

MOTORFLUG SEITE 14

IM SONNENAUFGANG NACH PARIS

ZWEI PILOTEN DES FSV NAGOLD BERICHTEN VON IHREM AUSFLUG MIT DER KATANA

SEGELFLUG SEITE 24

HISTORISCHE SCHÄTZE ÜBER DER OSTALB

BEIM OLDTIMER-SEGELFLUGTREFFEN IN ELLWANGEN WAREN VIELE SELTENE EXEMPLARE ZU SEHEN



TITELTHEMA SEITE 3

ERFOLGREICHE AUSBILDUNG

DER BWLV HÄLT MIT SEINEN LEHRGÄNGEN
EIN UMFASSENDES ANGEBOT FÜR DIE MITGLIEDER BEREIT





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 Erfolgreiche Ausbildung

ALLGEMEINES

- 4 5. Electrify-In Grenchen/Schweiz: Neuheiten aus der Welt der Elektrofliegerei
- 5 Veröffentlichungen für den „adler“: Bitte Termine und Berichte rechtzeitig einschicken!
- 5 Drohnen-Forschung: DLR richtet Erprobungszentrum für Unbemannte Luftfahrtsysteme ein

UMWELT

- 6 Forschung: Der e-Genius fliegt mit Hybridantrieb

LUFTSPORTJUGEND

- 7 Gipfeltreffen
- 8 4. BWLV-Jugend Fly-In und Landesjugendversammlung auf dem Wächtersberg
- 10 Herbsttagung der BWLV-Luftsportjugend: Harmonischer Austausch

FALLSCHIRM

- 11 BWLV-Notabsprung-Seminar in Tannheim: Notabsprung – und jetzt?

MODELLFLUG

- 13 Deutsche Meisterschaft im Freiflug in Manching: Volker Bajorat ist neuer Deutscher Meister in der Klasse F1A

MOTORFLUG/UL

- 14 Ausflug mit der Katana nach Paris
- 17 Familienausflug über die Zugspitze nach Innsbruck
- 20 Ausschreibung: (B) BWLV-UL-Fluglehrerlehrgang
- 20 Jetzt anmelden: Flugwetterseminar an der BWLV-Motorflugschule
- 21 Ausschreibung: (B) Die Ausbildung zum Class Rating Instructor (CRI)
- 22 Ausschreibung: (B) Die Ausbildung zum FI(A)

SEGELFLUG

- 23 Breitensport: Einführung in den Gebirgssegelflug
- 23 FI(S)-Lehrgang: Fluglehrer in Rekordzeit
- 24 Flugplatz Ellwangen-Erpfental: Oldtimer-Segelfliegen zwischen Virngrund und Albtrauf
- 26 Kunstflug- und Gourmetwoche in Nagold: Spiel, Spaß und Schokolade
- 27 Förderflugzeug BW2: Ein Monat lang Spaß, Sport und Spannung
- 28 Fluglager in Paterzell
- 30 Termin für die DM 2022 in Zwickau steht fest
- 30 Ausschreibung: (B) Die Ausbildung zum FI(S)

LUFTSPORTLERINNEN

- 31 Flugpionierin Neta Snook
- 33 IM Aviation: Mehr Frauen in die Luftfahrt bringen
- 34 Pilotinnen-Treffen in Oerlinghausen und Bielefeld

FLUGSICHERHEIT

- 35 Airfield Guide Germany in Papierform
- 35 Softwareupdate für digitales Streifensystem bei FIS
- 36 Training als essenzieller Faktor: Die Schrecksekunde

REGIONEN

- 37 Region 1: Seltene Maschinen beim Fly-In in Sinsheim
- 38 Region 1: Gastflieger nutzten kurze Schönwetterphase
- 39 Region 1: Das coolste Hobby, das es gibt
- 40 Region 2: Neuer Vorstand bei den UL-Fliegern im Fischachtal
- 41 Region 3: Insta-Grillen bei den Giengener Fliegern
- 41 Region 5: Ferienprogramm bei der FG Leutkirch
- 42 Region 6: Flug in einen herrlichen Sonnenaufgang

BÜCHER

- 44 Heinrich Eder: Antik- und Classic-Flugmodelle
- 44 Ingo Bauernfeind: Boeing 747

TECHNIK

- 44 Luftsportgeräte-Büro (LSG-B): LTA für TL 232 Condor, Savage und Wild Thing
- 45 Ausschreibung der Technischen Lehrgänge 2022

BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2021/22




DAEC-NEWS

- 46 Außerordentliche Hauptversammlung des DAeC: Delegiertentreffen in Braunschweig
- 47 Luftsportgeräte-Büro: DAeC weiter vom Bundesverkehrsministerium beauftragt

ABSCHIED

- 46 Dieter Althaus

ICON-LEGENDE

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



ZUM TITELBILD

Vom 7. bis 11. September fand auf dem Flugplatz Ellwangen-Erpfental die siebte Auflage des von Mario Sells organisierten Oldtimer-Segelflugtreffens statt (lesen Sie dazu auch den Bericht auf Seite 24 dieser Ausgabe). Jedes Jahr sind bei der Veranstaltung auch Flugzeuge zu sehen, die sonst meist nur noch in Museen zu bestaunen sind. Darunter war dieses Mal auch der von 1937 stammende Rhönbusard des Rhönflug Oldtimer Segelflugclubs Wasserkuppe (ROSC), das erste und bisher einzige fliegende Kulturdenkmal Hessens

Foto: Peter Dresen

Herausgeber und Geschäftsstelle:

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

Redaktion:

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Klaus Michael Hallmayer (kmh)

Redakteurin:

Simone Bürkle (sib)

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

Anzeigenverwaltung:

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

Gesamtherstellung und Vertrieb:

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

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

ERFOLGREICHE AUSBILDUNG



Harald Ötschläger,
BWLV-Verbandsausbildungsleiter

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

wir alle zusammen haben es auch im zweiten Jahr der Pandemie geschafft, unseren so wichtigen Nachwuchs erfolgreich aus- und fortzubilden!

Das gilt für die Vereine und ebenso für den Verband. Der BWLV hat mit seinen zentralen Ausbildungslehrgängen und Fortbildungsmaßnahmen nicht nur seinen wichtigen Auftrag unter diesen schwierigen Bedingungen erfüllt, sondern hat die Situation genutzt, um neue Ideen und Formate umzusetzen.

Es war uns von Anfang an ein zentrales Anliegen, alles in Frage Kommende zu tun, damit keiner unserer wichtigen Fluglehrer seine Berechtigung verliert. Voraussetzung dafür aber war – unter den bekannten schwierigen Rahmenbedingungen – Maßnahmen anbieten zu können, die trotz Corona und Inzidenzzahlen funktionieren. Und das haben wir geschafft.

So haben wir für die notwendigen Auffrischungsschulungen das bisherige Konzept von zwei Präsenzveranstaltungen auf vier Onlineveranstaltungen umgestellt. Dies war auch deshalb möglich, weil wir mit unserem detaillierten Konzept die Behörde überzeugen konnten, diese Veranstaltungen zu genehmigen. Die Resonanz bei unseren Fluglehrern war überwältigend und es wurde uns empfohlen, dies in den nächsten Jahren fortzuführen. Unser Konzept hat dann auch bundesweit einige Nachahmer gefunden.

Als einziger Wermutstropfen wurde beklagt, dass die so wichtigen sozialen Kontakte bei diesem Konzept leider auf der Strecke bleiben. Um dies künftig zu berücksichtigen, werden wir im Herbst nächsten Jahres eine Mischung aus Präsenz- und Onlineveranstaltung anbieten. Dann kann jeder Teilnehmer das für ihn beste Format auswählen. Im kommenden März werden wir allerdings zunächst nochmals eine Online-Auffrischungsschulung anbieten, da wir heute noch keine Aussage über die Situation der Pandemie machen können.

Weitaus schwieriger war in den vergangenen zwei Jahren die Situation bei unseren Fluglehrerlehrgängen. Hier mussten wir immer sehr flexibel reagieren. Aber dank der großartigen Hilfe von einigen Vereinen und Mitgliedern des BWLV konnten wir alle Maßnahmen erfolgreich abschließen. Auch hier haben wir, wo es möglich war, auf Onlineveranstaltungen gesetzt. Nur die Fluglehrerlehrgänge im Bereich UL mussten wir leider ausfallen lassen.

In dieser Ausgabe sind nun die Lehrgänge für das kommende Jahr ausgeschrieben und wir hoffen auf eine ungestörte Abwicklung aller Maßnahmen. Wir sind stolz darauf, dass wir mit diesen Lehrgängen wieder ein umfassendes Angebot für unsere Mitglieder anbieten können.

Zusätzlich zu den Problemen mit der Pandemie mussten wir die Umsetzung der neuen gesetzlichen Regelungen im Bereich des Segelflugbetriebs und bei den Segelfluglizenzen in den Betrieb unserer ATO integrieren. Besonders unsere Segelfluglehrer waren und sind gefordert, die neuen Bedingungen für die Erhaltung ihrer Berechtigungen umzusetzen. Für uns als Verband war es wichtig, die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Fluglehrer die notwendigen Bedingungen erfüllen können. Kein Fluglehrer sollte seine Berechtigung verlieren. Auch das ist uns gelungen.

Da es kein bundeseinheitliches Verfahren für die Durchführung der Abnahme des pädagogischen Nachweises und die Auswahl der dazu benötigten qualifizierten Fluglehrer gab, haben wir mit unserer Behörde ein vorläufiges Verfahren für beide Fälle vereinbart. Dafür gilt unser herzlicher Dank der Behörde, die uns bei der Umsetzung sehr geholfen hat!

Inzwischen wurde unser Verfahren zur Durchführung dieses Nachweises bundesweit übernommen. Bei dem Verfahren zur Auswahl der qualifizierten Fluglehrer müssen wir leider immer noch mit unserem Provisorium leben. Hier sind wir sehr bemüht, dass es bald zu einer bundeseinheitlichen Lösung kommt.

Angestoßen durch die Überlegungen, wie wir die Auffrischungsschulungen durchführen können, haben wir auch über neue Formate in der Ausbildung nachgedacht. Hier gibt es erfreuliche Entwicklungen auf Bundesebene und auch in der Zusammenarbeit mit den benachbarten Landesverbänden. Wir werden berichten, wenn wir konkrete Formate vorstellen können.

Mein großer Dank gilt Bernd Heuberger, der als hauptamtlicher Mitarbeiter sämtliche Maßnahmen und Lehrgänge ausgezeichnet organisiert und betreut hat. Zudem möchte ich mich recht herzlich für die großartige Mitarbeit aller Beteiligten in der Ausbildung bedanken. Ohne euch wäre die wichtige Arbeit in der Ausbildung nicht möglich. Bitte helft auch im neuen Jahr mit, unsere Ausbildung im Sinne unserer Schüler weiterzuentwickeln!

Wir möchten auch im kommenden Jahr mit Stolz sagen können: Wo wir sind (die ATO des BWLV), da ist vorn!

Euer

5. ELECTRIFLY-IN GRENCHEN/SCHWEIZ

NEUHEITEN AUS DER WELT DER ELEKTROFLIEGEREI



Am Flugplatz in Grenchen fand im September die fünfte Auflage des Electrify-In statt. Im kommenden Jahr zieht die Veranstaltung nach Bern um

Bei der fünften Auflage des Electrify-In im schweizerischen Grenchen gaben sich am 11. und 12. September Fachleute und Freunde der elektrischen Fliegerei erneut ein Stelldichein.

Gleich vorweg: der Oberschwabe Toni Roth, unermüdlicher Tüftler, Elektroingenieur und inzwischen Dauergast in Grenchen, holte sich in diesem Jahr bei der Verleihung der sogenannten eTrophies mit dem weitesten gelungenen Anflug von Mengen aus den ersten Preis in der Kategorie Segelflugzeuge mit Elektromotor. Sein größter Widersacher, Klaus Ohlmann, musste einen Anflug wegen Wetterumbilden auf halber Strecke aufgeben.

Die Verleihung der eTrophies erfolgte in diesem Jahr das erste Mal in drei Kategorien. Gewinner in der Kategorie rein elektrischer Motorflugzeuge war Marc Corpatoux von Alpine AirPlanes mit dem Pipistrel Velis Electro. In der Kategorie Segelflugzeuge – wie schon genannt – war Toni Roth der Gewinner. Die Kategorie Hybridflugzeuge blieb unbewertet wegen fehlender Bewerber. Zudem konnte erstmals ein weiterer Preis verliehen werden. Es freute die Organisatoren, dass die EPFU (European Powered Flying Union) mit Hauptsitz in Paris den mit 1.000 Schweizer Franken dotierten „Anerkennungspreis

für eine fliegerische Leistung“ stiftete. Dieser wurde den vier Teilnehmern des eTALK übergeben.

Mitflüge im Elektroflugzeug

Dem Publikum bot sich erstmals die Möglichkeit, im elektrischen Flugzeug mitzufliegen, nachdem der Schweizer Pipistrel-Vertreter dafür gesorgt hatte, dass gleichzeitig vier Maschinen des Typs Velis zur Verfügung standen. „Ein tolles Erlebnis! Ich fühlte mich an Bord der Pipistrel Velis Electro total sicher, und den Motor überhaupt nicht zu hören, war eine spezielle, aber gute Erfahrung“, teilte einer der rund 30 Passagiere nach der Landung seines Rundfluges begeistert mit.

In der Ausstellungshalle wurde intensiv gefachsimpelt. Innovativ waren auch die Projekte, die präsentiert wurden. Neben dem Viersitzer Smartflyer, für den in diesem Jahr die Prototypen-Bauphase beginnt, dem Umbau des Bausatzflugzeugs e-Sling durch Studenten der ETH-Zürich und dem Rennflugzeug-Projekt von Pie Aeronefs wurde an einem Stand Reiner Stemmes „elfin 20E“ mit dem klappbaren Dreiblattpropeller vorgestellt, der nach dem gleichen Prinzip wie der bisherige Zweiblattpropeller funktioniert. Die Fertigstellung des Flugzeugs soll noch in

diesem Jahr erfolgen, was sich durch verschiedene Änderungen – aber auch durch Corona – verschoben hatte.

Ziel ist ein Dreistunden-Elektroflug

Eine vollkommene Neuvorstellung war das Hybrid-System E-ROP der Augsburger Firma AdvanTec, ein FES-Antrieb mit Range-Extender für eine Antares 20FES. Die FES-Antriebe scheinen schlechthin die Schwenkantriebe ablösen zu wollen, so auch Roths Siegerflugzeug, ein doppelsitziger Taurus, der mit einem 40 kW Geiger-Motor und einem Dreiblatt-Faltpropeller umgerüstet wurde. Allerdings sparte sich Toni Roth die vollständig für den Segelflug anliegenden Propellerblätter, um den Luftwiderstand zu minimieren. Mit seinem Umbau, vom Hersteller Pipistrel wohlwollend für machbar und gutgeheißen beurteilt, wollte er in erster Linie einen Dreistunden-Motorflug unter Beweis stellen, was auf dem Rückflug von Grenchen nach Mengen mit zwei Stunden und 30 Minuten auch schon fast gelungen ist.

