eine Übergangsfrist. Diese Frist soll dem Modellflug einen „besonders weichen“ Übergang von den bisherigen nationalen Regelungen in den neuen EU-Rechtsrahmen offerieren. Nur die Betreiberregistrierung gem. Art. 14 DVO (EU) 2019/947 ist für Modellflieger im Verbandsrahmen schon ab dem 1. Januar 2021 verbindlich.

Gastflieger in Deutschland üben Modellflug im vorgenannten Verbandsrahmen nach diesseitiger Auffassung aus, wenn sie Modellflug innerhalb eines Luftsportvereins ausüben, der Mitglied in einem bundesweit operierenden Luftsportverband ist. Die bisherigen Regelungen in Deutschland erfordern für den diesbezüglichen Modellflugbetrieb:

- Registrierung des Flugmodellbetreibers gem. Art. 14 DVO (EU) 2019/947.
- Anbringen der UAS-Betreiber-Nummer („eID“) auf dem Flugmodell.
- Für den Betrieb von Flugmodellen über zwei Kilogramm Startmasse oder über 100 Meter AGL (above ground level) ist der bisherige Kenntnissnachweis erforderlich, der beim DMFV und DAeC erworben werden kann.
- Der vorgenannte Kenntnissnachweis kann von Modellfliegern erworben werden, die das 14. Lebensjahr vollendet haben. Jüngere Modellflieger müssen deshalb unter Aufsicht modellfliegen.
- Auf Modellfluggeländen ist die Flugordnung des Geländehalters, im Regelfall ein Modellflugverein, einzuhalten. Unter Modellfluggeländen sind alle Gelände zu verstehen, die fortgesetzt für die Ausübung des Modellflugsports genutzt werden (vgl. NfL 1-1430-18, NfL 1-1163-17 jeweils Ziff. 1.1.).
- Flugmodelle ab fünf Kilogramm Startmasse benötigen eine Betriebserlaubnis, die auf ein Modellfluggelände im vorgenannten Sinne bezogen sein muss. Neben der Flugordnung sind zusätzlich die regelmäßig umfangreichen „Nebenbestimmungen und Auflagen“ der Betriebserlaubnis zu befolgen. Die Flugordnung muss im Regelfall von der örtlich zuständigen Luftverkehrsbehörde freigegeben worden sein. Ein Kenntnissnachweis ist auf Modellfluggeländen mit vorbeschriebenen Betriebserlaubnissen nicht erforderlich.
- Flugmodelle über 25 Kilogramm MTOM benötigen zusätzlich zur o. g. Betriebserlaubnis eine Lufttüchtigkeitsprüfung für Großmodelle.
- Grundsätzlich darf im Luftraum G mit Flugmodellen geflogen werden, also bis 2.500 ft AGL bzw. 762 Meter AGL, sofern der Luftraum G nicht im Einzelfall abgesenkt oder in der Betriebserlaubnis Spezielles geregelt ist.
- Die Versicherungspflicht des Flugmodellhalters folgt auch hier aus § 43 Abs. 2 und 3 LuftVG.

Text: Christian Walther,
Bundeskommision Modellflug im DAeC

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO IM DAEC

ABNAHME VON ZWEI GROSSMODELLEN AUF DEM FLUGPLATZ WILSCHE



Geprüft wurden eine BAE Hawk Mk 66 im Maßstab 1:2,5 von Sebastian Bode (rechts) und eine F-104 Starfighter im Maßstab 1:3 von Tassilo Bode

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des DAeC hat die Beauftragung zur Prüfung von Flugmodellen über 25 und bis 150 Kilogramm schon seit mehr als 20 Jahren. In dieser Zeit haben die Prüfer des DAeC mehrere Hundert Großmodelle einer Einzelstückprüfung unterzogen und erfolgreich zugelassen. Reinhard Schott, Prüfer für Großmodelle, beschreibt nachfolgend die Vorgänge rund um diesen Prozess.

Dass heute bereits Registriernummern des 400er-Blocks vergeben werden, ist zu gleichen Teilen der Arbeit der Prüfer vor Ort und des Personals des LSG-B zu verdanken. Daher nutze ich gerne diese Gelegenheit, um im Namen der Prüfer ein ganz herzliches Dankeschön für die schnelle und en-

gagierte Arbeit des Büros für die Modellflieger zu sagen.

Das Aufgabengebiet des LSG-B umfasst in erster Linie die Luftsportgeräte (daher der Name), vom Fallschirm bis zum Ultraleichtflugzeug, von der Technik bis zum Luftfahrtpersonal. Wenn dann, trotz reichlich Arbeit auf den zu wenigen Schreibtischen, immer ein offenes Ohr sowie Rat und Tat für die Großmodell-Leute da sind, ist ein hörbares „Danke“ ganz sicher angebracht.

LSG-B-Leiter Frank Einführer nahm auch teil

Am 11. Juni dieses Jahres waren Abnahmen von zwei Großmodellen auf dem Flugplatz Wilsche bei Gifhorn vorgesehen. Da dies im Umfeld von Braunschweig

liegt, lag es nahe, den Leiter des LSG-B, Frank Einführer, dazu einzuladen.

Dieser nahm sich die Zeit, trotz übervollem Terminkalender einen Blick auf und natürlich in diese ganz besonderen Modelle zu werfen. Vielleicht wollte er aber auch nur seinem Prüfer auf die Finger schauen. Er sagte sich wohl: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – ein schon lange bewährter Kernsatz guter Leitungstätigkeit.

Bei bestem Sommerwetter bot sich ihm folgendes Bild: eine BAE Hawk Mk 66 im Maßstab 1:2,5 von Sebastian Bode und eine F-104 Starfighter im Maßstab 1:3 von Tassilo Bode. Dazu die beiden Halter der Modelle im Zustand zwischen Freude und Anspannung sowie ein schwitzender Prüfer.



Während des Belastungstests



Der Prüfer hat seinen mobilen Arbeitsplatz immer dabei

Topmoderne Technik in den Modellen

Die Hawk in einer fantastischen, hochglänzenden Sonderlackierung hat eine Spannweite von 3,8 Meter, eine Rumpflänge von 4,5 Meter und eine maximale Abflugmasse von 92 Kilogramm. Angetrieben wird sie von einer Turbine mit 550 N Schub und hat damit ausgewogene und sehr realistische Flugeigenschaften. Die gesamte eingesetzte technische Ausrüstung ist auf dem besten derzeitigen Stand und den Flugeigenschaften eines solchen Großmodells angemessen.

Der Starfighter zeigt sich in der Lackierung einer Einsatzmaschine der Marineflieger, die schon etliche Flüge bei Wind und Wetter hinter sich gebracht hat. Äußerst realistisch sind Verwitterung, Abnutzung und Gebrauchsspuren imitiert und ziehen das Auge des Betrachters auf sich. Selbstverständlich ist das nur Imitation, denn auch diese Maschine ist in einem Topzustand und mit modernster Technik ausgerüstet.

Atemberaubendes Flugbild

Die Rumpflänge von 5,8 Meter bei einer Spannweite von nur 2,5 Meter und eine maximale Abflugmasse von 73 Kilogramm bilden die imposante Erscheinung dieses Modells, welches ebenfalls von einer 550 N-Turbine angetrieben wird. Zum Flugbild fällt einem da nur ein Wort ein: atemberaubend.

Eine Prüfung zur Einzelstück-Zulassung umfasst neben der Kontrolle der technischen Unterlagen und der eigentlichen technischen Abnahme auch die Erstellung



Die Hawk im ersten Landeanflug

eines Lärmmess-Zeugnisses und zwei Prüfungsflüge. Dabei wird ein dem Flugzeugtyp entsprechendes Flugprogramm geflogen und es wird das Verhalten des Fluggerätes bei bestimmten Flugzuständen wie zum Beispiel Schnellflug und Abrissverhalten geprüft. Ebenso werden die zuvor durch statische Belastung simulierten Lastvielfachen nachgeflogen.

Natürlich sind es immer diese Prüfungsflüge, die den Höhepunkt jeder Abnahme bilden und alle Anwesenden faszinieren. Auch an jenem Tag begeisterten uns die so unterschiedlichen Modelle mit ihrer jeweils eigenen Performance.

Nach der erfolgreichen Prüfung gibt es die Betriebserlaubnis

Nach der bestandenen Prüfung erfolgt dann die Erstellung der Lebenslaufakte durch den Prüfer und die Erteilung der Betriebserlaubnis durch das LSG-B.

Am Ende des arbeitsreichen, aber sehr erfolgreichen Tages schlüpfen beide nun sichtbar erleichterten Großmodell-Halter in die Rolle der Gastgeber und bewirten alle Anwesenden mit Leckerem vom Grill und reichlich kühlen Getränken.

Zum guten Schluss noch zwei Anmerkungen:

Nein, es ist nicht richtig, dass der Leiter des LSG-B aufgrund der miterlebten Gastfreundschaft nun selbst als Prüfer für Großmodelle tätig sein wird. Und ja, es ist richtig: Die Prüfung zur Einzelstück- oder Musterzulassung von Flugmodellen über 25 Kilogramm ist ein anspruchsvoller und ernsthafter Vorgang, auch wenn er in diesem Bericht recht launig beschrieben wurde.

Text und Fotos: Reinhard Schott, Prüfer für Großmodelle im DAeC

MOTORFLUG/UL

ZUR ERINNERUNG:

TERMINE FÜR SÜDWESTDEUTSCHEN RUNDFLUG UND SCHLECHTWETTER-SEMINAR

Der Fachausschuss Motorflug im BWLV veranstaltet in diesem Jahr – sofern es die dann aktuellen Corona-Regelungen zulassen – wieder den Südwestdeutschen Rundflug (SWDR) sowie das Seminar „Rettung aus Schlechtwetter“. Beide finden am Flugplatz Niederstetten statt.

Folgende Termine sind geplant:

- **62. Südwestdeutscher Rundflug: Samstag, 11. September 2021 (Ausweichtag: Sonntag, 12. September 2021)**
- **Flugsicherheitsseminar „Rettung aus Schlechtwetter“: Theorie (u. U. auch als Videokonferenz): Samstag, 25. September 2021; Praxis: Freitag, 1. Oktober 2021.**

Alle Infos, auch zu den Anmeldeformalitäten, gibt es auf der Homepage des BWLV (www.bwlv.de → Sparten → Motorflug) oder direkt bei Walter Nerdinger (nerdinger@bwlv.de).

Text: red.

REISEBERICHT

MIT DEM MOTORSEGLER AN DIE NORDSEE



Blick auf Langeoog

Daniel Berhorn de Pinho vom SFC Hockenheim hat sich zusammen mit seiner Freundin Charlotte Motzke im Mai auf den Weg gemacht, um Norddeutschland zu erkunden. Im Reismotorsegler des Vereins haben die beiden eine schöne Tour erlebt. Nachfolgend berichtet der Pilot von seinen Erfahrungen.

Als frischgebackener Motorseglerpilot musste ich feststellen, dass – während beim Segelflug der Weg oft das Ziel ist – der Weg im motorgetriebenen Flugzeug zwar auch spannend, aber unmöglich das Ziel sein kann. Und weil die Super Dimona, die ich jetzt flog, „Reismotorsegler“ und nicht „Um-den-Platz-rumguck-Motorsegler“ hieß, hatte ich ent-

schieden, mit dem Motorsegler im Sommer mal das Weite zu suchen.

Nachdem es meine erste echte Reise mit dem Motorsegler war, wollte ich erst mal in Deutschland bleiben und einen Schulfreund in Bad Segeberg besuchen. Von dort aus würde es sich anbieten, die Nordseeinseln zu erkunden. Begleitet wurde ich von meiner Freundin, die selbst nicht fliegt, aber durch einige Mitflüge das Fliegen einigermaßen kennt. Abfliegen wollten wir von unserem Heimatflugplatz Hockenheim, als Zielflugplatz wählten wir Wahlstedt (EDHW).

Sorgfältige Flugplanung

Nachdem der Kontakt zum Wahlstedter Vereinsvorsitzenden hergestellt und unser Vorhaben von meinem und dessen Verein abgesegnet war, musste nur noch das Wetter im Mai passen. Am Abend vor Abflug war Flugplanung angesagt. Weil meine Freundin die Fliegerei nicht gewöhnt ist, strebte ich an, kein Leg deutlich über zwei Stunden zu fliegen. Zum einen, weil man mit dem Flugzeug nicht kurz an der Raststätte raus kann, um mal die sanitären Einrichtungen aufzusuchen. Zum anderen ist es nicht so fürchterlich bequem, in einem engen Flugzeug zu sitzen, wäh-



Idylle mit Hafensblick

rend man vom Motor durchgerüttelt, von der Sonne verbrannt und von der Lüftung schockgefroren wird.