Hier zeigt sich auch, wohl besonders auch in Gesprächen feststellbar, dass das Verlangen zukünftiger Elektroflugzeuge nach längeren Flugzeiten eindeutig im Vordergrund steht. Drei Stunden plus Reserve müssen das Ziel sein, doch man weiß auch, dass die Reichweiten bei Elektroautos trotz großer Versprechungen in der Realität weit hinterherhinken. Also Gesprächsstoff jeweils mit Open End.

Das abwechslungsreiche Symposium mit fachspezifischen Vorträgen zog zahlreiche Besucher, darunter viel Fachpublikum, an. Einen Zukunftsausblick gab Tine Tomažič, Entwicklungschef von Pipistrel: Er skizzierte mit seinen Visionen einen Miniliner 20-Sitzer, der mit Wasserstoff betankt mit einem Fünf-Bar-Tank auskommen soll.



Das nächste Electrify-In Switzerland wird am 10. und 11. September 2022 erstmals am Berner Airport durchgeführt.

Text: Elisabeth Hilpert/red.
Foto: Markus A. Jegerlehner/
fotojeger gmbh

Auch wenn Corona noch immer vieles durcheinanderwirbelt: Bitte informieren Sie uns möglichst frühzeitig über die Termine für Ihre Vereinsveranstaltungen, Weiterbildungsmaßnahmen etc., damit wir diese in den BWLV-Veranstaltungskalender 2021 aufnehmen sowie auf unserer Internetseite www.bwlv.de veröffentlichen können. Sollten die Veranstaltungen dann wegen der Pandemie doch abgesagt werden, bitten wir auch hier um zeitnahe Mitteilung.

Zudem möchten wir Sie noch einmal darauf hinweisen, dass der **Redaktionsschluss** für Berichte, die im adler erscheinen sollen, **jeweils am 1. des Vormonats** ist. Soll also zum Beispiel ein Artikel in der März-Ausgabe erscheinen, muss er bis spätestens 1. Februar bei der Redaktion eingegangen sein. **Bitte beachten Sie den Redaktionsschluss** – Ausnahmen sind außer in wenigen Einzelfällen nicht möglich. Es besteht kein Anspruch auf die Veröffentlichung in bestimmten Ausgaben.

Termine und Veröffentlichungen für den adler können Sie uns gerne per E-Mail unter buerkle@bwlv.de übermitteln.

Text: red.

DROHNEN-FORSCHUNG

DLR RICHTET ERPROBUNGSZENTRUM FÜR UNBEMANNTEN LUFTFAHRTSYSTEME EIN



Zukunftsvision: Künftig sollen Drohnen über dem Nationalen Erprobungszentrum des DLR am Verkehrsflughafen Cochstedt unterwegs sein

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat in Cochstedt das Nationale Erprobungszentrum für unbemannte Luftfahrtsysteme (UAS) eingerichtet. Dort soll zum Beispiel an Antrieben und Energiespeichern geforscht werden, und es wird geprüft, wie sich UAS in den zivilen Luftraum einbinden lassen. Das Testgelände in Sachsen-Anhalt steht sowohl Start-ups, aber auch der etablierten Luftfahrtindustrie für Forschung und Entwicklung zur Verfügung.

Das Nationale Erprobungszentrum befindet sich auf dem Gelände des Verkehrsflughafens Magdeburg-Cochstedt, der seit 2016 geschlossen ist. Hierzu werden nach Angaben des DLR vorhandene Gebäude und Anlagen instandgesetzt und umgebaut. In der Folge wird

die wissenschaftliche Infrastruktur entwickelt und aufgebaut.

Insgesamt sollen bis Ende 2022 rund 15 Millionen Euro für den Aufbau von wissenschaftlichen sowie Betriebs-Infrastrukturen investiert werden. Neueinstellungen von wissenschaftlichem und technischem Personal sind ebenfalls geplant: Ziel sei es, bis Ende 2022 insgesamt rund 60 Mitarbeitende in Forschung und Betrieb am Standort zu beschäftigen.

Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff sagte anlässlich der Eröffnung: „Alle bisherigen Weiternutzungen des traditionsreichen Fluggeländes in Cochstedt haben sich letztlich als nicht zukunftsfähig erwiesen. Nun startet mit dem Nationalen Erprobungszentrum für unbemannte Luftfahrtsysteme des DLR ein neues Projekt, von

dem ich überzeugt bin, dass es langfristig erfolgreich ist. Ich bin mir auch sicher, dass es die Region voranbringt und den Wissenschafts- und Innovationsstandort Sachsen-Anhalt deutlich stärkt.“

Erste Erprobungen waren bereits in diesem Sommer geplant, weitere sollen zeitnah folgen.

Text: red.
Foto: DLR

– Anzeige –

FRIEBE
1951-2021
70 Jahre
Verbunden mit der Luftfahrt

BOSE
AVIATION HEADSET

BOSE A20
AVIATION HEADSET

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

FORSCHUNG

DER E-GENIUS FLIEGT MIT HYBRIDANTRIEB



Der e-Genius des Instituts für Flugzeugbau der Uni Stuttgart steht nun auch als Hybridvariante zur Verfügung

Seit Jahren forscht das Institut für Flugzeugbau (IFB) an der Uni Stuttgart am sogenannten e-Genius. Nun hat das Institut erstmals eine Hybrid-Variante des Elektroflugzeugs vorgestellt.

Es ist ein lang gehegter Wunsch in der Motorfliegerei, elektrisch nicht nur Einstundenflüge mit Elektroflugzeugen zu absolvieren, sondern auch Distanzen von 1.000 Kilometer und mehr damit zu überbrücken. Das geht derzeit weder mit zugelassenen Flugzeugen wie dem Velis von Pipistrel, noch mit anderen Mustern, die sich noch in der Erprobung befinden.

Die Obergrenze liegt heute bei 60 Flugminuten plus 30 Minuten Reserve.

Einen Ausweg können Brennstoffzellen liefern, was aber noch in den Kinderschuhen steckt. Eine Ersatzlösung bieten kleine Verbrennungsmotoren, da sie im Prinzip nur für den Schwebeflug genügend Strom über die gekoppelten Generatoren liefern müssen. Das soll solange Ersatz für die noch ungenügenden Batterien sein, bis deren Leistungsdichten der Zellen deutlich gestiegen sind. Theoretisch wären Brennstoffzellen für Kleinflugzeuge die geeigneteren Systeme, doch die Forschung konzentriert sich

momentan nur auf größere Antriebe über 500 kW.

Erprobung in Mengen

An der Universität in Stuttgart besteht das Institut für Flugzeugbau (IFB). Dort wurde für den seit zehn Jahren bestehenden Erprobungsträger e-Genius ein neuer Hybridantrieb entwickelt und nun auch am neuen Forschungsflugfeld „eFliegen BW“ am Flugplatz Mengen erprobt, welches als Testumgebung für elektrisches, energieeffizientes und autonomes Fliegen dient.

Durch zahlreiche Veröffentlichungen in der Vergangenheit ist die Konstruktion hinreichend bekannt. Die neu aufgenommenen Flugversuche starteten zunächst nur unter Einsatz von elektrischer Energie, um die veränderten Flugeigenschaften am Flugzeug zu ermitteln. Nachdem diese zur Zufriedenheit validiert wurden, konnte am gleichen Tag die Erprobung des hybridelektrischen Antriebs beginnen. Dabei flog das Flugzeug, besetzt mit zwei Personen, in Flugplatznähe, um das neue Antriebssystem erstmalig in Betrieb zu nehmen.

Alle neuen Systeme an Bord funktionierten wie gewünscht. Dem voraus gingen 50 Betriebsstunden am Boden, um auch die Sicherheit im Flug zu gewährleisten. Dem Elektroflugzeug e-Genius gelang dieser neue Erstflug am 12. August 2021 als bemannter hybridelektrischer Flug.

Sehr gute Effizienz wird mit großer Reichweite kombiniert

Schon das bisherige, rein batterieelektrische Flugzeug setzte mit einer Reichweite von

Ehrennadel der Deutschen Luftfahrt fürs Team des e-Genius

Am 31. August hat die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR) das Team e-Genius mit der Ehrennadel der Deutschen Luftfahrt ausgezeichnet. Das Team des Instituts für Flugzeugbau der Universität Stuttgart (IFB) entwickelte und baute das elektrisch angetriebene Flugzeug e-Genius unter der Leitung von Prof. Rudolf Voit-Nitschmann. Mit dem zweisitzigen Reisemotorssegler gelangen dem Team zahlreiche Rekordflüge, darunter die erste Alpenüberquerung eines Elektroflugzeugs Nord-Süd-Nord an einem Tag. Die DGLR verleiht die Ehrennadel der Deutschen Luftfahrt für hervorragende Verdienste eines Teams um die Entwicklung der Luftfahrt. „Das Design des e-Genius, sein Bau und die hervorragenden Flugtests sind ein Meilenstein auf dem Weg zur emissionsfreien Luftfahrt“, heißt es in der Begründung der Jury. Die Entwicklung des e-Genius vereine wissenschaftliche Prinzipien im Flugzeugentwurf, einen interdisziplinären Ansatz in der Gestaltung des Antriebs sowie Erfahrungen aus dem Flugzeugbetrieb und liefere damit wichtige Erkenntnisse für zukünftige Serienprodukte im Elektroflug. Zum Kernteam des e-Genius-Projekts gehören neben Prof. Voit-Nitschmann und Klaus Ohlmann auch Dr. Len Schumann, Steffen Geinitz, Dr. Ingmar Geiss, Karl Käser und Clemens Gerlach.

400 Kilometer Maßstäbe in seiner Kategorie. Doch die Forschenden am IFB entwickeln das Elektroflugzeug kontinuierlich weiter und statteten ihn in den vergangenen Jahren mit dem neuen Hybridantrieb aus. Dabei werden die sehr gute Effizienz und geringe Lärmbelastung des Elektroflugzeugs mit einer großen Reichweite und Leistungsfähigkeit kombiniert.

Der sogenannte Range-Extender war schon lange angedacht. Ursprünglich war ein Wankelmotor vorgesehen, doch bei einem Überführungsflug vor ein paar Jahren nach Berlin verabschiedete sich das kleine Triebwerk. Ersatz zu beschaffen, war schwieriger als gedacht. Doch man fand in dem Smart CDI-Motor mit 50 kW einen würdigen Ersatz. Der treibt einen Generator von Emrax an, der zusammen mit einer 20 kWh-Batterie die Energie für den E-Motor im Heck liefert.

Flug über 500 Kilometer

Bei einem weiteren Flug konnte die Leistungsfähigkeit des umgerüsteten Flugzeugs schon ausgiebiger unter Beweis gestellt werden: Ein Flug über die Schwäbische Alb und gleichzeitig eine Erprobung über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Mit einer Flugzeit von drei Stunden und einer Strecke von knapp 500 Kilometer übertraf der e-Genius schon bei seinem dritten Flug sich selbst



Am Flugplatz in Mengen wird das Hybrid-Flugzeug derzeit erprobt

und verbraucht dabei weniger Treibstoff als jedes andere Flugzeug seiner Klasse.

In der weiteren Flugerprobung sollen schon bald erneuerbare Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Diese sind üblicherweise teurer als konventionelle Kraftstoffe, können aber dank des geringen Verbrauchs günstig eingesetzt werden, um den CO₂-Ausstoß noch weiter zu reduzieren.

Erster Langstreckenflug geplant

Noch in diesem Jahr ist geplant, einen ersten 1.000-Kilometer-Flug von Mengen

aus durchzuführen. Einige weitere bekannte Projekte dieser Art sind die Flugversuche mit einem Range-Extender in einer C42 Elektro mit einem Schweizer Kart-Motor und der geplante Viersitzer Smartflyer in Grenchen, dessen Range Extender auf einem Rotax-Motor aufbaut. Wesentlich weiter fortgeschritten sind inzwischen die Flugversuche von VoltAero mit einer umgerüsteten Cessna 337 mit einem Nissan-Motor, dessen System in den Serienflugzeugen Cassio schon in naher Zukunft realisiert werden soll.

Text und Fotos: Hellmut Penner/red.

LUFTSPORTJUGEND



GIPFELTREFFEN

Anmeldung ab sofort unter www.bwlv.de
(→ Jugend → BWLV-Veranstaltungen → Gipfeltreffen)



3. bis 5. Dezember 2021

Ort: Rottenburg am Neckar
Teilnahmegebühr: 50 Euro



4. BWLV-JUGEND FLY-IN UND LANDESJUGENDVERSAMMLUNG AUF DEM WÄCHTERSBERG

OLIVER GOLLER ÜBERGIBT AN TIM STEINER



BWLV-Präsident Eberhard Laur (rechts) würdigte Oliver Gollers große Verdienste für den Luftsport und verlieh ihm die Goldene Ehrennadel des BWLV und die Silberne Ehrennadel des DAeC

Am 11. und 12. September richtete die Flugsportvereinigung (FSV) Wächtersberg zum 4. Mal das Jugend Fly-In des BWLV auf dem Wächtersberg aus. Gleichzeitig fand die BWLV-Landesjugendversammlung statt, bei der Tim Steiner zum neuen Landesjugendleiter und Referenten für Jugendfragen gewählt wurde. Er übernimmt das Amt von Oliver Goller, der dieses viele Jahre lang sehr erfolgreich ausgeführt hatte.

ter im Fachausschuss Jugend des BWLV. Mit 26 stimmberechtigten Jugendvertretern aus den verschiedenen Vereinen wurde Tim Steiner zum neuen Landesjugendleiter und Referenten für Jugendfragen gewählt. Gleichzeitig wurde der bis dahin amtierende Landesjugendleiter Oliver Goller, der sich nicht mehr zur Wahl gestellt hatte, nach jahrelangem Einsatz für die Luftsportjugend sehr herzlich verabschiedet.

Einen weiteren Wechsel gab es für das Amt des Sachbearbeiters des verbandseigenen Schulleiters SG 38, der von der Jugend in den verschiedenen Vereinen ausgeliehen und benutzt werden kann. Hier stand der langjährige Sachbearbeiter SG 38 Frank Walz bei den Wahlen nicht mehr zur Verfügung. Er übergab den SG 38 in die Hände der neugewählten Sachbearbeiterin Jana Weiss.

Trotz des unbeständigen September-Wetters erreichte das erste von 15 Flugzeugen den Wächtersberg schon am frühen Nachmittag zur Landung. Obwohl die Zahl an einfliegenden Gästen im Vergleich zu den Vorjahren etwas kleiner ausfiel, war die Veranstaltung mit insgesamt rund 200 Jugendlichen aus ganz Baden-Württemberg sehr gut besucht. Um sich auch trotz der großen Zahl an Teilnehmern verantwortungsvoll zu verhalten und kein Risiko einzugehen, war direkt auf dem Flugplatz ein offizielles Corona-Testzelt aufgebaut.