Eine Zwischenlandung auf dem Weg in den Norden musste also sein. Die Route ostwärts um den Frankfurter Luftraum bot sich wegen der Wettervorhersage an. Für die Zwischenlandung entschieden wir uns für Eisenach. Der Verkehrslandeplatz in Eisenach ist auch unter der Woche anfliegbar und bietet Mogas an, für den Fall, dass wir tanken wollten. Ab Eisenach würde uns der Flug durch den Harz westlich am Brocken vorbeiführen, über Braunschweig und Lübeck östlich am Hamburger Luftraum vorbei nach Wahlstedt.

Erste Etappe bis Eisenach

Als wir am nächsten Morgen zum Flugplatz fuhren, regnete es ordentlich. Die Wettervorhersage wurde dahingehend korrigiert, dass morgens Regenschauer vorhergesagt waren, am späten Vormittag dann schöneres Wetter, das am Nachmittag in Gewitter umschlagen sollte. Das Wetter sollte erst nördlich des Harzes wieder richtig gut werden. Wir entschieden uns, erst mal loszufliegen und alle möglichen Flugplätze auf der Strecke als Ausweichplätze vorzubereiten.

Bis die Anflugkarten ausgedruckt waren und das Flugzeug beladen und betankt war, wurde das Wetter langsam freundlicher. Höchste Zeit zu starten. Überm Odenwald standen viele Cumulus-Wolken, aus denen es zum Teil kräftig regnete. Ab Lohr am Main beruhigte sich die Lage und wir konnten unseren Flug nach Eisenach entspannt fortführen. Beim Anflug auf Eisenach waren die ersten Gewitterwolken auf unserem Weg in den Norden schon zu erkennen. Um so schnell wie möglich in das ruhige Wetter im Norden zu kommen, entschieden wir uns, den Besuch in Eisenach auf Tanken und Austreten zu beschränken.

Turbulenter Weiterflug

Nach dem Abflug in Eisenach versuchten wir, die Bewölkung zu übersteigen, um die Turbulenzen und den Schauerslalom vom ersten Flug zu vermeiden. Dabei traf uns die erste (und glücklicherweise einzige) Notlage auf dieser Reise: Als wir in Eisenach am Boden waren, hatte sich eine Spinne im Headset meiner Freundin verirrt. Todesmutig bugsierte sie das Tier



von ihrem Ohr zum Schlechtwetterfenster. Ab dem Zeitpunkt gehörte eine eingehende Prüfung der Headsets zum Vorflugcheck.

Über dem Harz holte uns dann die Wolkenobergrenze irgendwann ein, sodass uns nichts anderes übrigblieb, als zu sinken und unter den Wolken weiterzufliegen. Glücklicherweise war die Wolkenbasis mittlerweile so weit angestiegen, dass wir sicher, wenn auch recht turbulent, unter den Wolken weiterfliegen konnten. Nördlich des Harzes war die Luft dann schlagartig ruhig und der Boden flach. Während meine Freundin vor sich hin döste, flogen wir nach Lübeck.

Weil wir unter den Hamburger Luftraum kommen mussten, waren wir über Lübeck schon recht tief. Das gab uns die Gelegenheit, die Lübecker Altstadt mit dem Holstentor, dem Dom und der Marienkirche zu bewundern.

Ankunft in Wahlstedt

Von Lübeck flogen wir dann in 2.500 ft nach Wahlstedt, was sich nach dem längeren Flug in deutlich größeren Höhen doch sehr niedrig anfühlte. Nachdem wir gelandet waren, setzten wir uns zu unseren Gastgebern vor das Vereinsheim und tranken erst mal eine kalte Limo. Nach den meteorologischen Unwägbarkeiten





Auf dem Flugplatz in Flensburg

während des Fluges hatten wir nun das wohlige Gefühl, angekommen zu sein.

Am ersten geplanten Ausflugstag in unserem Urlaub war das Wetter über den Nordseeinseln leider zu trüb. Dafür sah das Wetter an der Ostseeküste umso besser aus, was uns dazu veranlasste, einen Flug nach Rügen zu planen. Während der Planung fanden wir allerdings heraus, dass Tagestouren in Mecklenburg-Vorpommern zu diesem Zeitpunkt wegen der Corona-Pandemie verboten waren.

Besuch in Flensburg

Also disponierten wir kurzerhand um und flogen nach Flensburg. Wegen der sehr hohen Luftfeuchtigkeit war es allerdings durchgehend sehr diesig, was die Sicht auch dann spürbar einschränkte, als die meisten Wolken wieder weg waren – ein Bild, an das ich mich erst mal gewöhnen musste. Vor der Landung in Flensburg drehten wir noch eine Runde über der Stadt. Um vom Flugplatz in die Stadt zu kommen, nahmen wir auf Empfehlung des Flugleiters ein Taxi. In Flensburg ist ein Besuch des historischen Yachthafens und der Altstadt sehr empfehlenswert. Sicher hätte eine Rundfahrt mit dem Schiff zum Pflichtprogramm gehört, leider kamen wir da zu spät drauf und verpassten die Fahrt.

Weil es auf dem Verkehrslandeplatz in Flensburg nur Avgas gibt und der Rotax in der Dimona das verbleite Flugbenzin zwar verträgt, aber nicht mag, machten wir zum Tanken auf dem Heimweg nach Wahlstedt in Heide-Büsum einen Zwischenstopp. Auch mit der Sonneneinstrahlung am späten Nachmittag wollte sich der Dunst nicht so recht zurück-

ziehen, was den Flug etwas anstrengender machte.

Unterwegs nach Juist

Am nächsten Tag sollte es dann endlich so weit sein. Die Meteogramme für die Gegend um die Inseln sahen gut aus, die Vorhersage war recht optimistisch. Also plante ich den Flug nach Juist. Am nächsten Morgen dann die Ernüchterung: Nebel über den Inseln, dieser sollte sich aber auflösen. Also saßen wir im strahlenden Sonnenschein in Wahlstedt auf dem Flugplatz und warteten darauf, dass das „Marginal“ auf der GAFOR-Karte zu einem „Open“ wurde. Insbesondere nach den Erfahrungen am Vortag hatten wir keine Lust, in zweifelhaften Wetterbedingungen zu den Inseln aufzubrechen, zumal wir keine fliegerische Erfahrung in der Gegend hatten. Aus dem Morgen wurde langsam, aber sicher der späte Vormittag. Wenn wir an dem Tag noch etwas sehen wollten, dann wäre es wirklich Zeit, mal loszufliegen.

Wir entschieden uns dazu, lieber nach Wyk auf Föhr zu fliegen, weil das Wetter da tatsächlich gut sein sollte. Nach dem Start meldeten wir uns wie gewohnt beim Fluginformationsdienst an. Hier waren jetzt oft Start- und Landemeldungen von Flugzeugen auf allen Inseln zu hören. Auch von Juist, wo wir ursprünglich hinwollten, waren zwei Flugzeuge unterwegs. Also entschieden wir, den Flug nach Juist fortzusetzen. Um die Flugzeit über Wasser zu reduzieren, flogen wir südlich von Nordholz über Bremerhaven nördlich am Jadebusen vorbei, um dann am Rande der TMZ Wittmund den kurzen Hüpfen nach Wangerooge zu machen.

Einzigartige Dünenlandschaft

Vom Nebel war nichts mehr zu sehen. So konnten wir nördlich der Inseln unseren Flug nach Juist fortführen und die ungewohnte Aussicht genießen. Nach der Landung auf Juist liefen wir vom Flugplatz über den Otto-Leege-Pfad in den Ort. Auf dem Weg konnten wir die einzigartige Dünenlandschaft und die Salzwiesen bewundern. Weil wir auf dem Rückweg nach Wahlstedt noch einen Abstecher nach Leer-Papenburg zum Tanken machen mussten (es gibt auf den Inseln grundsätzlich keinen Kraftstoff), mussten wir uns leider viel zu früh von dieser schönen Insel verabschieden. Auf dem Weg zurück zum Flugplatz stellten wir fest, dass wir die letzte Kutsche zum Flugplatz verpasst hatten. Stattdessen mieteten wir uns E-Bikes, die man am Flugplatz direkt zurückgeben konnte.

Nach dem Vorflugcheck starteten wir in Richtung Leer-Papenburg. Trotz der langen Landebahn ist das Vorfeld in Leer-Papenburg recht eng, was dazu führte, dass wir uns mit unseren über 16 Meter Spannweite etwas wie ein Elefant im Porzellanladen fühlten. Mit vollem Tank nahmen wir wieder Kurs nach Norden, weil wir auf dem Heimweg noch mal die Inseln in der Abendsonne sehen wollten.

Besichtigung von Bad Segeberg

Trotz bestem Flugwetter entschieden wir uns am Tag vor unserem Heimflug dagegen, noch Wyk auf Föhr zu besuchen. Wir nutzten die Zeit lieber, um unsere Sachen zu packen und Bad Segeberg zu besichtigen. Sehr empfehlenswert ist ein Spaziergang zum Kalkberg. Von dort hat man einen schönen Blick auf Bad Segeberg und kann in der Däm-



Abflug über Juist

merung Fledermäuse beim Fliegen beobachten. Am Abend waren wir dann doch noch mal in Wahlstedt auf dem Flugplatz, um unsere Schulden zu begleichen und Freibier auszugeben. Hier hatten wir auch noch mal Gelegenheit, uns von unseren Gastgebern zu verabschieden und uns für die große Gastfreundschaft zu bedanken.

Vor unserem Heimflug wollten wir noch die Füße in die Nordsee halten. Hier bot sich der Umweg über Heide-Büsum an, um eines der Büsumer Strandbäder zu besuchen. Also planten wir unseren Heimflug ab Heide-Büsum, westlich um den Hamburger Luftraum, mit Zwischenlandung in Höxter-Holzminden. Weil für unseren Rückflug vereinzelte Gewitter vorhergesagt waren, galt es auch hier, jeden Flugplatz, der im weitesten Sinne auf der Strecke lag, als Ausweichflugplatz vorzubereiten.

Im Büsumer Strandbad

Der kurze Flug von Wahlstedt nach Heide-Büsum verlief ohne besondere Vorkommnisse. Nachdem wir die Dimona betankt, auf einen Parkplatz geschoben und abgedeckt hatten, suchten wir uns zwei Leihfahrräder aus und fuhren nach Büsum. Büsum ist deutlich stärker frequentiert als Juist. Um an die sehr gepflegten Strandbäder zu kommen, muss man eine Tageskarte am Automaten lösen. Wer hier allerdings unter „Strandbad“ einen Sandstreifen am Meer versteht, an dem man entlangspazieren kann, wird von Büsum enttäuscht sein. Die Strandbäder bestehen hauptsächlich aus Wiesen mit Strandkörben drauf. Ins Wasser kommt man über Treppen oder Rampen, Sand gibt es nur am Familienstrand an einer Lagune.



Wanderweg auf Juist

Vor unserem Rückflug wollten wir noch das beliebte Krabbenbrot im Flugplatzrestaurant probieren. Nach diesem reichhaltigen Essen machten wir das Flugzeug für den Abflug fit, dann flogen wir an die Küste, um noch einen letzten Blick auf die Nordsee zu erhaschen, bevor es in Richtung Süden ging. In Schlangenlinien, um die Lufträume von Hamburg, Bremen und Hannover zu vermeiden, flogen wir nach Höxter-Holzminden. Der Verkehrslandeplatz ist idyllisch auf dem Rauschenberg gelegen, im Anflug auf die Piste 31 hat man einen schönen Blick auf die Weser.

Rückflug mit Hindernissen

Nach einer kurzen Tank- und Pinkelpause in Höxter drehten wir die Dimona um und starteten zu unserem letzten Flug. Ohne den Luftraumdeckel, der über weiten Teilen des Küstengebiets liegt, konnten wir auf Flugfläche 95 steigen und die kühle und ruhige Luft überm Wetter genießen. Die wenigen Wolken, die in unsere Flughöhe ragten, konnten wir bequem umfliegen. Leider lag zwischen uns und unserem Heimatflugplatz noch der Delta-Luftraum um den Frankfurter Flughafen. Nach Rückfrage mit dem Fluginformationsdienst und Frankfurt Radar stellte sich heraus, dass der Luftraum zu voll war. Radar hatte keine Reserven mehr, um sich um uns zu kümmern, und wir mussten vom Luftraum freibleiben. Wir flogen also einen steilen Sinkflug auf FL55, um bequem unterm Luftraum durchzufliegen.

In der Flughöhe waren wir allerdings voll im Wetter unterwegs und mussten öfter Regenschauer umfliegen. Auf der FIS-Frequenz häuften sich die Anfragen von Piloten, die wissen wollten, wohin sie fliegen müssen, wenn sie aus dem Regen

rauswollen. Vor allem im Bereich um die Schwäbische Alb schien es sintflutartige Regenfälle zu geben. Da kam mir das Wetter bei uns noch ganz friedlich vor. Trotzdem waren wir froh, als wir den Hockenheimring in Sicht hatten und die Landung näherrückte.