Neuwahlen für mehrere Ämter

Erstmals fand im Rahmen des BWLV-Jugend Fly-Ins auch die Landesjugendversammlung statt, dieses Jahr mit Wahlen der Landesjugendleiter und Sachbearbei-



Abends sorgte ein Ballonglücken der Ballonsportgruppe Stuttgart für stimmungsvolle Bilder



Die Flugzeuge der Teilnehmer wurden mit bunten Lichtern angestrahlt, sodass sie abends gut zur Geltung kamen

Große Verdienste um die Luftsportjugend

Oliver Goller war seit 2003 als stellvertretender Landesjugendleiter im Einsatz, und übernahm 2012 das Amt des Landesjugendleiters. In seiner Zeit als Landesjugendleiter stellte er viele Veranstaltungen für die Baden-Württembergische Luftsportjugend auf die Beine und ist dafür bundesweit angesehen, denn in keinem anderen Bundesland gab und gibt es so viele Veranstaltungen und Möglichkeiten für die Luftsportjugend wie in Baden-Württemberg. Sein Nachfolger, Tim Steiner, ist ebenfalls schon länger im Fachausschuss Jugend als Bezirksjugendleiter für den Bereich Nord-Württemberg tätig.

Wie sehr Oliver Goller im Luftsport geschätzt wird, zeigte sich nicht allein an der Zahl der Teilnehmer der Landesjugendversammlung. Nicht nur die Jugendvertreter der verschiedenen Vereine waren gekommen, sondern auch BWLV-Präsident Eberhard Laur erschien persönlich und überreichte Oliver Goller die Silberne Ehrennadel des DAeC und die Goldene Ehrennadel des BWLV für seine großen Verdienste und seinen unermüdelichen Einsatz im Verband. Auch Werner Heidrich, Vorsitzender des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF), und Barbara Kaiser, Geschäftsführerin des HKF, waren

anwesend und überreichten Oliver Goller ein Präsent als Erinnerung an die gemeinsame Zeit.

Gelungenes Rahmenprogramm

Neben den Wahlen im Rahmen der Landesjugendversammlung bot die Ballonsportgruppe aus Stuttgart ein weiteres Highlight. Zusätzlich zu den üblicherweise stark vertretenen Segelfliegern und Motorfliegern auf dem Fly-In zeigte sich dieses Jahr die Ballonsportgruppe Stuttgart mit zwei ihrer Ballone zum Ballonglücken nach Sonnenuntergang und bot so ein beeindruckendes Bild.

Ein weiterer Programmpunkt, die Absprünge der Fallschirmspringer aus Calw über dem Wächtersberg, mussten dieses Jahr wegen des wechselhaften Wetters leider abgesagt werden. Dennoch konnte sich das Jugend-Fly-In, das seit 2017 ausgetragen wird und sich wachsender Beliebtheit erfreut, alle Erwartungen erfüllen. So freut sich das Wächtersberg-Organisations-Team schon darauf, das BWLV-Jugend-Fly-In auch im nächsten Jahr wieder anbieten zu können.

Text: Claudia Marianowski
Fotos: Maurice Nickel/Benedikt Storck/
Claudia Marianowski



Die Bruchsaler DG 1000 kam am regnerischen Fly-In-Samstag nicht ohne Zwei-Takt-Thermik aus: Pilot Jens startete einsitzig in Bruchsal und legte einen Zwischenstopp in Sinsheim ein, um Co-Pilot Colin mitzunehmen

HARMONISCHER AUSTAUSCH



Bei seiner Herbsttagung kam der BWLV-Fachausschuss Jugend erstmals seit langer Zeit wieder in Präsenz auf dem Klippeneck zusammen

Am ersten Oktoberwochenende tagte der Fachausschuss Jugend mit der erst kurz zuvor bei der Landesjugendversammlung gewählten Besetzung. Dabei wurden wichtige Themen besprochen.

Neu im Fachausschuss begrüßt wurde Jana Weiss als Sachbearbeiterin für den Schulleiter SG 38. Eröffnet und moderiert wurde die Tagung durch den ebenfalls neu gewählten Landesjugendleiter Tim Steiner. Nachdem die Tagung zum ersten Mal seit zwei Jahren wieder in Präsenz auf dem Klippeneck stattfand, war es neben der offiziellen Tagung auch eine gute Gelegenheit, nach langer Pause wieder persönlich in Kontakt zu kommen und Jana persönlich im Fachausschuss zu begrüßen.

Themen dieser Tagung waren Rückblicke über bisherige BWLV-Jugend-Veranstaltungen dieses Jahres, Berichte aus dem Präsidium, die Besetzung der Bezirksjugendleiter im Fachausschuss Jugend und die Jahresplanung für das restliche Jahr 2021 sowie für 2022. Nach den Wahlen der Landesjugendleitung im September gibt es drei Doppelbesetzungen zwischen Landesjugendleitung und Bezirksjugend-

leitung, die bei den im nächsten Jahr anstehenden Wahlen der Bezirksjugendleitung getrennt werden sollen.

Zahlreiche Veranstaltungen der BWLV-Luftsportjugend

Zu den bevorstehenden BWLV-Jugendveranstaltungen diesen Winter gehören die Jugendleiter-Lehrgänge auf dem Klippeneck, das Gipfeltreffen (siehe gesonderte Ankündigung), das Volleyballturnier und das Jugendleiter-Austausch-Wochenende. Der Jugendleiter-Grundlehrgang ist bereits ausgebucht, doch der Fortbildungslehrgang musste leider wegen mangelnder Anmeldungen abgesagt werden. In Bezug auf dieses Thema soll noch überlegt werden, ob der Fortbildungslehrgang dann in Kombination mit dem Austausch-Wochenende im nächsten Frühjahr nachgeholt werden soll. Zum Gipfeltreffen 2021 in Rottenburg finden sich in dieser Ausgabe des adlers mehr Infos (s. Seite 7).

Dieses Mal schaltete sich auch der Vorsitzende des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) Werner Heidrich digital zur Tagung und berichtete über den HKF. Er erinnerte daran, dass es auch in diesem

Jahr einen Zuschuss als Corona-Maßnahme des HKF für die Jugend gebe, dessen Beantragung nicht mehr lange möglich sei.

Kommunikation zwischen Fachausschuss und Jugendleitern der Vereine

Ein weiteres Thema war die Kommunikation zwischen Fachausschuss Jugend und den Jugendleitern der verschiedenen Vereine, um auf Maßnahmen wie der des HKF, Wahlen und Veranstaltungen hinzuweisen. Nachdem es bisher keine Pflicht für die Vereine ist, ihren Jugendleiter bzw. Wechsel in der Jugendleitung dem BWLV sofort zu melden, gibt es wenig einholbare Infos für die Fachausschussjugend über den Kontakt zu den Jugendleitern, was eine gezielte Ansprache sehr erschwert.

Ein Großteil des Fachausschusses Jugend wird beim anstehenden Gipfeltreffen wieder zusammenkommen und freut sich darauf, bereits bekannte Luftsportlerinnen und Luftsportler wiederzusehen sowie neue Jugendliche kennenzulernen.

Text und Foto: [Claudia Marianowski](#)

BWLV-NOTABSPRUNG-SEMINAR IN TANNHEIM

NOTABSPRUNG – UND JETZT?



Sepp Bunk (links), Jupp Thomas (rechts) und Gummipuppe „Rubbert“ bereit zum Demonstrationsflug

Vom 4. bis 6. August fand am Flugplatz Tannheim seit langer Zeit erstmals wieder ein vom BWLV geförderter Notabsprung-Lehrgang für Pilotinnen und Piloten statt. Die Frage „Notabsprung – und jetzt?“ wurde darin sehr ausführlich beantwortet.

Mit insgesamt 27 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aller Altersgruppen erarbeitete Lehrgangsteilnehmer Sascha Bone über zwei Tage hinweg die Grundlagen für den Fall der Fälle. So fanden Vorträge über das menschliche Leistungsvermögen, die Technik sowie

Absprunungsverfahren aus niedrigen Höhen statt.

Als Gastreferent war Jupp Thomas von der Firma Paratec angereist, der in seinem Vortrag die Eigenschaften von Rettungsgeräten mit Flächenfallschirmen

– Anzeige –

FALLSCHIRMSERVICE NATHRATH

- Fallschirmtechnischer Betrieb
- Fallschirmtechniker DFV/DAeC
- Prüfer von Luftfahrtgerät Klasse 3 Fachrichtung Rettungsfallschirme LBA

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Lufttüchtigkeitsprüfungen und Reserveverpackungen für Rettungs- und Sportfallschirme
- Beratung und Verkauf aller führenden Hersteller

Postanschrift: Stuttgarter Str. 107, 75365 Calw, Mobil: 0160-8444086
Werkstatt: Leibnizstr. 15, 75365 Calw

fallschirmservice-nathrath.de





Lehrgangsteiler Sascha Bone im Unterricht über das menschliche Leistungsvermögen



Sepp Bunk demonstrierte den Öffnungsverlauf eines konventionellen Rettungsfallschirms

vorstellte. Der Fallschirmtechniker Sepp Bunk übernahm den technischen Teil und demonstrierte verschiedene Rettungssysteme und deren Einsatzmöglichkeiten.

Demoflug mit Gummipuppe

Höhepunkt am Abend des ersten Lehrgangstages war ein Demonstrationsflug mit Abwurf des tapferen freiwilligen Helfers „Rubbert“ – einer ca. 50 Kilogramm schweren Gummipuppe – aus ca. 300 ft,

der eindrucksvoll zeigte, was moderne Rettungsfallschirme auch bei Absprünge aus niedrigen Höhen noch leisten können.

Neben der – nicht gerade kleinen – Menge an Theorie, wurden auch alle Teilnehmer auf den Höhepunkt des Lehrgangs, den realen Absprung aus einem Luftfahrzeug vorbereitet. Nach zwei Tagen intensiven Unterrichts und praktischer Übungen war es dann soweit: die Ausrüstung wurde angelegt und alle Springer ihrem Absetzer zugewiesen, dann ging es für die ersten zum Flugzeug.



Jupp Thomas erläuterte Eigenschaften und Bedienung von Flächenfallschirmen

Sprünge und sichere Landungen

Die DO27 brachte alle in etwas weniger als zehn Minuten auf die Absetzhöhe, viel Zeit die Aussicht zu genießen blieb jedoch nicht. Schon kurz nach dem Start begann das Programm: Aufziehleine einhaken, die Ausrüstung ein letztes Mal überprüfen, Vorbereiten auf den Sprung. Dann war der große Moment da: Die Tür wurde geöffnet und der erste Springer nahm seinen Platz ein. Nach kurzer Gewöhnung an den Flug mit offener Tür kam das Absprungkommando: 5..4..3..2..1..Absprung! Fünf Sekunden später war der Schirm offen und nach drei Minuten die sichere Landung geschafft.

Nachdem die ersten Springer abgesetzt waren, begann es am Nachmittag in

Strömen zu regnen und die Gesichter wurden bereits länger, als es nach zwei-stündiger Pause aber wieder aufklarte. Nun musste es zügig gehen, um den Rest des Tages noch nutzen zu können. Gemeinsam und sehr diszipliniert konnte die Gruppe den Lehrgang erfolgreich zu Ende bringen und alle Sprünge absolvieren.

Sehr gute Resonanz

Der Lehrgang war – trotz des mäßigen Wetters – ein voller Erfolg und dürfte für viele ein unvergessliches Erlebnis gewesen sein sowie eine neue Perspektive auf einen möglichen Notabsprung eröffnet haben.

Wegen der sehr guten Resonanz wird es in der Zukunft sicherlich weitere Angebote dieser Art geben.



Videomaterial zum Lehrgang gibt es bei Youtube unter dem Stichwort „Dummy-drop Bailout Training Tannheim“ (oder direkt über den QR-Code).



Text und Fotos: Robert Froeschle, BWLV-Referent für Fallschirmsport

DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM FREIFLUG IN MANCHING VOLKER BAJORAT IST NEUER DEUTSCHER MEISTER IN DER KLASSE F1A

Zwei F1A-Modelle startklar, im Hintergrund eine (kleinere) der vielen Wasserpfützen auf dem Gelände

Volker Bajorat belegte in den vergangenen Jahren immer Spitzenplätze in der Klasse F1A bei der Deutschen Freiflugmeisterschaft. In diesem Jahr fand die Meisterschaft vom 3. bis 5. September im bayerischen Manching statt – dort schaffte Bajorat den Durchbruch und gewann den Meistertitel. Im zweiten Stechen konnte er sich gegen seine Vereinskameraden Frank Adametz und Dietrich Sauter durchsetzen. Zusammen gewannen die Metzinger vom LSV Roßfeld auch die Teamwertung der Seglerklasse.

Bei idealem Flugwetter startete Wettbewerbsleiter Michael Jäckel am Freitagnachmittag die Meisterschaft in Manching (BY), an der 110 Freiflieger teilnahmen. Zu Beginn der Woche hatte es heftig geregnet und es standen große Seen auf dem Gelände. Dies wurde einigen Elektroflugmodellen F1Q, die im Wasser landeten, zum Verhängnis: Das Wasser drang in den Rumpf ein, löste Kurzschluss aus und zerstörte den Motorregler. So konnte Nick Finke (AC Stuttgart) am Stechen nicht teilnehmen, weil er kein intaktes Modell mehr hatte. Wie so oft war die Thermik auf dem Manchinger Gelände, das von Baggerseen umgeben ist, tückisch – und so erreichten doch weniger Teilnehmer sieben Mal die Maximalzeit, als man bei der ruhigen, sonnigen Wetterlage hätte erwarten können.

Bei den Gummimotorpiloten F1B lagen nach den sieben Durchgängen fünf Starter mit je sieben Maximalzeiten gleichauf, darunter Bernhard Schwendemann (FG Schorndorf). Dieses Stechen fand dann im Rahmen der Ranglisten-Wettbewerbe Ende September statt. Bei idealen Bedingungen kurz vor Sonnenuntergang siegte Andreas Gey (SN) mit acht Minuten Flugzeit, Bernhard Schwendemann kam mit knapp sieben Minuten auf den dritten Platz. Auch in der Mannschaftswertung konnte er sich den dritten Platz sichern. Bei den Elektroflugmodellen F1Q gewann im Stechen Andreas Lindner (SN) vor Dietrich Sauter, Nick Finke (AC Stuttgart) und dem Junior Jonas Wiesiolek (FG Herrenberg) vor Vater Thomas. Die BWLV-F1Q-Piloten holten sich auch die Plätze zwei und drei in der Teamwertung.

Bemerkenswert war die Teilnahme von zehn Jugendlichen an der Seniorenmeisterschaft. Die meisten von ihnen hatten bereits an der Juniorenmeisterschaft im August in Freienhufen (BB) teilgenommen, wollten sich nun aber auch mit den Senioren messen, darunter Jonas Adametz (Roßfeld-Metzingen), Fabian Rumpff (Blaubeuren) und Jonas Wiesiolek.



Weitere Fotos und die komplette Ergebnisliste gibt es unter www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2021/

Text und Fotos:
Bernhard Schwendemann



Volker Bajorat
(Deutscher Meister F1A,
LSV Roßfeld-Metzingen)
direkt nach seinem
siegreichen zweiten
Stechen

AUSFLUG MIT DER KATANA

IM SONNENAUFGANG NACH PARIS



Lockere Cumuli über den morgendlichen Vogesen

Definitiv kommt's im Leben öfter anders, als man denkt. Die Alpen mit ihren Gipfeln von Matterhorn, Mont Blanc oder Zugspitze und den reizvollen Panoramen waren das eigentliche Ziel für einen zweitägigen Ausflug von Thomas Dietrich und Michael Zistler vom Flugsportverein Nagold. Aber Flugsportler dürfen als Sichtflieger ihre Rechnung nie ohne das Wetter machen: die Alpen waren zugestaut, und schnell rückte Paris als Plan B ins Zentrum der Planungen. Michael Zistler berichtet von dem Ausflug, der am 18. Juli mit der Katana DV 20 des Flugsportvereins Nagold stattfand.