Wertvolle Erfahrungen

Nach der Landung nahmen wir uns Zeit, um das Flugzeug endlich mal richtig sauber zu machen. Es stellte sich heraus, dass Insektenreste nicht einfacher aus dem Lack gehen, wenn man sie über Tage in der Sonne festbacken lässt. Die Reise mit dem Motorsegler war eine sehr wertvolle Erfahrung. Als Pilot mit wenig Flugzeit auf dem Motorsegler gab mir die intensive Fliegerei die Gelegenheit, Routine im Umgang mit dem Flugzeug und in der Kommunikation mit dem Fluginformationsdienst zu bekommen.

Auch die Flugvorbereitung und die Landungen auf neuen Plätzen gingen gegen Ende desurlaubes viel flüssiger von der Hand. Wir wollen den Urlaub in ähnlicher Form sicher wiederholen, allerdings würden wir dann wahrscheinlich von täglichen Touren absehen und etwas mehr Zeit vor Ort verweilen. Es ist sicher entspannter, wenn man im Urlaub nicht ständig darauf achten muss, rechtzeitig wieder auf dem Flugplatz zu sein. Ich kann jedem, der bis heute hauptsächlich um den eigenen Platz geflogen ist, nur empfehlen, mal weiter weg zu fliegen. Eine Karte ist schnell gekauft und die Erfahrungen, die man dabei sammeln kann, sind zu wertvoll, als dass man es sich leisten könnte, sie nicht zu machen.

Text und Fotos:
Daniel Berhorn de Pinho/red.

BESONDERES ERLEBNIS

GUMMISEILSTART MIT PERSPEKTIVE



Vom 25. bis 27. Juni 2021 fand auf der Rigi, einem Bergmassiv in der Zentralschweiz, das diesjährige Gummiseil-Wochenende der Schweizer Oldtimer-Segelflieger statt. Mit dabei waren auch einige BWLV-Mitglieder. Nachfolgend ein Erlebnisbericht aus der Perspektive von Frank Walz.

Die K 8 steht startbereit am Gipfel der Rigi Kulm, dem höchsten Gipfel der Rigi. Allmählich kämpft sich die Sonne durch die noch tief hängenden Wolkenhaufen knapp unterhalb des Gipfels. Die hohe Feuchtigkeit in der Luft sorgt an diesem ersten Gummiseil-Flugtag für deutliche Verzögerungen im Startablauf. Erst jetzt nach der Mittagszeit tragen erste thermische Ablösungen die letzten Fetzen knapp über dem Boden den Hang hinauf bis über das Gipfelniveau in rund 1.800 Meter/NN. Auch in den kleinen Windsack auf dem Dach der Remise nebenan kommt allmählich Bewegung, der Hangwind steht jetzt konstant mit zunehmender Stärke direkt auf der Nase.

Nachdem am Morgen bei der Verladung der Flugzeuge auf die Güterwagen der Rigi-Bahn in Vitznau der Gipfel noch in Wolken hing und auch die ersten – ge-

fühl etwas schwachen – Starts des Tages bei Windstille oberhalb der auflockernden Bewölkung stattfinden mussten, sehen die Bedingungen nun deutlich besser aus, um das schwerste Segelflugzeug an diesem Samstag vom Gipfelplatt mit Muskelkraft in die Luft zu bekommen.

Höchste Konzentration vor dem Start

Im Cockpit arbeite ich konzentriert die Punkte der Checkliste ab, gehe den geplanten Start noch mal akribisch durch und bewerte die kritischen Parameter. Hier oben darf nichts schiefgehen, sonst überlebt der Flieger die Aktion nicht am Stück: Im Falle eines verpatzten Starts bleibt nur die Chance auf einen Ringelpiez nach links hangaufwärts, bevor es ein paar Hundert Meter senkrecht in die Tiefe geht – keine materialschonende Option, aber im Zweifel quasi alternativlos!

Der Wind kommt nach wie vor direkt von vorn und an den beiden Seilsträngen vor mir stehen 20 Starthelfer parat für den Start. Daumen hoch – das Zeichen für Startleiter Marius Fink. In gewohnter Weise ertönen die bekannten Startkommandos: „Gummihunde, seid ihr be-

reit?“ – „Jawohl!“, „Seil ausziehen! – Laufen!“

Das Seil vor mir verschwindet Stück für Stück hinter der Kante der eigens auf dem Gipfel errichteten Startrampe und die Spannung steigt – sowohl im Seil als auch bei mir. Kurz bevor die Dehnungskontrolle 100 Prozent Seildehnung anzeigt, sitze ich mit voller Körperspannung im offenen Cockpit und warte auf das letzte Kommando unseres Startleiters: „Los!“

Sicher abgehoben

Unmittelbar nach dem Auslösen der Rückhaltekinke beschleunigt das Flugzeug mit deutlichem Sitzdruck auf Abhebegeschwindigkeit und ehe ich wirklich reagieren kann, fällt die K 8 der Startrampe folgend etwas ballistisch in die Luft. Die noch im Seil gespeicherte Energie beschleunigt mich weiter und in knapp zehn Meter Höhe löst sich das Seil wie vorgesehen vom Flugzeug – geschafft! Sicher abgehoben und genügend Luft unter den Flügeln.

Ich stabilisiere die Fahrt bei gut 70 Stundenkilometer und leite über der Felswand an der Südflanke der Rigi eine erste Linkskurve ein, das Vario zeigt leichtes Steigen.

Mit der Rigi-Bahn ging es samt Flugzeugen auf den Berg



Die K 8 aus Bartholomä vor dem Start



Der Flug bot spektakuläre Ausblicke über die Schweizer Landschaft



Glücklich gelandet: die K 8 mit Pilot Frank Walz nach dem Flug

In gewohnter Manier „achtere“ ich an der Hangkante entlang und blicke hinüber zur Startstelle. Die Gummihunde haben das Seil geschultert und sind auf dem Weg nach oben. Begleitet von den Blicken der rund hundert begeisterten Zuschauer am Berg versuche ich das schwache Aufwindfeld effizient zu nutzen, schaffe es aber nicht mehr, die Startstelle zu überhöhen. Immerhin ist die Wolkenbasis nun schon fast auf Gipfelniveau angestiegen, sodass ein Thermikflug möglich sein sollte.

Schweizer Flaggen als Orientierungshilfe

Nach rund zehn Minuten fliege ich von der Rigi nach Osten hin ab, quere das Tal bei Arth-Goldau am Zugersee und erreiche einen sonnenbeschienenen Südhang auf der gegenüberliegenden Talseite. Wie im Lehrbuch steigen hier immer wieder Warmluftblasen auf und lassen entlang des Grats satte Cumuli entstehen, unter denen ich meine Höhe gut halten kann. Bei der Thermiksuche erweisen sich die zahlreichen Schweizer Flaggen als gute Orientierungshilfen: Dort, wo die Flaggen stramm im Hangwind flattern, löst zuverlässig der „Bart“ ab und trägt mich nach oben.

Rund anderthalb Stunden genieße ich den Ausblick über die traumhafte Kulisse des Schweizer Mittellands und die Alpen, bevor ich Kurs auf das eigens für die Veranstaltung abgesteckte Landefeld am Ufer des Lauerzersees nehme.

Die Magie des Segelfliegens

Der Anflug weit über den See erfordert nochmals Konzentration: Wenn ich im Anflug zu tief komme, gehen wir baden – also lieber etwas Höhenreserve behalten und steiler anfliegen. Im Endanflug steht dann noch ein Baum im Weg, den ich in einem eleganten Schlenker umfliege, bevor die K 8 sanft aufsetzt.

Glücklich und zufrieden steige ich aus dem Flugzeug und blicke zurück zum Gipfel der Rigi: Das ist die Magie des Segelfliegens! Teamgeist, Begeisterung, visionäre Ideen und Technik in Einklang mit der Natur – solche Erlebnisse lassen sich schlicht nicht in Worte packen, man muss dabei gewesen sein!

Insgesamt wurden an diesem letzten Wochenende im Juni noch zehn weitere Starts durchgeführt, darunter auch der erste Start einer Frau von der Rigi: Ilayda

Fink konnte am Sonntag mit der Moswey III ihren ersten Gummiseilstart vom Berg absolvieren.

Dank an die Organisatoren

Dass diese Veranstaltung überhaupt stattfinden konnte, haben wir neben den zahlreichen Helfern und niedrigen Corona-Inzidenzen vor allem dem Organisatoren-Team um die „Stiftung Segel-Flug-Geschichte“ sowie der Oldtimer-Segelflug-Vereinigung Schweiz zu verdanken, das lange im Vorfeld die nötigen Genehmigungen eingeholt hatte und mit der Rigi-Bahnen AG einen großartigen Sponsor gewinnen konnte!



Der Flug von Ilayda Fink ist auf Youtube zu sehen: <https://www.youtube.com/watch?v=T00AaAUOnE0&t=25s>



Text: Frank Walz
Fotos: Frank Walz/Nora Steffen

IMPRESSION

EIN DUO DISCUS IN VOLLER PRACHT

Wie schön ein Segelflugzeug wirklich aussehen kann, wird vielen Piloten oft erst bewusst, wenn sie es aus einer anderen Perspektive sehen. Dies kann gut passieren bei den Blickwinkeln, die Felix Feuchter für seine Fotos wählt. Der Flugschüler der SFG Crailsheim ist gerade mal 15 Jahre alt, ihm gelingen aber schon jetzt bemerkenswerte Bilder am Flugplatz. Dank seines fotografischen Talents entstehen Fotos wie diese beiden vorliegenden, die einen Duo Discus XLT seines Vereins zeigen. Aufgenommen hat der junge Mann sie am 13. Juni dieses Jahres auf dem Segelfluggelände Weipertshofen. Die adler-Redaktion bedankt sich für die tollen Aufnahmen des Nachwuchsfotografen, stellt diese gerne allen Lesern vor und wünscht weiterhin viel Freude beim Entdecken neuer Motive!

Text: red.
Fotos: Felix Feuchter



IMPRESSION II

SONNENUNTERGANG ÜBER DER SCHWÄBISCHEN ALB

Es gibt Flüge, da passt einfach alles – vor allem aber zeigen sie die ganze Faszination, die das Fliegen ausmacht. So war es auch in diesem Fall: David Erz vom FSV Laichingen war am 29. Juli 2021 auf einem Rundflug mit dem UL des Typs „Skylark“ unterwegs, der von Laichingen zur Burg Hohenzollern und zurück führte. Gegen 21 Uhr, auf dem Rückflug über Hengen, gelang ihm dabei diese tolle Aufnahme.

Text: red.
Foto: David Erz

Landschaft im Abendlicht:
Dieses Foto entstand Ende Juli
auf der Höhe von Hengen

EXPONATE IM DEUTSCHEN SEGELFLUGMUSEUM

ERINNERUNG AN LILIENTHALS TODESTAG



Im Deutschen Segelflugmuseum mit Modellflug sind Nachbauten der Flugapparate Otto Lilienthals zu sehen

Vor 125 Jahren, am 10. August 1896, starb der Fluggpionier Otto Lilienthal. Neben einem Nachbau seines „Normalsegelapparates“, mit dem er abgestürzt war, befindet sich auch ein Nachbau des Standard-Doppeldeckers in der Ausstellung des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe. Die Forschungen des Storchfluges waren die Grundlage für seine, aber auch für die Arbeiten der Gebrüder Wright in den USA.

Er inspirierte zudem die Darmstädter Schüler, welche die Wasserkuppe als ideales Fluggelände schon vor dem Ersten Weltkrieg entdeckten. Ab 1920 nahmen dann viele Interessierte am ersten Rhön-Wettbewerb teil, und schnell entwickelte sich der Gleitflug mit einfachen Apparaten zum Segelflug am Hang und schließlich zum Segelflug dank Aufwinden (Thermik). Auch das wird im Museum mit vielen originalgetreuen Nachbauten beschrieben.



Das „Museum auf der Kupp“ ist täglich von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Die notwendigen Hygienehinweise sind am Eingang des Museums nachzulesen. Alle Infos gibt es unter www.segelflugmuseum.de.

Text und Foto: Deutsches Segelflugmuseum mit Modellflug/red.

– Anzeige –

Luftfahrtbedarf

lx nav Vertretung

PARATEC Rettungsfallschirme



Flugbücher nach
NfL 2021-2-602
Segelflug &
Motorsegler

irlshop
LUFTFAHRTZUBEHÖR
by Dieter Schwenk

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

NEUE FÖRDERFLUGZEUGE

„ROLLMOPS“ UND „HEUWÄGELCHEN“ GETAUFT



Monika Lang-Dahlke, Präsidentin des Luftsportverbandes Baden und Schorsch Dörder taufen die neue SZD-59 Acro auf den Namen „Heuwägelchen“.

Der Förderverein Segelkunstflug im BWLV unterstützt Kunstflieger seit Jahrzehnten bei Ausbildung und Training. Mitte Juli wurden zwei neue Flugzeuge mit ihrer Taufe offiziell in die Vereinsflotte aufgenommen.

Großer Bahnhof auf dem Flugplatz Walldürn: Nicht nur, dass sich hier in der Woche vom 18. bis 24. Juli ambitionierte Wettbewerbspiloten aus ganz Deutschland zusammengefunden hatten, um unter der Regie von Georg „Schorsch“ Dörder zu trainieren. Vielmehr galt es, zwei neue Flugzeuge in die Flotte des größten deutschen Segelkunstflug-Fördervereins aufzunehmen und zu taufen.

Erster Neuzugang ist die ASK 21B mit der Kennung D-3868. Über viele Jahre flog eine ASK 21 unter demselben Kennzeichen und mit dem bezeichnenden Namen „Rollmops“ für den Förderverein und begleitete Hunderte Piloten zur Kunstflug-

berechtigung. Bei einer technischen Kontrolle des Flugzeugs im Jahre 2019 stellte sich allerdings heraus, dass der ausschließliche Einsatz im Kunstflug solch gravierende Spuren am Material hinterlassen hatte, dass eine Reparatur wirtschaftlich nicht zu stemmen und Ersatz notwendig war.

Viele der mehr als 1.400 Mitglieder des Vereins folgten dem Aufruf zu Spenden für ein neues Flugzeug, sodass bei Schleicher eine ASK 21B bestellt werden konnte. Als Taufpaten für den neuen Doppelsitzer fungierten Wolfgang Maier und Walter Nerdinger von der Hellmut Niethammer Stiftung sowie Claus Kapferer vom FSC Odenwald-Walldürn, die die Beschaffung mit erheblichen Beträgen unterstützt hatten. In Anlehnung an den legendären Vorgänger erhielt das Flugzeug den Namen „Rollmops 2“. Die 21 ist in Kaufbeuren stationiert und kann für Lehrgänge, Trainings und Flugtage ausgeliehen werden.

Auch auf einen brandneuen, voll kunstflugtauglichen Einsitzer können die Mitglieder künftig zurückgreifen. Mit der D-5985 nahm der Förderverein eine SZD-59 Acro in die Flotte auf, die ein in die Jahre gekommenes Flugzeug gleichen Typs ersetzt. Auf der 59 sammelten viele Kunstflugpiloten ihre ersten Einsitzererfahrungen und konnten in Wettbewerben der Advanced-Klasse konkurrenzfähig fliegen. Auch hier zeigten sich allerdings Spuren der intensiven Nutzung, sodass sich der Förderverein zu einer Neuananschaffung entschloss. Während die beiden Taufpaten – Kunstflugtrainer Schorsch Dörder und Monika Lang-Dahlke, Präsidentin des Luftsportverbandes Baden – zwei Gläser Sekt über die Nase des neuen Flugzeugs perlen ließen, wurde auch der Name enthüllt: „Heuwägelchen“.

An dieser Stelle sei für den Nichtkunstflieger eine Erklärung zur Herkunft des Namens gestattet: Kunstflugprogramme

sehen nur dann wirklich gelungen aus, wenn zwischen den einzelnen Figuren kurze Pausen in Form von horizontalen Linien geflogen werden. Um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie lange so eine Pause sein sollte, kann der Kunstflug-Ästhet in spe das Wort „Heuwägelchen“ laut vor sich hin sprechen, bevor er den nächsten Loop oder die nächste Rolle ansetzt. So ist stets ein vernünftiger Abstand der Figuren gewährleistet.

Urheber dieser universell einsetzbaren Einheit ist – wie sollte es anders sein – Schorsch Dörder. Die SZD-59 steht wie gehabt in Hayingen und kann dort von allen Mitgliedern, die das Silberne Kunstflug-Leistungsabzeichen besitzen und eingewiesen wurden, geflogen oder auch ausgeliehen werden.

Uli Bayersdorfer, erster Vorsitzender des Fördervereins, bedankte sich in seiner Rede bei allen Spendern, die die Anschaffung zweier neuer Flugzeuge in so kurzer Zeit möglich gemacht haben. Überdies richtete er seinen Dank an Tommy Brückelt sowie Gerald Lenzer und Anna Graupner, die beide Flugzeuge mit einem unverwechselbaren Design verziert haben.



Bei der Taufe des „Rollmops 2“, einer ASK 21B (v.l.): Walter Nerdinger und Wolfgang Maier von der Hellmut Niethammer Stiftung sowie Claus Kapferer vom FSC Odenwald-Walldürn

Ein Förderverein für alle

Der Förderverein Segelkunstflug im BWLV ist der größte Kunstflug-Förderverein Deutschlands. Mehr als 1.400 Mitglieder halten und betreiben sechs Flugzeuge, davon zwei ASK 21 für die Grundschulung, zwei MDM-1 Fox für Fortgeschrittenentraining und Wettbewerbe sowie eine SZD-59 und eine Lo-100. In regel-

mäßigen Grund- und Weiterbildungs-Lehrgängen führen erfahrene Fluglehrer interessierte Segelflieger an den Kunstflug heran und trainieren Piloten mit Wettbewerbsambitionen im Fliegen für die Jury.

Text und Fotos: Lars Reinhold

– Anzeige –

Haubenblitzer für alle Segelflugzeuge

- 7 Hochleistungs LED`s (4 x rot / 3 x weiß) auf ca. 50mm Breite
- Hohe Leistung und geringere Erwärmung durch Spiegelfläche
- Rot und weiß im Wechsel für optimale Sichtbarkeit
- Selbst entwickelte optische Linse zur optimalen Lichtstreuung bei kleinstem Bauraum



ab **298,-**
Euro inkl. MwSt



K-DUO GmbH i. G.
Gutenbergstraße 19 • 73274 Notzingen • info@k-duo.de • www.k-duo.de



BWLV-Präsident Eberhard Laur schaute in seinem Urlaub beim BWLV-Team beim Quali Grand Prix in Varese vorbei (v.l.): Klaus Kalmbach, Eberhard Laur, Katrin Senne, Uli Schwenk, Mario Kießling

FAI-SAILPLANE GRAND PRIX

ERFOLGE FÜR BWLV-PILOTEN

In der derzeit laufenden zehnten Ausgabe der FAI-Sailplane-Grand-Prix-Serie sind die BWLV-Piloten sehr erfolgreich: Mario Kießling (Fliegergruppe Wolf Hirth) hat sich beim Qualifikations-Grand-Prix im italienischen Varese durch seinen zweiten Gesamtplatz für den Final Grand Prix qualifiziert. Das Finale findet von **Sonntag, 5. September, bis Samstag, 11. September 2021**, im französischen Saint Auban statt und wird dann täglich mit Live-Tracking und Live-Kommentierung gesendet.

Tilo Holighaus (ebenfalls FG Wolf Hirth) als amtierender Grand-Prix-Weltmeister ist dort bereits als Teilnehmer gesetzt. Als weitere BWLV-Piloten werden in Saint Auban Uli Schwenk (LSV Münsingen-Eisberg) und Katrin Senne (FSV Sindelfingen) vertreten

sein – sie erhielten eine Einladung, die an mehrere weitere Teilnehmer von Qualifikationen ausgesprochen wurden, die wegen der Corona-Pandemie abgesagt werden mussten. Insgesamt werden im Finale 20 Piloten an den Start gehen, darunter auch Thomas Gostner (Italien) und Sebastian Kawa (Polen). Alle Infos gibt es unter <https://finals2021.sgp.aero>.

Beim Qualifikations-Grand-Prix in Varese war das Team aus dem BWLV stark vertreten. Neben Mario Kießling und Uli Schwenk waren auch Katrin Senne (FSV Sindelfingen) und Klaus Kalmbach (FSV Tübingen) am Start.

Text und Foto: red.

LEISTUNGSVERGLEICH

DEUTSCHE RANGLISTE SEGELFLUG

Wie am 3. April 2020 berichtet, wurde die Deutsche Rangliste Segelflug zum 31. März 2020 bis auf Weiteres geschlossen. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen werden ab dem 1. April 2021 wieder Ergebnisse in die Deutsche Rangliste Segelflug aufgenommen, gleichzeitig wird der Gültigkeitszeitraum der Ergebnisse bis zum 30. September 2024 auf 60 Monate erhöht. Damit gehen vorerst keine Ergebnisse verloren, doch im Jahr 2021 erfliegene Leistungen können berücksichtigt werden. Ab dem 1. Oktober 2024 bzw. für die Saison 2025 gilt dann wieder ein Gültigkeitszeitraum von 48 Monaten.

Text: Bundeskommission Segelflug im DAeC

EUROPAMEISTERSCHAFT IN LITAUEN

GOLD, SILBER UND BRONZE BEI DER JUNIOREN-EM

Nach langer, coronabedingter Wettkampfpause konnten die Segelflug-Junioren bei der Junioren-Europameisterschaft vom 2. bis 16. Juli in Pociunai/Litauen wieder Wettbewerbsluft schnuppern. Sie waren erfolgreich und brachten mehrere Medaillen mit nach Hause.

In der ersten Woche zeigte sich das litauische Wetter noch nicht von seiner besten Seite, sodass nur an einem der ersten vier Tage geflogen werden konnte. Am fünften Wettbewerbstag kam es zu einer Kollision zweier Piloten ohne deutsche Beteiligung, bei der aber beide unverletzt blieben. Der Tag wurde entsprechend für beide Klassen neutralisiert.

Nach einem weiteren schwachen Tag, bei dem es nur in der Clubklasse zu einer Wertung kam, und zwei weiteren neutralisierten Tagen konnte immerhin an jedem der letzten fünf Tage geflogen werden, wenn auch bei sehr wechselhaften Bedingungen.

Nils Fecker holt Bronze in der Clubklasse

Vor allem in der Clubklasse entwickelte sich ein offener Schlagabtausch. Nachdem die Niederländer zunächst geschlossen im Team auf den ersten drei Plätzen lagen, konnten sich Nils Fecker, der Däne Lasse Edslev und der britische Vizeweltmeister Finn Sleigh am vorletzten Tag an

ihnen vorbeischieben. In einem hochspannenden Finale behielten Finn Sleigh und Lasse Edslev punktgleich die Nase vorne, während sich Nils Fecker den Bronzerang sicherte.

Aufgrund seiner zwei Tagessiege wurde Finn Sleigh neuer Junioren-Europameister. Tobias Pachowsky wurde, nach einer Außenlandung am schwierigen zweiten Tag, nach starker Aufholjagd mit zwei Tagessiegen noch Achter, knapp vor Markus Uhlig auf Rang zehn.

Gold für Simon Briel in der Standardklasse

In der Standardklasse konnte sich der amtierende Vizeweltmeister Simon Briel bereits am zweiten Wertungstag auf Platz eins vorfliegen und den Spitzenplatz dann bis zum Wettbewerbsende souverän verteidigen. Johannes Dibbern und Philipp Lauer hielten sich nach Schwierigkeiten am zweiten Wertungstag noch in den Top Ten. Am Ende reichte es für die beiden zu Platz acht und neun.

Vizeeuropameister im Team

In der Addition bedeutete das für das deutsche Team in der Teamwertung den Titel des Vize-Europameisters. Nach nur zwei Wochen ging es für die Junioren bereits weiter. Bei der Deutschen Meisterschaft der Junioren auf dem Feuerstein

wurden neben den neuen deutschen Meistern auch wieder die Teilnehmer der kommenden Welt- und Europameisterschaften ausgeflogen.

Text und Foto: Bundeskommission Segelflug im DAeC



Simon Briel holte Gold in der Standardklasse bei der Europameisterschaft

– Anzeige –

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



Kundenmaschine, der Flugwerft Steinle im LANITZ AVIATION DESIGN CHANGE mit ORATEX 6000 Bespannung eingerichtet

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

LANITZ AVIATION
DESIGN CHANGE

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

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

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

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



LESERREAKTIONEN:

DER HAUSROTSCHWANZ IST DES RÄTSELS LÖSUNG

Selten hat ein Bericht im adler so viel Echo gefunden wie jener auf Seite 38 in der August-Ausgabe. Zur Erinnerung: Dort war ein Vogel abgebildet, der sich auf einem Arcus am Flugplatz in Laichingen niedergelassen hatte. Bei der Antwort auf die Frage, welcher Gattung der kleine Piepmatz wohl angehören könnte, waren sich die Leser einig wie selten zuvor: Es handelt sich offensichtlich um einen Hausrotschwanz.



Der geheimnisvolle Gast aus der August-Ausgabe des adlers

Viele Zuschriften haben den adler zur Auflösung des Rätsels um den gefiederten Fliegerkameraden erreicht. Die Meinung lautete einhellig: Aufgrund der Anatomie und des charakteristischen Aussehens könne es sich nur um einen Hausrotschwanz handeln. Dieser sucht laut einschlägigen Beschreibungen gerne die Nähe des Menschen, brütet in allen möglichen Nischen und ist deshalb oft auf Flugplätzen zu finden.