Besuch von Thomas Dietrich (hinten) und Michael Zistler am Eiffelturm

Beim Blick auf die Wetterkarten einigten wir uns auf eine ganz besondere Herausforderung: Wir wollten das im Westen gute Wetter nutzen und nach Paris fliegen! Schlagkräftig war auch die Vision, unser Sonntagsfrühstück dann ganz „French style“ mit Espresso und Croissants am Eiffelturm einzunehmen – ich nehme es kurz vorweg: am Ende ist es genauso gekommen!

Ein bisschen schwierig war trotz bester Planungswerkzeuge die Flugvorbereitung. Corona sorgte auch in unserem grenzüberschreitenden Flugsport für Unklarheiten und Verwirrung. Selbst der freundliche AIS-Berater konnte uns zu später Stunde nicht sicher sagen, ob Frankreich-Flüge aus Deutschland generell nur von einem Flugplatz mit Pass- und Zollkontrolle stattfinden können. Ansonsten quälten wir das AIP mit allerlei Recherchen zu zahlreichen LFR restricted areas soundso, die wie ein Schnittmuster auf der ICAO-Karte angeordnet sind, aber häufig nur werktags Gültigkeit haben und beachtet werden wollen.

Drei Flugpläne aufgeben

Alles schien gut machbar zu sein und wir entschieden uns, in Straßburg LFST zu landen und uns von dort aus auf den Weg nach Paris zu machen. Schnell konnten wir unsere Flugpläne aufgeben, drei Stück waren es an der Zahl: erst von Nagold nach Straßburg, dann nach LFPP

Plessis de Belleville und auf dem Rückflug zum Tankstopp nach Speyer.

Natürlich erfordern frühe Starts in den Tagesanbruch frühes Aufstehen, aber es ist schon echt irre: den ganzen Tag über hat uns – mit Ausnahme im Uber-Taxi auf dem Weg in die Pariser Innenstadt – keine Müdigkeit ergriffen, und wir waren voll präsent und aufnahmefähig bei unserem abwechslungsreichen Programm. Größere Herausforderungen stellen offensichtlich gerne die Energien zur Verfügung, die es zur Realisierung dann einfach braucht – eine gute Einrichtung in unserer DNA...

Und auch das viel zitierte Glück der Tüchtigen war uns an diesem frühen Sonntagmorgen beim Start am Segelfluggelände Haiterbach-Nagold hold: Zum zweiten Mal in kurzer Zeit durften wir einen herrlichen Sonnenaufgang bewundern.

Kaum Betrieb am Straßburger Flughafen

An ein anderes Erleben hatten wir nicht gedacht – und so hatten wir nach einer Dreiviertelstunde beeindruckenden Fluges ins Rheintal den Salat: Zwar ist der Straßburger Flughafen H24 rund um die Uhr besetzt, und wir wurden auch von einer freundlichen Lotsin bei unserer Landung begleitet. Aber morgens um 6 ist da noch nicht so das pralle Leben entwickelt! Kein follow me und keine Abho-



Der Rhein führte Hochwasser



Thomas Dietrich (rechts) und Michael Zistler in der Katana auf dem Weg nach Westen

lung im gelbschwarz-karierten Bussle. Mustergültig mit unseren Warnwesten ausgestattet, latschten wir übers Vorfeld auf der Suche nach dem GAT, das wir dann auch fanden.

Dort allerdings gähnende Menschenleere und weit und breit nix in Sicht, um unsere Landegebühen zu bezahlen. Das Problem am Funk kurz geschildert, hatte die Lotsin Verständnis, wir gaben unsere Adresse an und durften flugs weiterfliegen Richtung Westen. So gehen Empathie und Service!

Unterwegs über den Vogesen

Die Vogesen gaben eine gute Figur für uns an diesem taufrischen Morgen ab, erste kleine Cumulusfetzen garnierten die Wälder und Hänge. Fliegerisch waren wir gut aufgehoben beim FIS von Straßburg approach, der uns fast die halbe Strecke über auf dem Radar begleitete. In Nancy konnten wir die Piste vor der Stadt schon weit vorher ausmachen. Flugpläne erfordern immer ein definiertes Routing und als nächsten Waypoint hatten wir den Flugplatz Epernay ausgewählt. Der war witzig anzusehen: die beiden Grasbahnen stehen exakt rechtwinklig in einem Kreuz zueinander, große Rückenwindprobleme sollte es hier für die Fliegerfreunde bei ihren Starts und Landungen also nicht geben.

Um halb neun landeten wir auf unserem Zielflugplatz LFPP Plessis Belleville. Aus Aquila-Zeiten kenne ich ihn gut, dort war die Frankreich-Vertretung angesiedelt und ich bin zu Hausmessen dorthin geflogen. Ein Problem hatte ich allerdings nicht auf dem Radar: zwar ist AVGAS gemäß AIP verfügbar, aber an der Tankstelle staun-

ten wir nicht schlecht: es geht halt nicht mit unseren „normalen“ Kreditkarten, vielmehr braucht man ein BP-Carnet! Woher jetzt so ein Ding nehmen, wenn nicht stehlen?

Das Problem mit dem Tanken

Die Kollegen vom Aeroclub der Air France machten uns wenig Hoffnung, da war am Sonntag einfach nix zu machen. Vielmehr gaben sie uns die Empfehlung, den nötigen Sprit für den Heimflug in Reims zu tanken, was am Ende eine sehr gute Entscheidung war. Unseren Flugplan meldeten wir telefonisch beim AIS Bordeaux ab und änderten den für den Rückflug ab, weil wir dann in Reims volltankten und bis nach Nürnberg ohne Tankstopp in Speyer fliegen konnten.

Leider sind VFR-Flüge stadtnah in Paris kaum hinzukriegen, gerne wären wir auf Lindberghs Spuren auch in Le Bourget gelandet. Obwohl es nicht ganz unmöglich ist, wäre sowas wohl sündhaft teuer und in der Kürze unserer Zeit auch nicht zu planen gewesen. Eine kostengünstige Möglichkeit, in die Pariser City zu kommen wäre ein 15-minütiger Fußmarsch zum Bahnhof in Plessis Belleville. Aber am Sonntag fahren die Züge nicht so häufig, und für langes Warten fehlte uns einfach die Zeit. Auch mit dem Taxi nach LFPG Charles de Gaulle und von dort mit dem Zug rein zum Gare du Nord, war uns zu zeitaufwendig. Thomas hat gute Erfahrung mit Uber-Taxis, und so wurden wir auch schon bald von einem abgeholt.

Sehnsuchtsziel Eiffelturm

Direkt am Eiffelturm stiegen wir dann aus und waren zunächst überwältigt von

diesem Eindruck. Das ist echt was Besonderes, wenn sich ambitionierte Pläne umsetzen lassen und man dann, wie in unserem Fall, durch so ein imposantes Bauwerk tatsächlich realisiert: es ist kein Traum, wir sind tatsächlich da! Gerne wären wir mit dem Aufzug auf die Aussichtsplattform hochgefahren. Aber es dürfen sich „nur“ jeweils 50 Personen auf der Aussichtsplattform aufhalten und entsprechend lange sind die Wartezeiten. Wir bevorzugten lieber das anvisierte, wenn auch nicht ganz billige Frühstück an einem Kiosk direkt unterm Eiffelturm.

Per Pedes machten wir uns über die Seine auf den Weg zum Triumphbogen und den Champs Elysées. Aus meinem Französisch-Unterricht vor gut 40 Jahren waren mir da noch einige Fetzen bekannt, wie der Trocadéro Platz, den wir dann überquerten. Der Arc de Triomphe samt der Prachtstraße war mit mächtigem Polizeieinsatz weiträumig

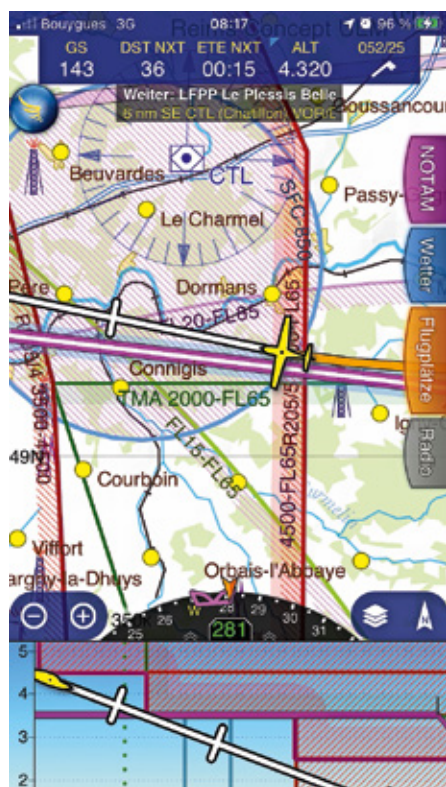


Zwei Touristen: Thomas Dietrich (links) und Michael Zistler am Triumphbogen



Beeindruckender Morgen am Kaiserstuhl

abgesperrt und wir erfuhren auch schnell den Grund dafür: ausgerechnet an jenem Tag ging die Tour de France mit der traditionellen Ankunft dort zu Ende! Das tat unserer Freude aber keinen Abbruch, und die obligatorischen Fotos waren halt dieses Mal ein bisschen weiter weg.



143 Knoten sind nicht schlecht für die Katana

Abschied nach kurzer Zeit

Am Schönsten soll geschieden werden! Viel mehr Zeit als die vier Stunden Aufenthalt gab unser Zeitplan nicht her, vielleicht ändern wir das mal und planen eine Übernachtung ein, Paris hätte es verdient. So haben wir nochmals eines dieser leckeren Croissants genossen und uns vom Uber-Chauffeur wieder abholen lassen. Start und der Flug nach Reims waren problemlos, der Flugbetrieb funktioniert ohne Flugleiter per Positionsangaben aller Piloten – ein bewährtes Prinzip auf immer mehr Flugplätzen.

LFQA Reims-Prunay ist ein belebter Flugplatz: Fallschirmspringer und Segelflieger sind hier mit beheimatet und frönen ihren Hobbys. Dort klappte es super mit dem Tanken auf Kreditkarte, Service und Bedienung waren hervorragend! Nur eine Sache hat mich im Nachhinein doch etwas geärgert: wir hätten die zwei Flugminuten investieren und über die mächtige Kathedrale in Reims fliegen sollen! Was soll's, vielleicht das nächste Mal...

Auf dem Rückflug hatten wir ein paar Lücken in der FIS-Versorgung, einige Stellen waren wohl nicht besetzt. Trotzdem konnten wir den Faden wieder aufnehmen, was uns gerade wegen der komplexeren Luftraumsituation ganz hilfreich war. Die Route führte zwischen Luxemburg und Saarbrücken übers Saarland. Auch hier waren deutlich die Überschwemmungen sichtbar. Bei Völklingen schossen wir ein schönes Bild von den



Das obligatorische Baguette unterm Eiffelturm hat gut geschmeckt

großen Stahlanlagen, in denen der bekannte Saarstahl produziert wird.

Richtig beeindruckend nahmen wir einmal mehr die Höhenstrukturen des Pfälzer Waldes war. Das ist schon ein ausgedehntes zusammenhängendes Waldgebiet (sogar das größte in Deutschland) mit ganz anderer Optik als die übrigen Mittelgebirge.

Glückliche Landung, bewegende Eindrücke

Das Rheintal bot uns auch eine gute Flugsicht, ganz wenig nur trübten Dunst und Schmutz unsere Aussichten. Der Hockenheimring wollte natürlich auch noch fotografiert werden, und südlich des Odenwaldes machten wir uns dann auf den vorletzten Abschnitt nach Nürnberg. Obwohl alles so entspannt und einfach mit dem Fliegen lief, ratterten unsere Hauptspeicher zwischen den Ohren immer noch auf hohem Niveau: so viele Eindrücke und Erlebnisse dieses langen Flugtages wollen verarbeitet sein.

Und am Ende war uns klar: Wir haben's gemacht! Nicht immer gelingen ambitionierte Vorhaben, umso dankbarer dürfen wir für diese Flüge sein. Schön war's! Und spannend, eindrucksvoll, weiterbildend, verbindend, Appetit-auf-mehr-machend, anstrengend und bereichernd.

Text und Fotos: Michael Zistler

UNTERWEGS MIT ZWEI FLUGZEUGEN

FAMILIENAUSFLUG ÜBER DIE ZUGSPITZE NACH INNSBRUCK

Es war für Michael Zistler aus Nagold ein lange gehegter Wunsch, einmal in Familienformation einen interessanten Ausflug zu unternehmen – und zwar an die Zugspitze und weiter nach Innsbruck. Ende Juli haben alle Parameter gepasst und der Plan konnte verwirklicht werden – und wie! Nachfolgend berichtet er über diesen besonderen Tag.

Sohn Stefan war mit seiner Freundin Maïke in der Superdimona in Grabenstetten gestartet, Schwiegersohn John und ich durften die vereinseigene Katana von Nagold aus pilotieren. Unsere Highlights waren Schwarzwald, Bodensee sowie die Alpen, und alle präsentierten sich in herrlichster Optik bei superguter Flugsicht!

Der Flug war vom Wetter her vielseitig und hatte von allem was zu bieten. Los ging's in Nagold und über der Schwäbischen Alb lag noch eine tiefliegende Stratusbewölkung. Also ging es über den Wolken „on top“ Richtung Süden, wo sich die Wolken kurz vor dem „Schwäbischen Meer“ – dem Bodensee – wie bestellt langsam auflösten. Einen tollen Blick bot Konstanz, das gerade aus dem Nebel erwachte. Immer wieder beeindruckend sind überm Wasser die Lichtspiele der einfallenden Sonnenstrahlen: Es ist ein biss-

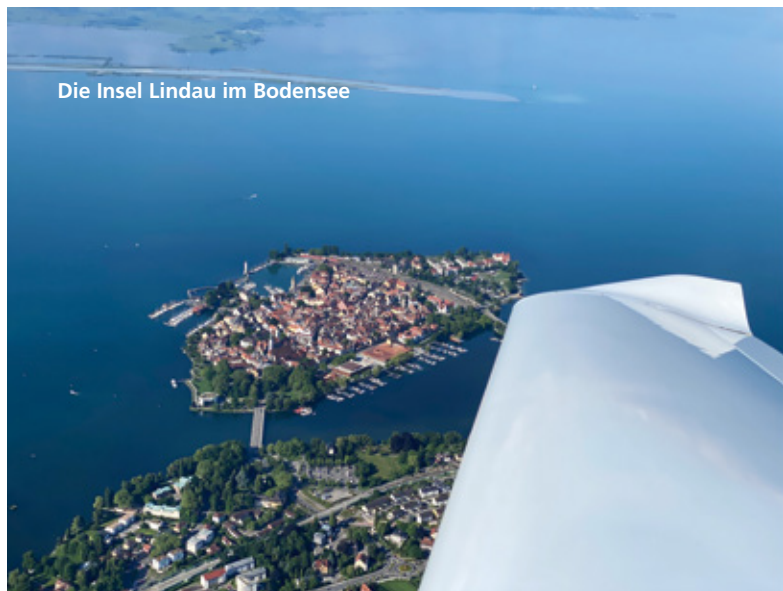
Die Dimona mit Stefan Zistler über der Zugspitze



„On top“ über die Schwäbische Alb



Idyllisch fügt sich der Achensee in die Berglandschaft



Die Insel Lindau im Bodensee



Das Rheintal führt nach Süden in die Schweiz

chen wie beim Lagerfeuer: man kann einfach nicht aufhören mit hingucken!