Einige Leser hatten aber über die reine Bestimmung hinaus noch Anregungen, insbesondere, was den Schutz von Flora und Fauna an den Flugplätzen angeht.

So weist etwa Susanne Schödel von der Fliegergruppe Neckartal-Köngen darauf hin, dass es gute Apps zur Erkennung von Vögeln und deren Stimmen gibt. „Man kann mit deren Hilfe Beobachtungen zum Beispiel ganz einfach melden, das trägt auch zum Erhalt der Artenvielfalt bei“, schreibt sie. Susanne Schödel empfiehlt unter anderem die Apps „BirdNET – Vogelstimmen erkennen“, „NABU Vogelwelt – Vögel erkennen und bestimmen“ sowie „Flora Incognita – Pflanzen erkennen und bestimmen“. Alle drei Apps sind in Deutschland (mit)entwickelt worden. Beobachtungen werden aufge-

zeichnet, verbessern so weiter die Datenbanken und dienen natürlich auch zur Dokumentation. Somit können Naturfreunde, die es an den Flugplätzen zuhauf gibt, noch besser erkennen, was sich in ihrem Umfeld tummelt.

Auch Matthias Schleizer von der Akaflieg Tübingen hat einige Tipps parat, wie der Schutz der gefiederten Freunde am Flugplatz noch besser gelingen kann. Seine Ideen:

- Stehenlassen von Büschen in Randbereichen als Ansitzwarten: Hiervon würden auch seltenere Arten zum Beispiel Heidelerche und Neuntöter profitieren.
- Stehenlassen blühender Randstreifen: eine wichtige Hilfe für Wildbienen, Schmetterlinge, Heuschrecken usw.
- Anbringen von Nisthilfen: vorbildlich hier zum Beispiel die Fliegergruppe Ellwangen. In deren Halle ist ein Nistkasten angebracht, in dem die Schleiereule brütet. Weitere an der Halle angebrachte Nistkästen sind besetzt, Schwalben fliegen umher.
- Schonung seltener Pflanzen beim Mähen: Durch ein wenig Umsicht des Platzwartes beim Mähen konnte sich beispielsweise das Kleine Knabenkraut



Diesen Schnappschuss einer recht eigenwilligen „Flugleitung“ in Strausberg schickt Leser Wolfgang Schmidt und hat dazu auch gleich noch eine hübsche Geschichte parat

Wiederum andere Leser berichteten von Begegnungen mit den gefiederten Kameraden am eigenen Flugplatz. So schreibt etwa Jürgen Kunze, dass die genannte Gattung auch bei seinem Verein, der Fliegergruppe Kornwestheim heimisch ist: „Bei uns in der Flugzeughalle haben in diesem Jahr zwei Rotschwanzbruten stattgefunden.“

Und Wolfgang Schmidt aus Renningen erzählt von einer ungewöhnlichen Begegnung, die er 2008 in Strausberg gemacht hat und zu der er ein Foto geschickt hat: „Kurz vor der Schließung von Tempelhof musste eine Landung dort noch sein, und einige Tage konnten wir unser Flugzeug dann in Strausberg in der Halle unterstellen. So kurios es auch war: Eine Kohlmeise hat sich ins Flugleiterzimmer verirrt und war einfach nicht mehr dazu zu bewegen, hinauszufiegen, obwohl drei Fenster weit geöffnet waren. Schließlich war sie so er-

schöpft, dass ich sie in die Hand nehmen und hinaustragen konnte. Nach ein paar Tropfen Wasser als Erfrischung hat sie sich dann in einen Baum verzogen. Man wusste nicht, wer mehr erleichtert war über den Ausgang der Geschichte: Die Kohlmeise, weil sie wieder dort war, wo sie hingehörte, oder wir drei im Flugleiterzimmer, weil wir es schließlich doch noch zu einem guten Ende gebracht haben.“

Leider können aus Platzgründen an dieser Stelle nicht alle Einsender genannt werden. Doch die adler-Redaktion hat sich über jede einzelne der vielen netten Zuschriften sehr gefreut und dankt allen Lesern, die sich gemeldet haben, sehr herzlich für ihre guten Ideen und tollen Anregungen!

Text: Simone Bürkle
Fotos: Pixabay (Wolfgang Vogt)/
Wolfgang Schmidt

SBW-FÖRDERVEREIN

EINLADUNG ZUR JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

Der Verein zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbs-Segelflugs in Baden-Württemberg (SBW-Förderverein) lädt am **Donnerstag, 7. Oktober 2021**, zu seiner Jahreshauptversammlung ein. **Beginn ist um 19.30 Uhr im Nebenraum der Hahnweide-Gaststätte (Klaus-Holighaus-Straße 59, 73230 Kirchheim/Teck).**

Tagesordnungspunkte:

1. Bericht des Vorstands über die Aktivitäten des Jahres 2020
2. Bericht der Kassenprüfer
3. Entlastung des Vorstands
4. Wahl des neuen Vorstands und der Beisitzer im zweijährigen Turnus (erster Vorsitzender, Schatzmeister, Neuwahlen Beisitzer)
5. Wahl der Kassenprüfer
6. Sonstiges (Anträge aus der Versammlung, Diskussion über aktuelle Themen)

Coronabedingte Änderungen werden auf der Homepage (www.sbw-foerderverein.de) und per E-Mail mitgeteilt.

Text: Alexander Schmid, Schriftführer SBW-Förderverein

HERZLICHE EINLADUNG!

TRUDEL-WOCHENENDE FÜR LUFTSPORTLERINNEN

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

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

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

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

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

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

Text: Beate Rein, Beauftragte für Frauensport im BWLV
Foto: Sebastian Wastl



Am Sonderlandeplatz Blaubeuren (EDMC) können Luftsportlerinnen Mitte Oktober bei einer Trudeleinweisung mitmachen

FLUGSICHERHEIT

MITTEILUNG DER DFS

BITTE UM MITHILFE NACH ABGESAGTEM PILOTENTAG

Die DFS hat mitgeteilt, dass sie – wie schon im Vorjahr – auch in diesem Jahr den DFS-Pilotentag für VFR-Flieger absagt. Dieser war im November in Langen geplant.

Als teilweisen Ersatz hatte die DFS bereits im Vorjahr unter dem Stichwort „DFS-VFR-Tutorials“ einen YouTube-Kanal mit Videos zu verschiedenen Flugsicherheitsthemen eingerichtet. Dort sollen nun sukzessive weitere Kurzvideos bereitgestellt werden.

Dazu bittet die DFS um Unterstützung: Jeder Interessierte kann der DFS per E-Mail unter pilotentag@dfs.de mitteilen, welche VFR-Themen ihn interessieren, die bisher noch nicht den bereits bestehenden Videos aufgegriffen und erklärt wurden. Entsprechend der Rückmeldungen plant die DFS, die Schwerpunktthemen zu berücksichtigen und aufzuarbeiten. Unter der genannten Mailadresse können zudem gerne auch Fragen gestellt werden.

Text: red.

ABENTEUERLICHER ALLEINFLUG



Der Autor machte seinen ersten Alleinflug mit einer Olympia Meise – das hier gezeigte Exemplar ist in der Flugwerft Schleißheim zu sehen

In der Juni-Ausgabe des adlers erläuterte Volker Engelmann in seinem Artikel „Der Schlüssel zu mehr Flugsicherheit?“, wie wichtig Vorflugkontrollen sind – unter anderem deshalb, weil sich oft Insekten oder Vögel in Öffnungen am Flugzeug einnisten, aber auch wegen anderer Unwägbarkeiten. Dr. Dieter Zahn hat zu Beginn seiner Fliegerlaufbahn erlebt, wie schnell es gefährlich werden kann, wenn man der Vorflugkontrolle nicht die nötige Sorgfalt widmet. Nachfolgend beschreibt er eine Begebenheit, die er nur mit viel Glück heil überstanden hat.

Von Jugend an war mir nach Segelfliegen zumute, meine Eltern gestanden mir dies aber erst nach bestandenerm Abitur zu. Dazu kam es dann schließlich im August 1963: Über den Allgemeinen Studenten-Ausschuss (ASTA) wurde die Studentenreise „Segelfliegen in Westfalen“ am Flugplatz Borkenberge angeboten, an der ich teilnahm.

Es erschienen fünf Teilnehmer, ich war mit 19 Jahren der jüngste von ihnen. Durch meine Arbeit als Hilfsklempner war das Geld für den Kurs zusammengekommen. Geschult wurde auf einer Ka 2b – nicht neu, aber man roch noch Holz und Leim. Der Fluglehrer (alte Schule, grundsätzlich mit grünem Pullover und weißer Motorradmütze) brachte uns rasch und handfest das Fliegen bei.

Alleinflug auf der Olympia Meise

Der 19. Flug sollte mein erster Alleinflug werden: mit einer einsitzigen, für uns

vollkommen neuen „Olympia Meise“ aus dem Jahr 1936. Am Tag davor stand das Flugzeug bei einem Unwetter draußen. Vor dem Flug musste man Sitz-, Knüppel- und sonstige Proben in der „Meise“ ableisten – so geschehen. Vor dem Flug gab es noch entsprechende Infos, so sollte unter anderem die Fluggeschwindigkeit bei ca. 70 Stundenkilometer liegen.

Also dann mal los! Der Start war vollkommen normal. Nach dem Ausklinken warf ich einen Blick auf den Fahrtmesser: Er zeigte 40 Stundenkilometer an – offenbar zweifellos zu wenig, also war „drücken“ angesagt. Die Horizonthöhe und das Fluggeräusch waren mir mangels Übung nicht geläufig. Trotz zunehmenden „Drückens“ blieb die Fahrtmesseranzeige bei 40 Stundenkilometer stehen, und ich dachte mir: „Mist – der tut offenbar nicht. Na ja, wird schon gehen!?“

Klappen ließen sich nicht ausfahren

Eine gewisse Verunsicherung blieb natürlich gleichwohl – insbesondere, als nach Direktanflug bei der Position – auch ohne die dort üblichen ein bis zwei Vollkreise – die Höhe schon auf 150 Meter reduziert war. Also umgehend Landeinteilung. Nur nebenbei: Funk gab es damals keinen.

Im Landeanflug galt dann entsprechend: Klappen raus! Der entsprechende Hebel musste mit der linken Hand nach vorn geschoben, dann angehoben und dann erst gezogen werden. Doch von wegen, ich bekam die nicht raus!

Ringelpiez als letzter Ausweg

Wahrscheinlich mit sehr hoher Geschwindigkeit ging es gen Boden. Der Fluglehrer stand unten und gab mächtig, mit den Armen nach oben und unten fuchtelnd, zu verstehen, dass die Klappen raus müssten. Ich dachte mir nur: „Können vor Lachen!“ Ich fing dann das Flugzeug vor dem Boden ab und fetzte in fünf bis zehn Metern Höhe über den Platz. Nach ca. 400 Metern „zog“ ich, um Fahrt rauszunehmen. Doch das funktionierte nicht, die Meise stieg wieder mächtig nach oben.

Ich schickte ein kurzes Stoßgebet zum lieben Gott, pirschte mich wieder an den Boden heran und rauschte am Boden mit noch großer Geschwindigkeit und natürlich horizontal gehaltenen Tragflächen entlang. Eine Radbremse gab es nicht. Schließlich kamen die Winde und der Begrenzungszaun des Flugplatzes mit ordentlichem Baumbewuchs rasch immer näher – zugleich ging die Fahrt letztlich zurück. Blieb mir eigentlich nur eins: vorsichtig eine Fläche zu Boden lassen und einen Ringelpiez machen.

Glimpflicher Ausgang

Kaum kam die Meise samt jungem Piloten – beide heil (!) zum Stehen, kamen auch schon der Fluglehrer und die Flugplatzleitung angerast. Sie waren angenehm über den guten Ausgang überrascht und mussten auf meine Bemerkung über die mangelnde Fahrtanzeige feststellen, dass das Pitotrohr gänzlich mit Wasser vom Unwetter am Vortag gefüllt war – das war des Rätsels Lösung für die Fehlfunktion gewesen. Prompt bekam ich keine Maßregelung, geschweige denn einen Vorwurf zu hören.

Ich war zunächst einmal leicht verdattert und zugleich dankbar. Immerhin war für mich gleich klar: Schlimmer kann es kaum kommen; also weiter mit der Fliegerei! Prompt gab es beim zweiten Alleinstart tags darauf einen echten Seilriss in ca. 50 Metern Höhe. Aber auf derlei war ich ja gut vorbereitet, was hilfreich war.

Seither kann ich – mittlerweile im 78. Lebensjahr – das Segelfliegen nicht lassen.