Über dem Bodensee

„Lindau liegt im Bodensee – wer’s nicht glaubt, der komm und seh!“ Dieser uralte Reim kam mir ins Gedächtnis, als ich John das einmal live zeigen konnte. Tatsächlich ist die Altstadt eine Insel und liegt eben nicht am, sondern im Bodensee. Die Rheinmündung bei Bregenz und der Pfändertunnel sind unverkennbare Merkmale, die den Weg zu unserem Rendezvous-Flugplatz in Hohenems weisen. Als wir dann zu viert waren, machte prompt das Top-Restaurant auf, und wir konnten bei einem Kaffee den weiteren Ablauf und das Routing besprechen.

Über den Kummenberg flogen wir über Sierra aus und bogen dann nach links in das beeindruckende Relief des Bregenzer Waldes ab. Dort steigt das Gelände an, und die Katana musste ordentlich schnaufen, schaffte es aber ohne Vollkreise auf direktem Weg. Vorbei an

Mellau erreichten wir Richtung Oberstdorf dann auch FL 100 und durften ein wunderschönes Alpenpanorama genießen. Es ist für mich fast noch schöner, wenn da ein paar Cumuluswolken quasi als „Garnitur“ für die Bergkulisse dienen, das macht es noch interessanter als bei „Clear sky“.

Spalier aus Cumuluswolken

Nur eine Viertelstunde später erreichten wir das Wettersteingebirge, und was sofort ins Auge fiel, waren die tiefgrünen Farben von Plan- und Eibsee. Das sah schon ganz toll aus dort! Wie durch ein Spalier aus Cumuluswolken erreichten wir dann die Zugspitze, die vollkommen wolkenfrei, aber noch schneebedeckt war. Der zweite Anflug brachte unsere Formation in gute Fotoposition, und wir konnten einige sehr schöne Schnappschüsse für unser Archiv knipsen. Natürlich können Bilder niemals die tatsächlichen Live-Eindrücke vermitteln, aber sie geben einen Eindruck davon, was wir da gemeinsam erleben durften.

Den Abstieg auf die November-Anflugroute von LOWI flogen wir auf Mittenwald zu, da geht’s dann ganz schön bergab. Innsbruck Turm war wie immer sehr freundlich „D-KMGO, griäß di...“, schickte uns direkt in den Gegenanflug Piste 08 und wollte einen Short approach. Gesagt, getan: kurz hintereinander landeten wir auf dem schön gelegenen Flughafen im Inntal, die Formalitäten waren schnell erledigt, und wir mussten nur wenige Minuten auf den Bus in die Stadt warten. Ein sehr freundlicher Chauffeur half uns noch am Ticketautomaten und empfahl uns die beste Haltestelle in die City.

Endlich mal wieder essen gehen!

Dort hatte Corona – Gott sei Dank – auch seinen Zenit endlich überschritten und die Restaurants draußen waren alle offen, ebenso die Geschäfte. Für unseren Hunger war das ein super Timing und irgendwie ein fast vergessenes Gefühl, mal wieder essen gehen zu können. Obligatorisch war natürlich der Besuch des



Der Flughafen Innsbruck LOWI ist auch für die Allgemeine Luftfahrt zu empfehlen

John Zepezauer (links) und Michael Zistler in der Katana

„Goldenen Dachl“, und ein Insider-Tipp führte uns noch zur anerkannt besten Eisdiele in Town.

Der Abflug entlang der Mike-Departure-Route führt direkt zur bekannten Bergisel-Schanze entlang des Inntals. Am Ende der Kontrollzone bogen wir dann scharf links ab und bekamen den Achen-see vor die Linse. Hier hat John schon oft trainiert und war beeindruckt, seine Strecken jetzt wortwörtlich „wie im Flug“ an sich vorbeiziehen zu sehen. Der See liegt bei Pertisau herrlich eingebettet in die Berge mit einer tiefblauen Farbe.

Highlights von München

Den Alpen kehrten wir nun den Rücken zu und nahmen Kurs auf München; die Highlights der Metropole liegen ja nicht mehr in einer Kontrollzone, und auch

das ED-R-Sperrgebiet anlässlich der Fußball-EM war deaktiviert worden. Marienkirche, Theresienwiese, der Olympiapark und das majestätische Nymphenburger Schloss besichtigten wir kurz und flogen dann weiter zu unserem Tankstopp in Erbach, vorher noch kurz über das Ulmer Münster für einen Schnappschuss geflogen.

Die freundlichen Erbacher boten uns einen guten Tankservice, und unser gemeinsamer Ausflug fand dort sein Ende: Stefan und Maike machten sich auf den Weg zu einem Badesee, schließlich sollte die kurz vorher erworbene Badehose ihre Praxistauglichkeit beweisen; allerdings sind die einladenden Badeseen alle umzäunt und Privatgelände, was im Anflug leider nicht auszumachen war. Unser Rückflug über die Schwäbische Alb war dann Routine in heimi-

schem Terrain, und nach halbstündigem Flug landeten wir wohlbehalten und voller schöner Eindrücke wieder daheim auf unserem idyllischen Segelfluggelände Haiterbach-Nagold.

Geteilte Freude ist doppelte Freude

Was soll man sagen? Besser geht's eigentlich nimmer, und geteilte Freude ist doppelte Freude! Ich bin froh und glücklich, dass uns dieses Erlebnis gelungen ist, und für die vielseitigen Eindrücke bin ich mehr als dankbar. Schauen wir mal, was wir zusammen noch so hinkriegen in Zukunft. Bestimmt auch mal in zwei Viersitzern, damit Tochter Carolin und Sohn Christoph unser Familien-Sextett vervollständigen.

Text und Fotos: Michael Zistler

– Anzeige –

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



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

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



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

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

- Besser geht es aerodynamisch nicht.
- Die Wickelbänder entfallen und es werden Rippenaufleimer mit entsprechenden Krafteinleitungselementen 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

AUSSCHREIBUNG:

(B) BWLV-UL-FLUGLEHRERLEHRGANG

Der Fachausschuss Motorflug-/UL-Ausbildung des Baden-Württembergischen Luftfahrtverbandes (BWLTV) veranstaltet unter der Leitung von Günther Hausmann (BWLTV-Ausbildungsleiter UL) im Frühsommer 2022 einen UL-Fluglehrerlehrgang für Inhaber einer Lehrberechtigung auf Motorflugzeugen, Hubschraubern, oder Segelflugzeugen. Ausbildung und Prüfung erfolgen im Rahmen eines mindestens dreitägigen Lehrganges.

Besonderheit: Teilnahme mit eigenem UL möglich, aber nur wenn das maximale Abfluggewicht über 550 Kilogramm liegt!

Termin: Montag, 2. Mai, bis Mittwoch, 4. Mai 2022

**Lehrgangsort: Sonderlandeplatz Walldorf (EDGX)
Seminar Kürzel (im Vereinsflieger): AUS-0065**

Lehrgangsgebühr:

- 170 Euro für BWLV-Mitglieder*
- 220 Euro für Teilnehmer, die nicht Mitglied im BWLV sind.*

*Zuzüglich Prüfungsgebühr nach DAeC-Preisliste und Fluggebühren

Anmeldeschluss: 17. April 2022. Die Teilnehmerzahl ist auf zehn Personen begrenzt.

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

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

Für Teilnehmer ohne Zugang zum Vereinsflieger stehen die erforderlichen Formulare auf der Homepage des BWLV zur Verfügung (www.bwlv.de → Aus- & Weiterbildung → Fluglehreraus- und Weiterbildung → UL-Fluglehrerausbildung).

Zulassungsvoraussetzungen zum Lehrgang:

- PPL-Inhaber mit gültiger Lehrberechtigung (keine Gleitschirm-, Trike-, Heli-, CPL- und ATPL- Fluglehrer).
- Zwölf Stunden als verantwortlicher Führer auf aerodynamisch gesteuerten UL innerhalb der letzten 24 Monate vor Stellung des Antrages

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

- ausgefülltes Anmeldeformular
- Haftungsbeschränkungserklärung

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

Übernachtungsmöglichkeiten:

- Camping am Flugplatz (Zelt/Wohnwagen/Wohnmobil) ist möglich

Ansprechpartner für den Sonderlandeplatz Walldorf (EDGX) ist:

- Günther Hausmann, Telefon 0157 32618225
- Bewirtung: Flugplatz-Restaurant und Schwenkgrill des AC-Walldorf

Ansprechpartner im BWLV:

Bernd Heuberger, Telefon 0711 22762-22, oder E-Mail: heuberger@bwlv.de.

Lehrgänge und 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 BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen.

Text: BWLV

JETZT ANMELDEN:

FLUGWETTERSEMINAR AN DER BWLV-MOTORFLUGSCHULE

Am Sonntag, 14. November 2021, findet von 9 Uhr bis 17 Uhr ein Flugwetterseminar zum Thema „Meteorologische Flugvorbereitung im Selfbriefing-Verfahren“ an der BWLV-Motorflugschule Hahnweide statt.

Mit dieser Fortbildungsveranstaltung sollen Piloten dabei unterstützt werden, die Flugwettervorbereitung im Selfbriefing-Verfahren eigenverantwortlich und detailliert durchzuführen. Vorgestellt werden lang bestehende und auch neuere Produkte aus dem Portal „pc_met-Internet Service“ des Deutschen Wetterdienstes und deren Apps.

Der Kurs ist sowohl für Einsteiger als auch für Anwender geeignet. Leichte Vorkennt-

nisse (zum Beispiel Interpretation von METARS) sind von Vorteil.

Bitte Laptop/Notebook mit WLAN mitbringen!**Themen:**

- Grundsätzliches zu Flugwettervorhersagen
- Anwendung der wichtigsten Flugwetterprodukte (GAFOR, METAR, TAF)
- Interpretation von Radar- und Satellitenbildern
- Interpretation und Grenzen direkter Modellvorhersagen (Wetterkarten, Meteogramme, Cross-Sections direkt aus dem Computer)
- Diskussion von Praxisbeispielen bzw. Übungswetterlagen

Dozent:

Martin Wieczorrek, Meteorologe beim DWD und Pilot

Ort:

BWLTV-Motorflugschule, Flugplatz Hahnweide, Klaus-Holighaus-Straße 62, 73230 Kirchheim/Teck

Kursgebühr:

95 Euro für BWLV-Mitglieder, 105 Euro ohne BWLV-Mitgliedschaft

Anmeldung:

motorflugschule@bwlv.de oder Telefon 07021-54051

Text: Tobias Krüger

AUSSCHREIBUNG:

(B) DIE AUSBILDUNG ZUM CLASS RATING INSTRUCTOR (CRI)

Die Verbandsflugschule des BWLV richtet für das Jahr 2022 wieder einen CRI-Lehrgang aus. Der Lehrgang findet als geschlossener Lehrgang statt, er besteht aus Theorie- und Praxisteilen. Die Grundlagen der CRI-Ausbildung sind in der Verordnung der EU Nr. 1178/2011 dargestellt. Weitergehende Informationen stehen in „Vereinsflieger.de“ zur Verfügung.

Voraussetzungen CRI-Lehrgang

Die Voraussetzungen für den Erwerb einer CRI-Berechtigung sind in der Verordnung (EU) 1178/2011 FCL.915 und FCL.915.FI beschrieben.

Diese sind unter anderem:

- Der Bewerber für eine Lehrberechtigung muss mindestens 18 Jahre alt sein,
- mindestens 300 Flugstunden als verantwortlicher Pilot und mindestens 30 Stunden als Pilot der Klasse des Ausbildungsflugzeuges,
- mindestens zehn Stunden auf dem Ausbildungstyp innerhalb der letzten sechs Monate.

Anmeldeschluss

Der Anmeldeschluss für den Lehrgang ist am 15. Januar 2022.

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt über Vereinsflieger.de. (Mein Profil → Seminarangebote → Fluglehrerausbildung Segelflug FI(A)) (**AUS-0084**). Das Formular für den Nachweis der Voraussetzungen ist dort hinterlegt. Das ausgefüllte und unterschriebene Formblatt ist per E-Mail an Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) zu senden.

Teilnehmeranzahl/Lehrgangspatz

Aufgrund der Anzahl der Ausbilder können maximal fünf Teilnehmer an dem Lehrgang teilnehmen. Die Verteilung der Lehrgangspätze geschieht generell in der Reihenfolge der Anmeldungen. Sollte der Lehrgang überbucht sein, behält sich der BWLV vor, die Anzahl der Teilnehmer pro Mitgliedsverein zu beschränken.

Lehrgangsgebühr

Die Lehrgangsgebühr beträgt 500 Euro für BWLV-Mitglieder, für Nicht-Mitglieder 650 Euro. Wer schon im Besitz einer Lehrberechtigung ist (gem. SFCL oder FCL), muss am Theorieblock Lehren und Lernen nicht teilnehmen, dadurch reduziert sich die Teilnahmegebühr um 100 Euro.

Fluggebühren

Fluggebühren sind nicht in der Lehrgangsgebühr enthalten. Daher sind alle Flugkosten (Flugzeug, Landegebühren, eventuelle DFS-Gebühren usw.) vom Teilnehmer selbst zu tragen!

Ausbildungsflugzeug

Jeder Teilnehmer bringt sein „eigenes“ Ausbildungsflugzeug mit und rechnet die Kosten selbst mit dem Halter ab.

Das Ausbildungsflugzeug muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Das Luftfahrzeug ist in der DE.BW. ATO.101 zur Ausbildung angemeldet, bzw. wird für den Lehrgang bei der ATO gemeldet.
- Das Luftfahrzeug ist zur PPL(A)-Ausbildung tauglich.
- Das Luftfahrzeug ist vollkaskoversichert.

- Der Halter des Luftfahrzeugs erklärt die Übernahme des vertraglich geregelten Selbstbehalts, bzw. entbindet die Ausbilder des BWLV.
- Der Teilnehmer hat auf dem Ausbildungsflugzeug ausreichende Erfahrung.
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsflugzeug oder wird auf Kosten des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen.

Lehrgangszeitraum

Die Theorieausbildung wird an einem verlängerten Wochenende (Freitag bis Sonntag) im Zeitraum vom 18. Februar bis 20. März 2022 durchgeführt. Die Praxisausbildung wird an einem Wochenende im April 2022 auf einem noch festzulegenden Flugplatz innerhalb Baden-Württembergs durchgeführt.

Änderungen vorbehalten.

Lehrgänge 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 BWLV-Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → Unser Verband → „Bezahlter Bildungsurlaub“) sowie unter www.bildungszeit-bw.de. Bitte beachten Sie die gesetzlichen Fristen.