Text: Dr. Dieter Zahn,
Flugsportgruppe Wangen-Kisslegg/red.
Foto: Wikimedia Commons/Bergfalke2

FLUGVORBEREITUNG: CLEVER PLANEN – ENTSPANNTER FLIEGEN

Nachdem sich die Deutsche Flugsicherung (DFS) an den DAeC gewandt hatte, weil in den vergangenen Wochen und Monaten auffallend viele Luftraumverstöße durch VFR-Piloten festgestellt wurden, startet der DAeC nun mit einer Reihe von Veröffentlichungen, die sich mit dem Thema Luftraum und Sicherheit beschäftigen. Der DAeC bittet dringend um Beachtung und Befolgung der Regeln. Die Reihe beginnt an dieser Stelle mit dem Thema Flugvorbereitung.

Sorgfältige Flugvorbereitung – das lernt jede Schülerin und jeder Schüler – gibt Sicherheit, mindert Stress und hilft gegen unschöne Post vom Bundesamt für Flugsicherung (BAF). Sie ist rechtlich vorgeschrieben und keineswegs eine freiwillige Leistung.

Das Thema Luftraum nimmt bei der Flugvorbereitung einen wichtigen Teil ein. Wie sieht die Luftraumstruktur auf der geplanten Flugstrecke aus? Liegen Sperrgebiete auf der Route? Sind Freigaben einzuholen, oder sollen kontrollierte Lufträume umflogen werden? Welche verschiedenen Flughöhen sind einzuhalten? Die topografischen Besonderheiten müssen ebenso wie mögliche besondere Hindernisse beachtet werden.

Zu berücksichtigen ist auch, ob der Flugweg über „Aircraft Relevant Bird Areas“ (ABA) führt. Diese sollten, wenn Wetter oder die Luftraumstruktur nicht dagegenstehen, in 600 Meter über Grund überflogen oder umflogen werden.

All diese Informationen lassen sich nur mit aktuellem Kartenmaterial erkennen. Vorjahreskarten – gleich ob elektronische Medien oder Printausgaben – aus Kostengründen oder

Bequemlichkeit zu nutzen, ist keine gute Idee. In jedem Jahr werden Lufträume verändert. Verbindlich sind nur die aktuellen Karten.

Die Vorbereitung per Karte reicht aber nicht aus. Grundsätzlich muss geprüft werden, ob temporäre Luftraumänderungen auf dem Flugweg zu beachten sind. Die NOTAMs (Notice to Airmen) sind kostenlos auf www.dfs-ais.de zu finden und eine Verpflichtung bei der Flugvorbereitung.

Eine gute Vorbereitung beinhaltet auch, sich die notwendigen Frequenzen zu notieren und zeitig einzustellen. Nicht zwingend vorgeschrieben, aber sehr nützlich, ist der Kontakt mit dem Fluginformationsdienst (FIS). Während des Fluges erhält der Pilot so Informationen und Hinweise; die FIS-Spezialisten können auch konkrete Navigationshinweise geben. Aber Achtung: Über FIS werden keine Weisungen oder Freigaben erteilt. Für die Einhaltung der Luftraumregeln bleibt der Pilot verantwortlich.

Die Recherche über das zu erwartende Wetter ist vor jedem VFR-Flug unverzichtbar. Im Internet gibt es viele Angebote, sowohl vom Deutschen Wetterdienst (DWD) als auch von privaten Anbietern, sich über das Flugwetter auf der geplanten Strecke zu informieren. Weil die Wetterbedingungen für die Sicherheit entscheidend sind, ist die Einholung von Wetterinformationen im Rahmen der Flugvorbereitung gesetzlich vorgeschrieben.

Einflug in Schlechtwetter ist eine häufige Unfallursache. Wer gut vorbereitet ist und weiß, auf welchem Streckenabschnitt mit schwierigen Bedingungen zu rechnen ist, kann wichtige



Seit dem 4. November 2020 ist der neu gestaltete Luftraum C Berlin, inklusive flexibel nutzbarer Luftraumelemente C (HX), eingeführt. Seitdem wurde eine Vielzahl von Luftraumverstößen (Einflüge von VFR-Luftfahrzeugen in Luftraum C ohne Freigabe) von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH registriert. Die deaktivierten Luftraumgebiete C (HX) können jederzeit wieder aktiviert werden. Zum Zeitpunkt der Aktivierung müssen die Bereiche verlassen oder die Freigaben zum Weiterflug im Luftraum C eingeholt worden sein. Die Aktivierung wird auf der VFR ATIS bekannt gegeben oder bei Funkkontakt mit dem Fluginformationsdienst FIS durch diesen mitgeteilt.

Entscheidungen schneller und sicherer treffen. Zur Erinnerung: Auch in dem Luftraum G über 3.000 ft MSL oder 1.000 ft AGL gelten die Abstände von 1.000 ft oder 1,5 Kilometer von Wolken und eine Flugsicht von fünf Kilometern.

Bitte beachten: In diesem Beitrag geht es ausschließlich um Luftraum bei der Flugvorbereitung. Nicht aufgeführt werden alle anderen Themen wie beispielsweise Flugzeugcheck, Beladung und Schwerpunkt, Kraftstoffbedarf. Diese gehören ebenso zur Flugvorbereitung und sind zwingend notwendig.



Zum Thema Flugvorbereitung sind im Internet und in Printmedien zahlreiche Veröffentlichungen erschienen. Die Deutsche Flugsicherung hat auf ihrer Website www.dfs.de aktuelle Infos und Material zum Download. Der Deutsche Wetterdienst bietet Praxistipps auf www.dwd.de.

Text: DAeC

Kartenausschnitt mit freundlicher Genehmigung der DFS.
Nicht zu navigatorischen Zwecken geeignet!

TECHNIK

DIE TECHNIK ERINNERT

Technische Mitteilungen:

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co.

Gegenstand: Überprüfung des Höhenruders

Betroffen: Ka 6; alle Werk-Nr. mit gedämpftem Leitwerk; TM-Nr. 27
K 7; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 25
K 8; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 31
ASK 13; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 20
ASK 16; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 17
ASK 18; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 10

Dringlichkeit: Maßnahme A)

Innerhalb von 30 Tagen nach Erscheinen der TM, wenn die letzte Überprüfung des Höhenruders nach TM 21 länger als ein Jahr oder 500 Starts zurückliegt,

oder:

Nach Erreichen der neuen Intervalle (ein Jahr oder 500 Starts) seit der letzten Überprüfung des Höhenruders nach TM 21

Maßnahme B)

Spätestens bis 31.12.2021

Werden Beschädigungen festgestellt, sind diese vor dem nächsten Flug instand zu setzen.

Maßnahmen: Überprüfung der Verleimung zwischen Rippe 1 und der Sperrholzbeplankung der Rudernase

Weitere Infos: siehe TM

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co.

Gegenstand: Einschränkung des Betriebsbereichs

Betroffen: Ka 6; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 28
K 7; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 26
K 8; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 32
ASK 13; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 21
ASK 16; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 18
ASK 18; alle Werk-Nr.; TM-Nr. 11

Dringlichkeit: wahlweise; dringend empfohlen

Maßnahmen: Kunstflug, Trudeln und Wolkenflug nicht zulässig

Weitere Infos: siehe TM

Alexander Schleicher Segelflugzeugbau GmbH & Co.

Gegenstand: Überprüfung der flügelseitigen Wurzelrippen

Betroffen: ASW 15; Baureihe ASW 15 Werk-Nr.; 150001 bis 15183 TM-Nr. 29

Dringlichkeit: Maßnahme A) und B) Innerhalb von 30 Tagen nach Erscheinen der TM

Maßnahme C) Bei vorgefundener Beschädigung

Maßnahmen: siehe TM

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

MB

FSV LAICHINGEN GRATULIERT KARL DENTRICH

SEIT MEHR ALS 70 JAHREN IM VEREIN



Karl Dentrach (2. v. r.) wird beim FSV Laichingen sehr geschätzt und hat viel für seinen Verein getan

Am 7. Oktober 1950 wurde die Fliegergruppe Laichingen gegründet, aus der 1954 der Flugsportverein Laichingen entstand. Einer der 19 Gründungsmitglieder war Karl Dentrach, der somit seit über 70 Jahren Vereinsmitglied ist.

Der fast 93-jährige Rentner kann auf ein bewegtes Fliegerleben zurückschauen. Karl Dentrach war über viele Jahre hinweg der aktivste Fluglehrer im Verein und hat Generationen von Piloten das Fliegen beigebracht. Außer der Flugschulung genoss er auch Streckenflüge mit dem Segelflugzeug oder dem Motorsegler sowie Rundflüge mit Fluggästen. Insgesamt hat er weit mehr als 6.000 Starts und Landungen auf seinem fliegerischen Konto.

Hans-Peter Bleher, der erste Vorsitzende des Vereines, sagt dazu: „Karl Dentrach war für mich das Vorbild, um Fluglehrer zu werden. Karl hat nie viel gesagt, aber was er sagte, hatte Hand und Fuß. Er hat jedem Flugschüler das Gefühl gegeben, nur für ihn da zu sein. Genau das war es, was mich dazu bewogen hat, Fluglehrer zu werden, um mein Wissen an Flugschüler weiterzugeben.“

Karl Dentrachs Fachwissen, sein technisches Verständnis und seine beruflichen Möglichkeiten als Betriebsschlosser waren für die Wartung und Reparatur der Flugzeuge hilfreich. So war er auch beim

Werkstattendienst Ansprechpartner für seine Vereinskameraden und lange Zeit war er für die Instrumentierung der Flugzeuge verantwortlich.

Fliegen und der Verein waren sein Leben, und für ihn stand das gesellige Miteinander immer im Vordergrund. So wurden Mitglieder des Vereins sehr gute Freunde. Die Familie war im Verein integriert und fühlte sich auf dem Flugplatz wohl.

In der Anfangszeit, als Karl Dentrach noch Flugschüler war, fand die Schulung im Einsitzer statt und es gab keine Funkgeräte in den Segelflugzeugen. Der Fluglehrer am Boden hatte eine große schwarz-gelbe Tafel, mit welcher er durch entsprechendes Winken Sichtzeichen geben konnte. So bekam der Pilot Anweisung, ob er zum Beispiel landen oder einen Vollkreis fliegen sollte.

Dazu erzählt Dentrach eine unglaubliche Geschichte: „Ich war bereits im Landeanflug, als mir jemand am Boden mit der Tafel signalisierte, einen weiteren Vollkreis zu fliegen. Danach signalisierte mir die Person nochmals, ich solle einen Vollkreis fliegen... bis der Flügel den Boden berührte. Beim Aufschlag hat es mich mit dem Sitz aus dem Flugzeug katalpultiert, sodass ich, noch angeschnallt am Sitz, neben dem Flugzeug saß.“ Dentrach lacht und fährt fort: „Zum Glück ist nie-

mandem was passiert. Die Schäden am Flugzeug wurden repariert. Warum die Person am Boden aber das missverständliche Signal gab, war schnell herausgefunden. Es stellte sich heraus, dass Kinder mit der Tafel spielten und mir „signalisierten“, ich solle Vollkreise drehen. Aus heutiger Sicht undenkbar!“

Die Faszination fürs Segelfliegen teilt er mit einer Tochter, zwei Schwiegersöhnen und zwei Enkeln. Zwei weitere Enkelkinder beschnuppern dieses Hobby zurzeit als Flugschüler und seine zwei Urenkel kommen auch schon gerne auf den Flugplatz. Somit nehmen mittlerweile vier Generationen am Vereinsgeschehen teil.

Im Alter von 70 Jahren hat Karl Dentrach die Lehrtätigkeit im Verein nach fast 40 Jahren eingestellt. Seither ist er Ehrenmitglied im FSV Laichingen. Mit 80 Jahren hat er sich entschieden, nicht mehr aktiv zu fliegen, mit 90 Jahren hat er sich von seinem Auto getrennt und es „seinen“ Fliegern gegeben – als Rückholfahrzeug. Seinem Verein ist er weiterhin stark verbunden. Er besucht gerne alle traditionellen Veranstaltungen, besonders genießen er und seine Frau die Gesellschaft Gleichgesinnter beim Seniorenstammtisch auf dem Flugplatz. Leider konnte der pandemiebedingt zuletzt nicht mehr stattfinden.

Jakob Laur, Mitgründer und Namensgeber des Jakob-Laur-Flugplatzes, schrieb einmal in einer Festschrift zum 40. Geburtstag des Flugsportvereines. „Durch Kameradschaft, ständige Bereitschaft, großen Idealismus und in vielen freiwilligen Arbeitsstunden der Mitglieder wurde das heute Erreichte möglich, auf das wir mit Recht stolz sein können.“

Und ja, das ist der Flugsportverein Laichingen: stolz auf Karl Dentrach, der 70 Jahre dem Verein seine Kameradschaft, ständige Bereitschaft, großen Idealismus und viele freiwillige Arbeitsstunden geschenkt hat. Damit hat er sehr viel zu dem heute Erreichten beigetragen.

Danke Karl! Die Vorstände und alle Vereinsmitglieder.

Text: Nicolai Happel
Foto: FSV Laichingen

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

FLIEGERGRUPPE FREUDENSTADT ZIEHT BILANZ

Bei der Hauptversammlung der FG Freudenstadt wurden langjährige Mitglieder geehrt, zudem wurden die Alleinflieger der Jugendgruppe hervorgehoben.

Hinterer Reihe, v.l.: Karl Pfau, Hansjörg Rothfuß, Michael Lamparth, Axel Reich.

Vordere Reihe, v.l.: Jakob Schick, Tim Heritier, Marven Gründler, Anton Harzer

Die FG Freudenstadt hatte kürzlich zu ihrer Hauptversammlung für das Jahr 2021 geladen. Dabei standen vor allem Berichte und Ehrungen an. Trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie blickt die Fliegergruppe auf eine gute und erfolgreiche Arbeit zurück.

Der Vorsitzende Axel Reich ging auf die zurückliegende Saison ein. Durch den Lockdown 2020 fand der erste reguläre Flugbetrieb erst am 16. Mai statt. Reich dankte allen Mitgliedern, dass sie sich vorbildlich an die Coronavorgaben des Landes gehalten hatten, die auch der BWLV dringend empfohlen hatte.

Ein großes Lob erhielten der zweite Vorsitzende Karl Pfau sowie der neue Kassier Tobias Abraham, mit denen Reich fast täglich zusammengearbeitet hatte. Neben weiteren Vorstandskollegen hob der Vorsitzende auch den unermüdlichen Einsatz von Werkstattleiter Michael Lamparth und Frank Popp hervor, die beharrlich über den Winter den Segelflugzeugpark gewartet hatten. Besonders lobte Reich zudem Christof Geißler, der bei Eiseskälte in der unbeheizten Halle die viersitzige DR 400 des Vereins ausführlich gewartet hatte. Auch hierbei hatten coronabe-

dingt nur wenige Helfer mitarbeiten können.

Ein dickes Dankeschön für seinen unablässigen Einsatz erhielt Geländereferent Jörg Müller, auch den „schaffigen“ Rentnern und nicht zuletzt der rührigen Jugendgruppe gebührte ein Dank. Der zweite Vorsitzende Karl Pfau dankte schließlich noch allen Mitgliedern für deren wichtige Mitarbeit. Im August 2020 hatten zwei Gastvereine in Musbach ihr Sommerlager durchgeführt. Die Gastpiloten waren von Musbach und der Region Freudenstadt angetan. Pfau drückte seine Wertschätzung für die hoch motivierte Jugendgruppe aus, die sich gut in den Verein eingefügt habe. Liegenschaftsreferent Müller dankte überdies für eine top Geländepflege.

Einen ausgeglichenen Kassenstand verzeichnete Kassier Tobias Abraham. Die Kassenprüfer Max Kappler und Thomas Haug bescheinigten dem Verein eine exakte Arbeit. In seinem Amt als Ausbildungsleiter betonte Axel Reich, dass es im Verein eine super Jugendgruppe gebe. So hat etwa Jann Heritier innerhalb von 13 Monaten seine Segelflug-Ausbildung erfolgreich abgeschlossen. Ihre ersten drei Alleinflüge haben Marven Gründler,

Tim Heritier, Anton Harzer und Philipp Rohn geschafft. Den Ultraleichtschein erwarb Tobias Abraham und Maximilian Kappler und Leo Misselbeck konnten erste Alleinflüge auf der Dynamic verbuchen. Christian Deubig ist nun der erste LAPL(A)-Scheininhaber, den die Fliegergruppe selbst ausgebildet hat.

UL-Ausbildungsleiterin Esther Schmalz dankte den Werkstattleitern und Motorenwarten, die mit ihrer Tätigkeit für viel Sicherheit beim Fluggerät sorgen. Ihre Theorieprüfung legten vier UL-Schüler ab. Die Jugendgruppe meldete 14 hoch motivierte Jugendliche.

Trotz des verspäteten Saisonstarts verzeichnete Flugsicherheitsreferent Armin Baur einen geordneten Flugbetrieb. Die meisten Starts wurden mit dem Schulungsdoppelsitzer ASK-13 durchgeführt. Sportlich sei es nicht schlecht gelaufen, so Leistungsflugreferent Frank Popp: Bei 121 Flügen absolvierten die Aufwindexperten der Fliegergruppe 46.240 motorlose Kilometer und in der Zweiten Segelflugsbundesliga schaffte man einen guten Mittelplatz. In der Region Rhein-Neckar-Enz flogen sechs Musbacher Piloten unter die ersten 15.

In Vertretung für die Fliegergruppe Renchtal sprach deren zweiter Vorsitzender Matthias Armbruster. Er erwähnte das gute Miteinander mit der FG Freudenstadt, das er sehr schätze.

Zum Ende wurden langjährige und verdiente Mitglieder geehrt. 25 Jahre ist der Zweite Vorsitzende Karl Pfau nun schon dabei. Axel Reich dankte dem Allrounder Pfau, der stets unermüdlich für den Verein gearbeitet habe. Für 30 Jahre Mitgliedschaft wurde Bettina Buchthal geehrt. Auf 40 Jahre Mitgliedschaft blickt Hansjörg Rothfuß zurück – mit seinen technischen Fähigkeiten ist er ein geschätztes Mitglied in der Werkstatt.

Abschließend gab es noch einen kleinen Ausblick in die nähere Zukunft der Fliegergruppe: Auch in diesem Jahr halten zwei Gastgruppen aus Wesel und Kusel in Musbach ihr Fluglager ab.

Text und Foto: Lothar Schwark

MIT KAFFEE-FLY-INS DAS BESTE AUS DER SITUATION GEMACHT

Flugplatzfeste? Abgesagt. Fly-Ins? Abgesagt. Möchte man in Zeiten von Corona etwas auf die Beine stellen, sind die Möglichkeiten begrenzt. Einige engagierte Mitglieder der Segelfliegergemeinschaft Backnang-Völkleshofen und der Fliegergruppe Giengen/Brenz ließen sich jedoch nicht entmutigen und organisierten zwei sogenannte Kaffee-Fly-Ins.

Die Idee dahinter: schlank gehaltene Veranstaltungen zum Informations- und Erfahrungsaustausch – von Fliegern für Flieger. So flogen am 30. Mai Giengener Piloten mit den beiden Ultraleichtflugzeugen ihres Vereins nach Völkleshofen und besuchten die dortigen Kameraden. Am 11. Juli kam dann der Gegenbesuch.

Die Piloten saßen gemütlich bei Kaffee und Kuchen zusammen und fachsimpelten über aktuelle Themen. So erhielt man Einblicke in den jeweils anderen Verein und erfuhr viel Interessantes und Spannendes. Das Ganze wurde auf Instagram entsprechend promotet. Alle Teilnehmer sind nun um einige Erfahrungen reicher und hoffen, die Treffen auch ohne Corona bald wiederholen zu können.

Text und Foto: Simon Kohn



Auf Kaffeebesuch: Melanie Kranich von der SFG Backnang vor der Dynamic ihres Vereins. Am 11. Juli war die junge Pilotin zu Gast bei den Fliegerkameraden in Giengen/Brenz

FLY-IN AM FLUGPLATZ BLAUBEUREN



Die Fliegergruppe Blaubeuren veranstaltet am **Sonntag, 5. September 2021**, ein Fly-In auf ihrem Flugplatz EDMC in Blaubeuren. Parallel dazu finden die Einweihung des neuen Kinderspielplatzes und die Flugzeugtaufe des Discus 2ct der Fliegergruppe statt.

Anreise nur mit dem Flugzeug nach vorheriger Anmeldung unter <https://flyin.blueberrybirds.de>. Dort gibt es alle weiteren Informationen.

Text und Foto: Martin Söll

Am 5. September sind alle Piloten zum Fly-In nach Blaubeuren eingeladen

MIT DEM BABY AUF DEN FLUGPLATZ



Mitgliedergewinnung mal anders: Die Geburtsvorbereitungsgruppe von Jessica Breitenfeld (2. v. r.) traf sich samt Nachwuchs auf dem Gelände des Markgräfler Luftsportvereins in Müllheim zum gemütlichen Plausch

Mitgliedergewinnung kann nicht früh genug beginnen – dieses Motto gilt auch beim Markgräfler Luftsportverein in Müllheim. Ganz neue Wege jedenfalls ist der Verein hierbei vor Kurzem gegangen, als er den Flugplatz auch mal für die Jüngsten und deren Mamas öffnete.

Die Aktion kam ganz unkompliziert zustande: Jessica Breitenfeld, Tochter des Vereinsvorsitzenden Arno Breitenfeld, hat kürzlich ein Baby zur Welt gebracht. Sie hatte in ihrer Geburtsvorbereitungsgruppe angeregt, sich nach der Geburt aller Kinder an einem ruhigen und beschaulichen Platz zu treffen. Die jungen Mütter wollten sich gerne austauschen und gemütlich beisammensitzen. Da war die zündende Idee aufgekommen: Wo kann man das besser, als auf einem schönen Segelfluggelände, an dem gerade unter der Woche kein Flugbetrieb stattfindet?

Gesagt, getan – so kamen die Frauen bei bestem Wetter zusammen, hatten ihre Ruhe und waren so angetan, dass sie sich bald wieder auf dem Flugplatz treffen möchten. Kurz gesagt: ein schöner Erfolg. Und der Verein hat auf diese ungewöhnliche Weise wieder ein paar Flugplatzfreunde dazugewonnen.

Text: red.

Foto: Arno Breitenfeld

BÜCHER

ERINNERUNGEN AN EINEN BESONDEREN BERUF

AUS DEM LEBEN EINES FLUGLOTSEN

Vielen Lesern dürfte Werner Fischbach als Luftfahrtjournalist ein Begriff sein, der auch immer wieder Beiträge für den adler beisteuert. In seinem früheren Berufsleben hat der Autor etliche Jahre lang als Fluglotse gearbeitet, nun legt er ein Buch über seiner Erinnerungen an diese Zeit vor. Darin gibt Fischbach einen spannenden und unterhaltsamen Einblick hinter die Kulissen der Flugsicherung. Wie sorgen die Lotsen für die erforderliche Sicherheit im Luftverkehr? Was sind das für Menschen, die diesen Job verrichten? Und mit welcher „Kundschaft“ haben es die Lotsen zu tun? Angereichert werden diese Erfahrungen durch die Schilderung des einen oder anderen Vorfalles, sodass ein lebendiges Bild davon entsteht, wie es in der Luftfahrt und bei der Flugsicherung zugeht.

Werner Fischbach

Turn left, turn right – Identified

249 Seiten

Verlag: Books on Demand (BoD)

Preis: Taschenbuch 9,90 Euro, E-Book 7,49 Euro

ISBN: 978-3-7526-5776-0

Was hinter den
Kulissen der
Flugsicherung
passiert, erzählt
Werner Fischbach
in seinem neuen
Buch



Text: red.