Text: Oliver Bucher Fachausbildungsleiter
Motorflug/Bernd Heuberger, Referat
Ausbildung/Flugsicherheit

– Anzeige –

GEWOHNTE QUALITÄT IN NEUEN HÄNDEN
Vertrauen Sie unserer Erfahrung und Expertise

- **Reparatur von Segelflugzeugen sowie Motorseglern auch mit Elektroantrieb**
- **Lufttüchtigkeitsprüfungen**
- **Wartung und Instandhaltung**

Am Hornberg 2 / 73525 Schwäbisch Gmünd
info@camo-sued.de



CAMOSÜD

Immer sicher in der Luft

www.camo-sued.de

AUSSCHREIBUNG:

(B) DIE AUSBILDUNG ZUM FI(A)

Die Verbandsflugschule des BWLV richtet für das Jahr 2022 wieder einen FI(A)-Lehrgang aus. Der Lehrgang findet als geschlossener Lehrgang statt, er besteht aus Theorie- und Praxisteilen. Die Grundlagen der FI(A)-Ausbildung sind in der Verordnung der EU Nr. 1178/2011 dargestellt. Weitergehende Informationen stehen in „Vereinsflieger.de“ zur Verfügung.

Voraussetzungen FI(A)-Lehrgang

Die Voraussetzungen für den Erwerb einer FI(A)-Lehrberechtigung sind in der Verordnung (EU) 1178/2011 FCL.915 und FCL.915.FI beschrieben. Diese sind unter anderem:

- der Bewerber für eine Lehrberechtigung muss mindestens 18 Jahre alt sein,
- mindestens im Besitz einer PPL(A) sein (kein LAPL(A)) sowie mindestens 150 Flugstunden als verantwortlicher Pilot nachweisen,
- im Falle einer FI(A) für den PPL(A) im Besitz der theoretischen Kenntnisse einer CPL sein.
- Im Falle einer FI(A) „LAPL ONLY“ entfällt die Voraussetzung einer CPL-Theorie.
- Mindestens 30 Flugstunden auf der Flugzeugkategorie nachweisen, auf welcher der Lehrgang absolviert wird. Der Lehrgang des BWLV kann entweder mit einem SEP(land) oder TMG-Luftfahrzeug durchgeführt werden. Fünf dieser Flugstunden müssen während der letzten sechs Monate vor dem in der FCL.930.FI (a) genannten Vorab-Testflug absolviert worden sein.
- mindestens zehn Stunden Ausbildung im Instrumentenflug erhalten haben. Diese müssen durch einen Fluglehrer FI(A) oder einer entsprechenden Lizenz bestätigt werden.
- mindestens 20 Stunden VFR-Überlandflug als verantwortlicher Pilot, einschließlich eines Fluges über 300 NM, mit zwei Landungen auf zwei vom Startflugplatz verschiedenen Flugplätzen.
- gem. FCL.930.FI müssen Bewerber innerhalb der letzten sechs Monate

vor dem Beginn des Lehrgangs einen besonderen Vorab-Testflug gegenüber einem gemäß FCL.905.FI (i) qualifizierten FI absolviert haben. Bei den BWLV-Lehrgängen wird dieser Testflug als Voraussetzung der Teilnahme mit einem durch die Lehrgangsleitung festgelegten FI-I durchgeführt.

Anmeldeschluss

Der Anmeldeschluss für den Lehrgang ist am 15. Januar 2022.

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt über Vereinsflieger.de. (Mein Profil → Seminarangebote → Fluglehrerausbildung Segelflug FI(A)) (**AUS-0083**). Das Formular für den Nachweis der Voraussetzungen ist dort hinterlegt. Das ausgefüllte und unterschriebene Formblatt ist per E-Mail an Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) zu senden.

Teilnehmeranzahl/Lehrgangsort

Aufgrund der Anzahl der Ausbilder können maximal 15 Teilnehmer an dem Lehrgang teilnehmen. Die Verteilung der Lehrgangsorte geschieht generell in der Reihenfolge der Anmeldungen. Sollte der Lehrgang überbucht sein, behält sich der BWLV vor, die Anzahl der Teilnehmer pro Mitgliedsverein zu beschränken.

Lehrgangsgebühr

Die Lehrgangsgebühr beträgt 2.200 Euro für BWLV-Mitglieder, für Nicht-Mitglieder 2.700 Euro. Wer schon im Besitz einer Lehrberechtigung ist (gem. SFCL oder FCL), muss am Theorieblock Lehren und Lernen nicht teilnehmen, dadurch reduziert sich die Teilnahmegebühr um 100 Euro.

Fluggebühren

Fluggebühren sind nicht in der Lehrgangsgebühr enthalten. Daher sind alle Flugkosten (Flugzeug, Landegebühren, eventuelle DFS-Gebühren usw.) vom Teilnehmer selbst zu tragen!

Ausbildungsflugzeug

Jeder Teilnehmer bringt sein „eigenes“ Ausbildungsflugzeug mit und

rechnet die Kosten selbst mit dem Alter ab.

Das Ausbildungsflugzeug muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Das Luftfahrzeug ist in der DE.BW. ATO.101 zur Ausbildung angemeldet, bzw. wird für den Lehrgang bei der ATO gemeldet.
- Das Luftfahrzeug ist zur PPL(A)-Ausbildung tauglich.
- Das Luftfahrzeug ist vollkaskoversichert.
- Der Halter des Luftfahrzeugs erklärt die Übernahme des vertraglich geregelten Selbstbehalts, bzw. entbindet die Ausbilder des BWLV.
- Der Teilnehmer hat auf dem Ausbildungsflugzeug ausreichende Erfahrung.
- Ein eingeteilter Ausbilder hat Erfahrung auf dem Ausbildungsflugzeug oder wird auf Kosten des Teilnehmers theoretisch und praktisch eingewiesen.

Lehrgangszeitraum

Die Theorieausbildung wird an vier verlängerten Wochenenden (Freitag bis Sonntag) im Zeitraum vom 18. Februar bis 20. März 2022 durchgeführt. Die Praxisausbildung wird vom 6. bis 15. Mai 2022 auf einem noch festzulegenden Flugplatz innerhalb Baden-Württembergs durchgeführt.

Änderungen vorbehalten.

Lehrgänge und 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 BWLV-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 muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

Text: Oliver Bucher Fachausbildungsleiter
Motorflug/Bernd Heuberger, Referat
Ausbildung/Flugsicherheit

BREITENSORT

EINFÜHRUNG IN DEN GEBIRGSSEGELFLUG

Der Schweizer Segelflugverband bietet von **Montag, 13. Juni**, bis **Freitag, 24. Juni 2022**, den Kurs „Einführung Gebirgsflug“ in Samedan an. Der Kurs richtet sich an Piloten ohne oder mit wenig Alpenflugerfahrung. In der Regel erfolgt die Teilnahme in Teams à zwei Piloten pro Einsitzer. Einzelanmeldungen sind nach vorheriger Absprache mit dem administrativen Leiter möglich. Informationen und Anmeldeformular auf der Website <http://segelflug.ch> (→ Ausbildung → Breitenförderung → BFK „Einführung Gebirgsflug“). Anmeldeschluss ist der 31. Januar 2022. Bei Fragen: AeCS, Sekretariat SFVS, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, Tel.: 041 375 0105, E-Mail: petitpierre@aeroclub.ch.

Text: DAeC/red.

FI(S)-LEHRGANG

FLUGLEHRER
IN REKORDZEIT

Neue Fluglehrer braucht das Land – deshalb veranstaltete der BWLV coronabedingt gleich zwei Segelfluglehrer-Lehrgänge zur selben Zeit. Denn die bereits vergangenes Jahr gestartete Gruppe hatte ihre Ausbildung nicht mehr vor dem Lock-down beenden können. Florian Paul berichtet, wie er den Lehrgang erlebt hat.

Glücklicherweise konnte unser Jahrgang 2021 ohne Unterbrechung alle Termine einhalten. Dafür mussten wir aber vom Klippeneck, wo der andere Lehrgang zeitgleich stattfand, auf den Flugplatz Hayingen ausweichen.

Dort wurden wir von einem Team empfangen, das der Bezeichnung „Luftkurort“ für den Austragungsort alle Ehre machte. Denn der Verein mit knapp 30 Mitgliedern tat alles in seiner Macht stehende, um unsere höchst motivierte Gruppe in der Rekordzeit von nur sechs Tagen durch alle theoretischen und praktischen Herausforderungen zu begleiten.

Kurzerhand wurden Schlepppiloten organisiert, Flugzeuge repariert, Unterrichtsräume eingerichtet und am Herd mit angepackt. Das Ergebnis: Neun neue Fluglehrer, die ohne bürokratische Hürden schon längst wieder auf dem hinteren Sitz einer Schulmaschine



Die frischgebackenenen Segelfluglehrer und ihre Helfer in Hayingen

sitzen würden. Und manch einer wird wohl dank der Gefahreineweisung auf dem Perkoz durch die Hayinger Kunstfluglehrer bald wieder als Schüler vorn sitzen – diesmal kopfüber.

Trotz ungeplanten Seilrissübungen und kleineren Schäden – wo geflogen wird, da entstehen Lackkratzer – hatten wir einen fantastischen Lehrgang, konnten viel Erfahrung sammeln und hatten mindestens genauso viel Spaß wie unsere „Flugschüler“.

Vielen Dank an unsere Lehrer und Prüfer, alle Windenfahrer, Schlepppiloten, Werkstatteleiter und Unterstützer. Ohne euch wäre ein solch reibungsloser Ablauf nicht möglich gewesen.

Text: Florian Paul, LSR Aalen
Foto: Lasse Riemann

– Anzeige –

Luftfahrtbedarf
 ix 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

OLDTIMER-SEGELFLIEGEN ZWISCHEN VIRNGRUND UND ALBTRAUFL



Die Teilnehmer des Oldtimertreffens am Flugplatz Erpfental

Nachdem das von Mario Selss veranstaltete Segelflug-Oldtimertreffen im vergangenen Jahr in Bayern stattgefunden hatte, war in diesem Jahr der Flugplatz Erpfental Ort des jährlichen Treffens. Bereits zum siebten Mal hatte Mario Selss, Besitzer von alten Segelflugzeugen, eingeladen.

Begonnen hatte es 2015 auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen, als Mario Selss dort das erste seiner Treffen organisierte. Nachdem die ersten fünf Treffen in Elchingen und das Treffen im vergangenen Jahr im Blauen Land in Sichtweite der Zugspitze stattgefunden hatten, trafen sich nun die Oldtimerfreunde auf Einladung der Fliegergruppe Ellwangen auf deren Flugplatz. Ursprünglich für Anfang Juni geplant, musste das Treffen wegen der Pandemielage auf den 7. bis 11. September verschoben werden.

In diesem Jahr war das Treffen vom Wetter begünstigt. Hatte es im Vorjahr nur einen Tag mit Flugwetter gegeben, so waren in diesem Jahr an allen Tagen lange Flüge zwischen Virngrund und Albtrauf möglich. Trotz der späten Jahreszeit reichte die Thermik für Flüge bis zu drei Stunden Dauer über eine Landschaft, deren ge-

schichtliche Vergangenheit bis zurück in die Römerzeit reicht.

Hervorragende Gastfreundschaft in Ellwangen

Die Teilnehmer waren beeindruckt von der hervorragenden Organisation des Flugbetriebs und der Gastfreundschaft der Ellwanger Fliegerkameraden. Markus Beerhalter von der Fliegergruppe behielt immer einen kühlen Kopf und hatte alles im Blick. Durch den Einsatz von Oldtimer-Traktoren konnten gelandete Flugzeuge in kürzester Zeit wieder an den Start geschleppt werden, was die Zeit zwischen Landung und Start erheblich verkürzte.

Zwar war diesmal das Teilnehmerfeld coronabedingt kleiner als in den Vorjahren, dafür nahmen Segelflugzeuge am Treffen teil, die es sonst nur noch in Museen gibt. Neben den bereits aus den Vorjahren bekannten Flugzeugen wie der Weihe 50 von Matthias Schleinzler, dem ersten Flugzeug, das in Deutschland als Denkmal anerkannt wurde, hatten weitere Raritäten den Weg in das Ellwanger Seeland gefunden. So auch der aus dem Jahr 1937 stammende Rhönbussard des Rhönflug Oldtimer Segelflugclubs Wasserkup-

pe (ROSC), das erste und bisher einzige fliegende Kulturdenkmal Hessens. Beide Flugzeuge hatte Hans Jacobs konstruiert. Claudia Gallikowski brachte aus Wiesbaden mit ihrem Rhönsperber ein weiteres von Jacobs entworfenes Flugzeug mit.

Konstruktion von Hans Jacobs

Den Rhönbussard hatte Hans Jacobs 1933 konstruiert. Das Exemplar des ROSC Wasserkuppe wurde 1937 gebaut und nach England verkauft. 1978 wurde das Flugzeug nach Deutschland veräußert und später dem Deutschen Segelflugmuseum überlassen. Im Mai 2002 erwarb es dann der ROSC. Neben diesem Rhönbussard gibt es in Deutschland mit dem Nachbau des Vereins zur Förderung des historischen Segelflugs aus dem Jahr 2010 nur noch ein weiteres flugfähiges Exemplar. Lange Zeit trug der Rhönbussard des ROSC deutlich sichtbar das Kennzeichen „D-7059“ auf hellem Rumpf. Das historische Kennzeichen „D-Rhönvater“, mit dem an Oskar Ursinus erinnert wird, erhielt er im Jahr 2020 anlässlich des hundertjährigen Jubiläums der Rhön-Segelflugwettbewerbe. Auch die Farbgebung entspricht nun wieder einem Flugzeug aus den 1930er-Jahren.

Claudia Gallikowskis Rhönsperber ist eine Weiterentwicklung des Rhönbussards. Beim Rhönsperber handelt es sich um den originalgetreuen Nachbau von Otto Grau aus den 1990er-Jahren. Uli Grau, Fluglehrer beim Luftsportring Aalen, ließ sich die Gelegenheit nicht entgehen, das Werk seines Vaters nach längerer Zeit wiederzusehen und war dafür nach Erpfental gekommen.

Sehr seltene Flugzeuge

Mit der Breguet Br 905 S Fauvette von Jürgen Doppelbauer und der Schempp-Hirth SHK waren zwei Flugzeuge mit V-Leitwerk am Himmel zu sehen. Von der Fauvette, der Grasmücke, fliegen von den 50 gebauten Exemplaren nach einem tödlichen Unfall im August 1969 nur noch wenige Exemplare. Unfallursache war ein Riss der Verbindung zwischen Rumpfröhre und Leitwerk. Nach dem Anbringen von außen liegenden Verstär-



Blick über die idyllische Landschaft in Ellwangen

kungen durfte die Fauvette wieder fliegen. Die meisten wurden jedoch nach dem Unfall stillgelegt.

Die Hütter H-28-II, mit der Werner Kaluza teilnahm, ist wie das zweite flugfähige Exemplar einer H-28 ein Nachbau. Das Original stammt aus dem Jahr 1936. Sie ist ein reines Holzflugzeug mit einer Spannweite von nur zwölf Metern und einer Rumpflänge von nur fünf Metern.