Foto: z/GraphicsFuel.com

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

BWL-V-TERMINSERVICE 2021/22

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
29.08.21	01.09.21	MD	Hangflug F1E-WM – Info: https://frmd.ro – abgesagt	Turda/Rumänien
03.09.21	05.09.21	MD	DM Freiflug – Info: www.daec.de	Manching (BY)
04.09.21		MF	Flugrallye Rund um Berlin – Info: www.daec.de	Berlin
04.09.21		A	DHC-Cup (Hubschrauberwettbewerb) – Info: Michael.Schauff@t-online.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
04.09.21	05.09.21	A	Flugplatzfest Aalen-Elchingen – Info: www.lsr-aalen.de – abgesagt	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
04.09.21	17.09.21	SF	(B) Praktischer Ausbildungslehrgang FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
05.09.21		A	Fly-In Blaubeuren mit Flugzeugtaufe – Info: https://flyin.blueberrybirds.de	Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
05.09.21	11.09.21	SF	FAI-Grand Prix-Finale – Info: https://finals2021.sgp.aero	St. Auban/Frankreich
06.09.21	12.09.21	A	Freundschaftsfliegen – www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
07.09.21	11.09.21	SF	Oldtimer-Segelflugtreffen Ellwangen – Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de – neuer Termin!	Flugplatz Erpfental
10.09.21	12.09.21	MD	Modellflugmesse mit Freundschaftsfliegen – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
10.09.21	12.09.21	MD	RL-F1D 3. u. 4. Ranglisten-Wettbewerb u. DMM F1D – Info: hans.kordubel@t-online.de	Frankenheim Rhön/TH
11.09.21	12.09.21	LJ	BWL-V-Landesjugendversammlung mit Fly-In Wächtersberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Wächtersberg
11.09.21	12.09.21	A	Flugtag Sinsheim – Info: www.flugtag-sinsheim.de	Flugplatz Sinsheim
11.09.21	12.09.21	A	Elektrifly-In Grenchen – Info: www.https://electrifly-in.ch	Grenchen/Schweiz
11.09.21		MF	62. Südwestdeutscher Rundflug – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
18.09.21	27.11.21	MF	PPL(A) Teil FCL Wochenendkurs – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
19.09.21		A	BWL-V-Mitgliederversammlung – Info: www.bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Aalen-Elchingen (EDPA)
20.09.21	25.09.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang – Info: birkhold@bwlv.de – Ersatztermin für Lehrgang im Frühjahr!	Bildungsstätte Klippeneck
20.09.21	24.09.21	SF	BWL-V-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Blumberg – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	26.09.21	SF	Walters DoSi-Wettbewerb Blumberg – Info: vollacro@funflying.de	Flugplatz Blumberg
25.09.21	01.10.21	MF	BWL-V-Seminar Rettung aus Schlechtwetter – Info: nerdinger@bwlv.de – neuer Termin!	Flugplatz Niederstetten
01.10.21	03.10.21	FB	Stuttgarter Ballontage mit Herbstwettfahrt – Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de	Stuttgart, Bad-Cannstatt
02.10.21	09.10.21	SF	BWL-V-Segelkunstfluglehrgang (Grund- u. Weiterbildung) Hayingen – Info: www.bwlv.de	Flugplatz Hayingen
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.10.21		SF	Mitgliederversammlung SBW-Förderverein, 19.30 Uhr – Info: www.sbw-foerderverein.de	Gaststätte Hahnweide, Kirchheim/T.
15.10.21	16.10.21	A	(B) BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
15.10.21	16.10.21	LS	Trudelwochenende für Luftsportlerinnen – Info: rein@bwlv.de	Flugplatz Blaubeuren
16.10.21		MF	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
16.10.21	17.10.21	A	Drachenfest Hülben – Info: www.fliegergruppehuelben.de	Flugplatz Hülben
22.10.21	23.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de (neuer Termin)	Flugplatz Ammerbuch
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
30.10.21	03.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Grundlehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
04.11.21	06.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: www.bwlv.de	Klippeneck oder online
06.11.21	07.11.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de – neuer Termin!	Bildungsstätte Klippeneck
08.11.21	21.11.21	MF	WM Navigationsflug – Info: www.daec.de	Die Boord/Südafrika
13.11.21		A	BZF I Zusatz Sprechfunk Englisch VFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
13.11.21		A	DFS-Pilotentag – Info: www.dfs.de – abgesagt	Langen b. Frankfurt/Main
13.11.21	14.11.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de – neuer Termin!	Bildungsstätte Klippeneck
13.11.21	14.11.21	MD	DM Freiflug-Saal – Info: eder-h@arcor.de	Ingolstadt
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstattleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
21.11.21			BW-Meisterschaft Freiflug-Saal – Info: beschwende@t-online.de	Schorndorf
29.11.21	04.12.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
03.12.21	05.12.21	LJ	BWL-V-Gipfeltreffen der Luftsportjugend – Info: koch@bwlv.de	N.N.
04.12.21		MF	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-V-Motorflugschule Hahnweide
06.12.21	08.12.21	MD	Saafly WM F1D – Info: https://frmd.ro (>International competitions)	Slanic Prahova/Rumänien
27.04.22	30.04.22	A	AERO – Messe der Allgemeinen Luftfahrt – Info: aero-expo.com	Messe Friedrichshafen
06.05.22	08.05.22	A	Motorworld Classics Bodensee Messe – Info: www.motorworld-classics-bodensee.de	Messe Friedrichshafen
26.05.22	29.05.22	MF	DM Ultraleichtflug – Info: www.daec.de – neuer Termin!	Flugplatz Rheine-Eschendorf (EDXE)
07.07.22	17.07.22	A	World Games – Info: www.theworldgames.org	Birmingham, Alabama (USA)

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

Terminhinweise schicken Sie bitte rechtzeitig an buerkle@bwlv.de. Lehrgänge u. Fortbildungsmaßnahmen, die mit (B) gekennzeichnet sind, fallen unter die Regelung des Bildungszeitgesetzes (BzG). Das heißt, die Teilnehmer können hierfür unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine bezahlte Freistellung beantragen. Näheres hierzu auf der Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter „Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de.

Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

NÄCHSTE AUFFRISCHUNGSSCHULUNG STEHT AN

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

Folgender weiterer Termin für die Online-Auffrischungsschulung ist in diesem Jahr festgelegt (jeweils Freitag/Samstag):

15./16. Oktober 2021

Wie kann ich mich zu einer BWLV Fluglehrerauffrischungsschulung anmelden?

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

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

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

Wie schon die bisherigen Fluglehrerfortbildungen, fällt selbstverständlich auch das Online-Format unter die Regelungen des Bildungszeitgesetzes (BzG). Hierzu kann unter bestimmten Voraussetzungen beim Arbeitgeber eine Freistellung beantragt werden. Bitte hierzu die lange Vorlaufzeit beachten!

Alle Infos hierzu gibt es unter www.bwlv.de (→ Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter“ Bildungsurlaub).

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



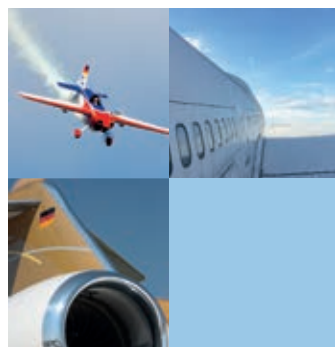
In diesem Jahr gibt es noch einen Termin im Oktober für die Fluglehrer-Auffrischungsschulungen des BWLV im Online-Format

– Anzeige –



Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand



Dörner & Partner, Rechtsanwälte
Kanzlei München
Bavariaring 16, 80336 München
Kanzlei Murnau
Straßäcker 21, 82418 Murnau
T +49 (89) 45 23 55 76 - 0
F +49 (89) 45 23 55 76 - 9
M crew@air-law.de

 air-law.de

TRAUER UM GERD SCHÄFER



Gerd Schäfer – hier in seiner geliebten LS 3 – war ein hervorragender Fotograf und großer Kenner der deutschen Segelfluggeschichte

Der Aero-Club Baden-Baden nimmt Abschied von seinem ehemaligen Vorsitzenden Gerd Schäfer, der am 21. Juli 2021 im Alter von 92 Jahren in Konstanz verstorben ist.

Schon auf den jungen Gerd übten zwei Dinge eine besondere Faszination aus – der motorlose Flug und die Fotografie. Beides sollte ihn sein ganzes Leben lang begleiten. Er begann seine Segelflugausbildung in den letzten Kriegsjahren und setzte diese fort, als Segelfliegen in Deutschland in den 1950er-Jahren wieder möglich war.

Fotografieren und Filmen wurden zu seinem Beruf: Nach Abitur, Ausbildung zum Fotografen mit anschließender Meisterprüfung und Studium an der Fachhochschule für Fotografie in Köln nahm er im April 1957 seine Tätigkeit als Kameramann beim Südwestfunk (heute SWR) in Baden-Baden auf.

Familie und Beruf standen in den Folgejahren im Vordergrund. Erst mit seinem Eintritt in den Aero-Club Baden-Baden Anfang der 1970er-Jahre konnte sich Gerd wieder dem Segelfliegen widmen.

Zweimal leitete Gerd Schäfer als erster Vorsitzender die Geschicke unseres Vereins. In seine erste Amtszeit (1972 bis 1974) fiel insbesondere der Bau unserer großen Flugzeughalle. Seine zweite Amtszeit (1986 bis 1989) war von mehreren „Premieren“ geprägt: Erstmals fand ein Tag der offenen Tür am Flugplatz Baden Oos statt, ebenso wie das erste Schulungslager des Vereins außerhalb Baden-Badens und das erste „Seniorenfliegen“.

Geboren aus der Idee, stressfreies Fliegen kleinerer Wettbewerbsstrecken für ältere Segelflieger anzubieten – gepaart mit einem attraktiven Rahmenprogramm für die ganze Familie –, hatte Gerd Schäfer unter dem Motto „Fliegen und Genießen“ diese Veranstaltung 1987 ins Leben gerufen. Das „Seniorenfliegen“ hatte viele Jahre einen festen Platz im Veranstaltungskalender des Flugplatzes Baden Oos.

Den Traum seiner Jugend, Fliegen und Fotografieren miteinander zu verbinden, hat sich Gerd erfüllen können. In mehr als 3.000 Flugstunden, viele davon in seiner geliebten LS 3, hielt er die Schönheit des Segelfliegens im Bild fest. Viele seiner Fotos wurden in Zeitschriften, Kalendern und Büchern veröffentlicht. Auch als er nicht mehr selbst flog, blieb sein Interesse für den Segelflug ungebrochen und galt fortan den Anfängen des lautlosen Fluges.

In einer seiner letzten Veröffentlichungen im August 2020 berichtete Gerd über den ersten Segelflug auf dem Feldberg vor 100 Jahren und die daraus resultierende Gründung der Firma Weltensegler in Baden-Baden. Dadurch haben wir viel Interessantes über die Anfänge des Segelflugs in unserer Region erfahren, was den meisten von uns bis dahin völlig unbekannt war.

In Gerd Schäfer verliert der Aero-Club Baden-Baden einen engagierten Segelflieger und ein wertvolles Mitglied, einen hervorragenden Fotografen und großen Kenner der deutschen Segelfluggeschichte. Wir werden ihn stets in unserer Erinnerung behalten.

Aero-Club Baden-Baden, Fliegergruppe Gaggenau, Flugplatz Baden-Baden e.V.

Text: Renate Heege
Foto: Archiv Gerd Schäfer

Auch der Baden-Württembergische Luftfahrtverband nimmt in dankbarer Erinnerung Abschied von Gerd Schäfer. In ihm verliert der Verband einen weithin bekannten und engagierten Fliegerkameraden, der sich nicht nur in seinem Verein, sondern darüber hinaus insbesondere als akribischer Archivar in Sachen Segelflug verdient gemacht hat. So hat Gerd Schäfer dem Verband etliche interessante Filme und Dokumente zur Verfügung gestellt und auf diese Weise dazu beigetragen, den Segelflug in Baden-Württemberg zu dokumentieren und diesen im kollektiven Gedächtnis zu behalten. Der BWLV dankt Gerd Schäfer für sein großes Engagement und wünscht allen, die ihn gekannt und gemocht haben, viel Kraft in der schweren Zeit des Abschieds.



INSURE BEFORE FLIGHT

ALLIANZ GLOBAL CORPORATE & SPECIALTY SE

**Ob geschäftlich, privat oder im Luftsportverein –
wer fliegt, braucht Sicherheit für sich und andere.**

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) bietet professionellen
Flugzeug-Haltern und Flugbegeisterten einen kompletten Luftfahrt-
Versicherungsschutz vom Segelflugzeug bis zum Business-Jet.

Wir beraten Sie gerne:

luftfahrt@allianz.com

agcs.allianz.com

Copyright © 2021 Allianz Global Corporate & Specialty SE. Alle Rechte vorbehalten. Bilder: Adobe Stock
Die in dieser Publikation veröffentlichten Inhalte dienen ausschließlich der allgemeinen Information. Weder können daraus
Ansprüche erhoben werden noch garantiert Allianz Global Corporate & Specialty SE – trotz aller Bemühungen um Korrektheit –
die Vollständigkeit und die Richtigkeit der Inhalte. Maßgeblich für den Versicherungsschutz sind ausschließlich die im Einzelfall
vereinbarten Versicherungsbedingungen. Allianz Global Corporate & Specialty SE, Königinstr. 28, 80802 München, Germany;
Handelsregister München HRB 208312; Februar 2021

Allianz 



Nicht träumen! Fliegen!

Wecke den Luftsportler in dir.



LUFTSPORT IN BADEN-WÜRTTEMBERG

WIR SIND DER LUFTSPORT IM SÜDWESTEN

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

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

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

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

TOP-TERMINE IM SEPTEMBER 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

DHC-Cup

04.09.2021 Flugplatz Mengen (EDTM)
Info: Michael.Schauff@t-online.de

Fly-In mit Flugzeugtaufe

05.09.2021 Flugplatz Blaubeuren (EDMC)
Info: <https://flyin.blueberrybirds.de>

Oldtimer-Segelflugtreffen

07.–11.09.2021 Flugplatz Ellwangen-Erpfental
Info: www.fliegergruppe-ellwangen.de

Flugtag Sinsheim

11.–12.09.2021 Flugplatz Sinsheim
Info: www.flugtag-sinsheim.de

Stuttgarter Ballontage mit Herbstwettfahrt

1.–3.10.2021 Stuttgart, Cannstatter Wasen
Info: www.ballonsportgruppe-stuttgart.de