Weitere Oldtimer-Treffen geplant

Wolfram Ruopp war nicht nur als Schlepp-Pilot mit einer Morane-Saulnier im Einsatz, er brachte auch eine von Rudolf Kaiser konstruierte ASK 18 mit, ein Flugzeug in Holz-Stahlrohr-Gemischtbauweise. Weitere Teilnehmer hatten mit ihren Ka 6 den Weg nach Ellwangen gefunden. Vom Nortel kam Rolf Braun mit einem Scheibe SF 27 „Zugvogel V“. Abgerundet wurde das Teilnehmerfeld durch die Flugzeuge von Mario Selss, einer Slingsby T21b und einem SG 38. Die Flugsportgemeinschaft Fürstenfeldbruck brachte am Freitag ihren Super Blanik im F-Schlepp vom Flugplatz Aalen-Elchingen. Dafür, dass die Segelflieger in die Luft kamen, sorgte neben der Ellwanger Winde mit Doppeltrommel und 1.000 Meter Seillänge als weiterer Schlepp-Pilot Hans Hörber in einer Piper PA-18-150.

Für 2022 plant Mario Selss erneut ein Oldtimertreffen. Daneben organisiert er anlässlich des 70-jährigen Geburtstag des Kranichs III, dessen Erstflug 1952 war, gemeinsam mit Alexander Willberg ein Kranich-Treffen in Stendal, bei dem möglichst viele noch fliegende Kraniche III und natürlich auch Kraniche II zusammenkommen sollen.

Text: Peter Dresen

Fotos: Peter Dresen, Alexander Willberg

Mit der Breguet Br 905 S Fauvette von Jürgen Doppelbauer war ein weiteres Flugzeug mit V-Leitwerk am Himmel zu sehen



Ein Schulgleiter SG 38 durfte natürlich nicht fehlen



Die Schempp-Hirth SHK ist an ihrem charakteristischen V-Leitwerk zu erkennen



Claudia Gallikowskis Rhönsperber ist eine Weiterentwicklung des Rhönbussards. Beim Rhönsperber handelt es sich um den originalgetreuen Nachbau von Otto Grau aus den 1990er-Jahren



Eine Morane-Saulnier MS-893A diente als Schleppmaschine



Auch mehrere Ka 6 waren beim Oldtimertreffen in Ellwangen

Die Hütter H-28-II von Werner Kaluza ist ein Nachbau. Das Original stammt aus dem Jahr 1936





KUNSTFLUG- UND GOURMETWOCHE IN NAGOLD SPIEL, SPASS UND SCHOKOLADE

Bei der Kunstflug- und Gourmetwoche in Nagold waren die Kopfüber-Fliegerei und das leibliche Wohl gleichermaßen wichtig

Vom 22. bis 28. August trafen sich 27 Kunstfluginteressierte am Flugplatz Haiterbach-Nagold zur traditionellen Kunstflug- und Gourmetwoche. Die Teilnehmer waren rundum zufrieden und beschreiben, wie es ihnen dort ergangen ist.

Ein herzliches Dankeschön an den FSV Nagold für die Gastfreundschaft und Ausrichtung der diesjährigen Aktion! Das Fluggelände ist der Kunstfliegerei ohnehin fest verbunden, begann dort doch schließlich auch der „Nagold-Cup“, der später zum „Salzmann-Cup“ wurde. Der Kreis schließt sich also.

Unser herzlicher Dank gilt ebenso dem Förderverein Segelkunstflug Baden Württemberg für die Bereitstellung der ASK 21 (Salzlore), dem Fox (Leki) und der SZD 59 (Heuwägelchen), die alle fleißig geflogen wurden. Der Flugsporting Kraichgau unterstützte mit der vereinseigenen ASK 21 und der Remo als Schleppmaschine, wofür wir uns auch gerne auf diesem Weg bedanken möchten.

Trotz der bescheidenen Wettervorhersage wurde an jedem Tag geflogen und am

Ende konnten 153 Schlepps verzeichnet werden. Eine Basisberechtigung, drei neue Kunstflugberechtigungen und zwei Leistungsabzeichen (jeweils einmal Bronze und Silber), eine F-Schleppberechtigung und zwei Trudeleinweisungen rundeten die Woche fliegerisch erfolgreich ab.

Unbedingt erwähnen möchten wir hier auch die Küchenfeen, die uns wieder einmal bekochten und verwöhnten. Jeden Abend beim Einhalten duftete es bereits verführerisch aus den Töpfen und Pfannen, und es gab keinen Zweifel, warum diese Maßnahme den Namen Kunstflug- und Gourmetwoche (K+G-Woche) trägt.

Fazit: Eine rundum gelungene Veranstaltung, die im nächsten Jahr erstmals unter neuer Leitung stattfinden wird. Nach 14 Jahren übergibt Tom Neudel (FSR Kraichgau) die K+G-Woche nun an Björn Muth (ebenfalls FSR Kraichgau), wird uns aber als Teilnehmer und Fluglehrer erhalten bleiben.

Barbara Gerhardt (Zweite Vorsitzende des Fördervereins Baden Württemberg) konnte Tom Neudel schließlich noch persönlich die Goldene Ehrennadel für

35 Jahre Mitgliedschaft und Peter Schuon (Erster Vorsitzender des FSV Nagold) die Ehrennadel in Bronze für 15 Jahre Mitgliedschaft überreichen. Vielen Dank euch beiden für euer Engagement für den Segelkunstflug!

Wir freuen uns schon aufs nächste Jahr, wenn sich die Familie der Kunstflieger wieder trifft, um gemeinsam zu turnen und zu schlemmen.



Link zum Bilderblog
FSR Kraichgau:
<https://www.flickr.com/photos/flugsportingkraichgau/albums/72157719763114708>
(oder direkt über den QR-Code)



Text: Katja Frank, FSR Kraichgau
Foto: Toni Breuer

FÖRDERFLUGZEUG BW2

EIN MONAT LANG SPASS, SPORT UND SPANNUNG

Daniel Bernhardt hat als Nachwuchspilot die Chance bekommen, vier Wochen lang das Förderflugzeug BW2 des SBW-Fördervereins zu nutzen. Dabei sind ihm viele tolle Flüge gelungen – darüber berichtet er nachfolgend.

So richtig konnte ich es nicht glauben, als ich Anfang dieses Jahres die Info von Reinhard Diez vom SBW-Förderverein bekam, dass mir im Sommer das Förderflugzeug Discus 2b BW2 für einen ganzen Monat für das Trainingslager des D-Kaders sowie die Deutsche Meisterschaft der Junioren zur Verfügung stehen würde. Die Vorfreude war riesig, das Flugzeug erneut nutzen zu können, nachdem ich bereits 2019 bei der Junioren-Qualifikation das Flugzeug das erste Mal fliegen durfte und dabei schätzen lernte.

So ging es dann in der letzten Juliwoche zunächst zu Station eins des einmonatigen Flugabenteuers, dem D-Kader-Trainingslager nach Neresheim. Gemeinsam mit den Sportsoldaten und der Nationalmannschaft der Frauen war das Ziel, sich in lockerer und freundschaftlicher Atmosphäre auf die Deutsche Meisterschaft der Junioren vorzubereiten. Für mich bot dies die ideale Möglichkeit, mich mit dem Flugzeug und dem Flug mit Wasserballast wieder vertraut zu machen, nachdem ich übers Jahr zuvor bisher immer ohne geflogen war. Wer die Thermikgüte des Bodenseegebiets, meiner Heimatregion, kennt, weiß warum.

Außerordentlich gut ausgestattetes Flugzeug

Lange dauerte es nicht, bis ich mich im BW2 wieder wohlfühlte: Kurz mit der Technik und der außerordentlich guten Ausstattung des Flugzeugs vertraut gemacht, und das Fliegen konnte losgehen. Für mich war es enorm beruhigend zu wissen, dass alle Systeme im Flugzeug zuverlässig funktionieren und man sich im Flug keine Gedanken über ein undichtes Tanksystem oder ähnliches machen musste. Man konnte sich auf das konzentrieren, wofür man gekommen war: das Fliegen.

Dieses machte mir beim Trainingslager einfach nur Spaß. Obwohl das Wetter meist eher schwierig war, bereitete mir jede Sekunde im und außerhalb vom Cockpit Freude, weil einfach alles gestimmt hat: Das Flugzeug, das Umfeld und die Menschen um mich herum.

So konnte ich in dieser Woche gemeinsam mit meinem Teampartner Jan-Lucas Aberle wertvolle Erfahrungen für die DMJ sammeln und im engen Teamflug zusammen mit Chris Hiller auch noch einige persönliche Schwachpunkte erkennen und versuchen, diese aus dem Weg zu schaffen.

Deutsche Segelflugmeisterschaft der Junioren

Nachdem auch leistungstechnisch das Trainingslager für mich relativ erfreulich war, war die Motivation für Station zwei der Reise, die Deutsche Meisterschaft der Junioren, auf dem Hochpunkt. So ging es eine Woche später zusammen mit dem BW2 auf den Flugplatz Burg Feuerstein in der Fränkischen Schweiz.

In strömendem Regen angekommen, wurde zunächst das Zelt aufgebaut, die Motivation zu dem Zeitpunkt: Eher etwas



Daniel Bernhardt (vorn, 3. v.l.) im Kreis der Fliegerkameraden des D-Kaders

gedämpft. Auch der Trainingstag am Sonntag war eher eine Nullnummer, so konnte ich aber die Zeit für die technische Kontrolle nutzen.

Montagsmorgen, erster Wertungstag: Ich stieg aus dem Zelt und es war strahlender Sonnenschein – perfekt, Motivation wieder ganz weit oben! So ging es mit 150 Litern Wasserballast ins Grid, und als ich alle Flugzeuge aufgereiht sah, bekam ich schon etwas Respekt, gegen so ein großes und starkes Teilnehmerfeld zu fliegen. Ich platzierte mich etwas weiter vorn im Grid, um vor Abflug noch etwas Zeit zu haben, mich mit meinem Teampartner Jan-Lucas zu finden und mit der Gegend etwas vertraut zu machen.

Fehler durch Übermotivation

Dann ging es los, die Aufgabe lief gut, und so konnte ich mich unter den ersten zehn Piloten in der Tageswertung platzieren.

– Anzeige –

(Gast-)SegelfluglehrerIn gesucht!

Du hast ...
... eine FI(S)-Berechtigung
... Spaß am Schulen
... Lust auch selber zu Fliegen



Wir (FSV Unterjesingen e.V.) bieten ...
... einen guten Flugzeugpark zu moderaten Preisen
... keine Werkstattstunden & Aufnahmegebühr für FI(S)
... Arbeiten auf Augenhöhe

Weitere Infos über uns: www.fsv-unterjesingen.de
Interesse? Dann melde dich: uh.harbusch@gmx.de



Der Autor Daniel Bernhardt konzentriert im Flugzeug

Leider war die Motivation morgens wohl etwas zu groß gewesen, und die Kontrolle der Aufgabe im Bordrechner war ein bisschen stiefmütterlich ausgefallen. Das Resultat: Ein Zielkreis, der mit fünf Kilometer Radius zwei Kilometer zu groß programmiert war. Das endgültige Resultat: 39 Strafpunkte, weil ich in den echten Zielkreis logischerweise zu tief eingeflogen war. Die Tatsache, dass mich dies vier Plätze in der Tageswertung kostete, ärgerte mich an dem Abend schon ziemlich.

Die folgenden zwei Tage konnte wieder geflogen werden, und ich konnte meine Platzierung leicht verbessern. Die Tage darauf gestalteten sich die Aufgaben recht indifferent: Zelt, Grid, Startaufbau,

Neutralisation, Baggersee. Auch wenn wir diese Aufgaben immer recht gut meisterten, wären wir trotzdem lieber geflogen. Kurz gesagt: Das Wetter macht uns einen Tag nach dem anderen einen Strich durch die Rechnung. So wurde kurzerhand die Deutsche Meisterschaft im Volleyball ausgetragen, und es wurde das Bundesland mit dem besten Volleyballteam gekürt, um nur eins der vielfältigen Alternativprogramme zu nennen.

Sehr gute Platzierung

Entgegen aller Erwartungen wurden gegen Ende des Wettbewerbs doch noch zwei weitere Wertungstage geflogen, welche teils auf dem Acker endeten. Aber mit den richtigen Kameraden auf dem gleichen Acker macht auch das Freude. Meine Platzierung konnte ich über die zwei Tage konstant halten, und so sprang nach fünf Wertungstagen der siebte Platz in der Gesamtwertung der Standardklasse für mich heraus – ein Ergebnis, mit dem ich superglücklich bin und am Anfang des Wettbewerbs nicht gerechnet hätte.

Insgesamt waren die vier Wochen mit dem BW2 für mich ein unvergessliches

Erlebnis mit sprichwörtlichen Höhen und Tiefen, die mich fliegerisch ein gutes Stück weitergebracht haben. An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich beim SBW-Förderverein dafür bedanken, dass ich dieses tolle Flugzeug einen ganzen Monat nutzen und genießen konnte. Ohne Euch wäre das nicht möglich gewesen! Ich kann nur jeden Piloten dazu ermutigen, Mitglied beim SBW-Förderverein zu werden. Es lohnt sich!

Text: Daniel Bernhardt

Fotos: Daniel Bernhardt, Julia Steinle



Vor dem Start mit F-Schlepp

FLUGLAGER IN PATERZELL

BESTE STIMMUNG TROTZ REGNERISCHER TAGE



Halle am Flugplatz im Sonnenuntergang

Die SFG Backnang hat sich in diesem Jahr mit dem Luftsportverein Reutlingen (LVR) zusammengetan, um ins Fluglager ins bayerische Paterzell zu fahren. Hetti Rizzo beschreibt, was die Fliegerkameraden der beiden Vereine dort erlebt haben.

Am 31. Juli ging es dieses Jahr los, unsere beiden Vereine brachen zusammen ins Fluglager nach Paterzell (EDPZ) auf. Paterzell liegt südlich von München, nahe den Bergen in einer etwas moorigen Gegend. Der Flugplatz hat eine schöne Anlage und einen sehr netten Gastgeberverein, den Luftsportverein Weilheim-Peißenberg.

Am Anreisetag bauten wir erstmal unsere Zelte auf und machten die Einweisungsstarts. Da die Landebahn nur 300 Meter lang ist und unsere beiden Vereine normalerweise eine wesentlich längere Landebahn zu Verfügung haben, stellte sich das Landen in Paterzell ziemlich spannend dar. Schnell war klar: Man würde im Moor stehen, wenn man mehr als die 300 Meter zum Landen bräuchte. Allerdings ist dort der Anflug frei und der Boden weich, wodurch man nach dem Aufsetzen sehr schnell steht.

Schöne Flüge mit tollen Aussichten

Am nächsten Tag regnete es leider, weswegen einige ein Alternativprogramm machten, wie zum Beispiel Wandern. Später am

Tag verbesserte sich das Wetter, sodass wir die Möglichkeit nutzten, um ein paar Starts zu machen.

Am Montagmorgen, als wir einen heftigen Sturm in der Nacht überlebt hatten, hatten wir das Vergnügen, Besuch von drei Kühen zu bekommen, die munter über die Landebahn spazierten. So wie am Montag, gab es dann auch am Dienstag gutes Wetter, Thermik und schöne Cumulanten. Fast jedes Flugzeug war aufgebaut, und einige Piloten konnten schöne Flüge mit tollen Aussichten erleben.

Gelegentliche Flüge und Vortrag

Am Mittwoch und den darauffolgenden Tagen war das Wetter schon wieder nicht mehr so gut, jedoch ergriffen wir jede Chance zu fliegen – sobald das Wetter nur ein bisschen besser wurde, standen die beiden ASK 21 bereits zur F-Schleppschulung am Start. Die restliche Zeit verbrachten wir, indem wir uns Gonzman-Videos anschauten.

Am Freitagabend hielt einer der Gastgeber, Sven, einen Vortrag über das Fliegen in den Bergen. Es war ein sehr interessanter und lehrreicher Vortrag, wobei die Flugschüler damit noch nicht so viel anfangen konnten, da es ihnen an der Praxis fehlte, um den Inhalt des Vortrages verstehen zu können.

Besseres Wetter in der zweiten Woche

Die zweite Woche fing mit gutem Wetter an, fast alle Flugzeuge wurden aufgebaut, und beim Warten auf den Thermik-



Außenlandung in den Bergen mit der ASK 21

beginn veranstaltete der LVR ein Photoshooting seiner Flotte. Dabei wurde jedes Flugzeug in einer Reihe auf der Asphaltbahn aufgestellt, und anschließend wurden mit einer Drohne Fotos gemacht. Einige davon sind auch auf der Instagramseite @lvreutlingen zu finden.

Auch die darauffolgenden Tage zeichneten sich durch gutes Wetter aus. Einige Piloten flogen in die Alpen, auch die ASK 21 war an diesen Tagen in den Alpen. Das ging solange gut, bis eine Flugschülerin mit der ASK 21 im Ettal auf einer Wiese außenlandete.

Große Strecken in den letzten Tagen

Am nächsten Tag ging es für einige wieder in die Berge. Diesmal flogen ein Fluglehrer und sein Flugschüler in der ASK 21 bis ins Montafon und an der Zugspitze vorbei – insgesamt legten sie 218 Kilometer zurück. Allerdings mussten sie in Ohlstadt landen, was immerhin näher am Startflugplatz war als die Wiesen am Tag davor.

Der Arcus des LVR hatte am selben Tag ebenfalls einen atemberaubenden Flug: Die beiden Piloten hatten vorausschauend Sauerstoff eingepackt, den sie definitiv auch brauchten, denn sie flogen für einige Zeit auf 4.000 Meter. Insgesamt flogen sie sechs Stunden und schafften dabei 400 Kilometer.

Die restlichen beiden Tage waren mit Blauthermik ebenfalls gut nutzbar, wo einige Piloten nochmal schöne Flüge genießen konnten, wenngleich es nicht mehr in die Berge reichte. Anders, als anfangs geplant, packten wir schon am 13. August alles zusammen, da der eigentliche Abreisetag verregnet sein sollte.



Unterwegs über der Zugspitze



Der Flugplatz Paterzell aus der Luft



Die ASK 21 des LV Reutlingen

Dank an alle Beteiligten

Zusammenfassend gesagt war das diesjährige Fluglager zwar sehr vom Regen geprägt, und der Platz war angesichts dieser Bedingungen auch etwas ungeschickt gelegen. Dennoch war die Stimmung immer sehr gut und wir konnten trotz des schlechten Wetters schöne Flüge genießen und zwei tolle Wochen erleben.

Mein Dank geht an Philipp Nierkamp, der das Fluglager wie jedes Jahr ausgezeichnet organisiert hat, sowie an den Luftsportverein Weilheim-Peißenberg, der uns so gastfreundlich aufgenommen hat.

Text: Hetti Rizzo, SFG Backnang

Fotos: Hetti Rizzo, Luca Martini, Philipp Nierkamp

MEISTERSCHAFT

TERMIN FÜR DIE DM 2022 IN ZWICKAU STEHT FEST

Die Deutsche Segelflugmeisterschaft 2022 in der Club-, Standard- und 15-Meter-Klasse findet vom 6. bis 17. Juni in Zwickau statt. Die Anmeldefrist läuft noch bis 15. November 2021.

Text: DAeC

AUSSCHREIBUNG

BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.



(B) DIE AUSBILDUNG ZUM FI(S)

Übersicht

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband führt jährlich einen Lehrgang zum Erwerb der Lehrberechtigung als Segelfluglehrer durch. Diese Ausbildung basiert auf der Verordnung (EU) Nr. 2020/358 und den dazugehörigen AMC/GM.

Voraussetzungen der Anwärter

- Mindestens 18 Jahre alt
- SPL-Lizenz
- 100 Stunden nach Erteilung der SPL-Lizenz
- 200 Starts nach Erteilung der Lizenz
- Winden- und F-Schlepp-Berechtigung

Zusätzliche Voraussetzungen:

- gute fliegerische Begabung
- fundiertes theoretisches Fachwissen (mindestens SPL-Prüfungswissen)
- guter fliegerischer Erfahrungsschatz
- gute Auffassungsgabe
- Verantwortungsbewusstsein
- Leistungsbereitschaft und Einsatzwillen
- Zuverlässigkeit, Kontaktfähigkeit, Kameradschaftlichkeit
- gute sprachliche Ausdrucksfähigkeit
- langfristige Verfügbarkeit als Fluglehrer im Verband

Zeitlicher Ablauf:

- Anmeldeschluss: **31. Januar 2022**
- Vorab-Testflug **bis 1. Mai 2022**

- Pädagogik-Wochenende **vom 18. bis 20. Februar 2022, Klippeneck**
- Fachwissen-Wochenende **vom 11. bis 13. März 2022, Klippeneck**
- Praktischer Ausbildungslehrgang mit Kompetenzbeurteilung **vom 7. bis max. 20. Mai 2022, Klippeneck** (je nach Wetter und Teilnehmerzahl)

Kosten:

Die Kosten für BWLV-Mitglieder betragen **1.600 Euro**. Darin sind die gesamte theoretische und praktische Flugausbildung (inklusive Prüfungsflüge und Prüfungsgebühren) während des Lehrgangs sowie die Übernachtung mit Frühstück im Gästehaus Klippeneck enthalten. Nach erfolgter Anmeldung und Bestätigung des Lehrgangplatzes werden bei Nichtteilnahme oder Abbruch der Ausbildung anteilige Kosten fällig.

Kompetenzbeurteilung:

Während der praktischen Ausbildung wird eine Kompetenzbeurteilung (mündliche Prüfung, Lehrprobe, praktische Prüfung) durchgeführt. Ist diese bestanden, erteilt die Behörde auf Antrag eine Lehrberechtigung mit zunächst eingeschränkten Rechten (restricted privileges).

Bildungszeit:

Für den Lehrgang kann Bildungszeit beantragt werden. Weitere Informationen

hierzu stehen auf der BWLV-Homepage unter der Rubrik „Verband“, sowie unter www.bildungszeit-bw.de

Anmeldung:

Die Anmeldung erfolgt über Vereinsflieger.de. (Mein Profil → Seminarangebote → Fluglehrerausbildung Segelflug FI(S)) (**AUS-0082**). Das Formular für den Nachweis der Voraussetzungen ist dort hinterlegt. Das ausgefüllte und unterschriebene Formblatt ist per E-Mail an Bernd Heuberger (heuberger@bwlv.de) zu senden.

Änderungen vorbehalten.

Lehrgänge und 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 BWLV-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 muss mindestens neun Wochen vorher eingereicht werden!

Text: Harald Ölschläger, Verbandsausbildungsleiter (oelschlaeger@bwlv.de)

FLUGPIONIERIN

NETA SNOOK: ANDEREN FRAUEN VORAUSGEFLOGEN

Sie war eine passionierte Pilotin und Fluglehrerin und ermöglichte es durch ihre Pionierarbeit anderen Frauen, selbst abzuheben: Neta Snook. Die mutige Frau hat in ihrem Leben viele Titel mit "erste" erreicht: Erste lizenzierte Pilotin in Iowa, erste Frau mit eigener Flugschule in den USA und erste Teilnehmerin bei einem Männerflugwettbewerb in Los Angeles. Doch sie wurde vor allem als Fluglehrerin der berühmten Amelia Earhart bekannt.

Zu ihrer öffentlichen Wahrnehmung trug Snook selbst viel bei, denn sie schrieb mit über 70 Jahren ihre Autobiografie mit dem vielsagenden Titel: "I Taught Amelia to Fly".

Doch der Reihe nach, zunächst ihre Geburt am 14. Februar 1896: An einem Freitag kam Mary Anita Snook in Mount Carroll (Illinois) zur Welt. Schon von frühester Kindheit an war die kleine Neta an Fahrzeugen und Motoren interessiert. Diese Begeisterung rührte vom Hausarzt der Familie, der sie in seinem Ford Modell T oft zu Farmbesuchen mitnahm. Im rasanten Tempo die Hügel hinaufzufahren, das nannte er fliegen, das begeisterte das Mädchen auf dem Beifahrersitz.

Ihre Mutter erzählte später einem Zeitungsreporter aus Iowa: „Als sie klein war, konstruierte Neta Spielzeugautos, die fahren, und Boote, die segelten, anstatt mit Puppen zu spielen“. Ihr Vater William Snook kaufte ein gebrauchtes Auto und zerlegte mit ihr den Motor. So lernten sie zusammen etwas über Fahrzeugwartung, was damals ein rarer Wissensschatz war.

Während ihrer Teenagerzeit zog die Familie nach Ames (Iowa), wo Snook 1915 ihren Abschluss an der Ames High School machte und nach dem Besuch einer Mädchenschule das Iowa State College absolvierte. Dort belegte sie neben Hauswirtschaftskursen auch Kurse über mechanisches Zeichnen, Verbrennungsmotoren und einen in Reparatur von Ackerschleppern.

Geburt einer Leidenschaft

Über ihr aufkeimendes Interesse an der Fliegerei berichtet Snook selbst in ihrer

Autobiografie: „Wenn ich nicht im Unterricht war, verbrachte ich viel Zeit in der College-Bibliothek. Dort las ich alles über Ballons und erfuhr von den waghalsigen Heldentaten des jungen Tom Baldwin [...]. Jetzt wollte ich unbedingt fliegen lernen.“

Ohne das Wissen ihrer Eltern bewarb sie sich bei der Curtiss-Flugschule. Ihr erster Versuch scheiterte an ihrem Geschlecht, da dort keine Frauen erwünscht waren. Doch davon ließ sich Snook nicht abhalten: Anfang 1917 las sie in einer Zeitung eine Anzeige für eine neue Flugschule in Iowa. Darin stand: „Davenport Flying School – kompetente Instruktoressen – hervorragende Ausrüstung. Wir garantieren, dass wir jedem das Fliegen für nur 400 Dollar beibringen.“ Auf diese Aussage berufend bewarb sie sich und wurde dort als Flugschülerin angenommen.

Am 21. Juli 1917 war Snooks Erstflug. „Endlich kam der Tag – mein erster Flug“, erinnert sich Snook in ihrer Autobiografie. „Wir rasten über das Feld, der Motor dröhnte und alle acht Zylinder zündeten im perfekten Takt. Ich spürte die Ladebordwand, wusste aber kaum, wann wir den Boden verließen. Ich hatte kein Gefühl von Höhe, nur eines von absoluter Sicherheit mit diesen langen, schlanken Flügeln auf beiden Seiten, die fast ein Teil von mir waren.“

Bis Snook allerdings ihre offizielle Flug- und später auch die Instruktor-Lizenz haben sollte, gab es noch einige Herausforderungen zu bezwingen: Als sie gerade einmal 100 Flugminuten geschafft hatte, wurde das Lehrflugzeug der Davenport Flying School bei einem Absturz flugunfähig und sie musste sich eine neue Schule suchen. Anschließend nahm sie kurzzeitig Flugstunden bei der Curtiss-Schule, die sie zuvor noch aufgrund ihres Geschlechts abgelehnt hatte. Dort musste man allerdings bald wegen des Ersten Weltkrieges schließen. Nach einem Zwischenstopp in einem anderen Ausbildungszentrum in Miami kam die nächste Hiobsbotschaft: Alle zivilen Flüge in den Vereinigten Staaten wurden für die Dauer des Krieges verboten. Snook war kurz davor gewesen, ihre Instruktor-Lizenz erhalten zu können. So ging sie 1918 in ihre Heimatstadt Ames zurück.



Neta Snook 1921 auf dem Flugplatz Kinner Field in Kalifornien

Eigenes Flugzeug

Mittlerweile hatte sich Snook eine gebrauchte Canuck gekauft, eine kanadische Version der US-amerikanischen Curtiss JN-4 Jenny. Das Flugzeug hatte sie vor das Haus ihrer Eltern liefern lassen und es rundum erneuert, sodass sie ab 1920 mit dieser Maschine viele Stunden fliegen konnte. Bis das Flugzeug abheben konnte, war natürlich die Aufregung der Nachbarschaft um die Restaurierung groß. Die Schaulustigen kamen und fragten die junge Frau über das Flugzeug aus: „Wie kriegst du es aus diesem kleinen Hof heraus? Kannst du gerade nach oben fliegen? Welches ist das vordere Ende?“.

Als die Canuck fertig umgebaut worden war, entfernte Snook die Tragflächen, packte diese auf einen Lastwagen und zog den restlichen Rumpf hinterher bis zu einer Wiese nahe dem Iowa College. Dort baute sie das Flugzeug wieder zusammen und absolvierte ihren ersten Flug damit. Viele Passagierflüge folgten. Neta Snook berichtet selbst dazu: „In diesem Sommer beförderte ich Passagiere [...]. Ich verlangte 15 Dollar für einen Passagierflug und versuchte, jedem fünfzehn Minuten in der Luft zu geben. [...] Alle waren froh, sicher auf den Boden zurückzukehren und sagen



Dieses Bild mit Neta Snook entstand 1922 in Long Beach/Kalifornien

zu können, dass sie in einem Flugzeug gewesen waren.“

Von „none“ zu „one“

Snook war zu diesem Zeitpunkt seit fast drei Jahren geflogen, aber sie hatte aufgrund der Einschränkungen während des Ersten Weltkrieges immer noch keinen offiziellen Flugschein erhalten. Die Regierung erteilte ihr nur eine Lizenz, die auf Vergnügungs- und Trainingsflüge beschränkt war, die aber nicht für die Beförderung von Passagieren galt. Snook berichtet dazu: „Ich ignorierte das, ebenso wie meine Pilotenfreunde, löschte das erste „n“ in „none“ und beförderte Passagiere, bis ich mein Flugzeug verkaufte.“

Auf ihre Bitte bei der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hin erhielt sie endlich nach einer richtigen Prüfung eine offizielle Fluglizenz. 1920 konnte sie noch ihre Instruktor-Lizenz erfolgreich abschließen. In jenem Jahr zog sie samt ihrem Flugzeug nach Los Angeles in Kalifornien und eröffnete auf Kinner Field als erste Frau ihren eigenen Flugplatz. Sie bot – nun ganz legal – Passagierbeförderung, Werbeflüge und Flugunterricht an.

Emanzipation

Selbst schon in ihren frühen Zwanzigern war es das Anliegen von Snook, dass mehr Frauen fliegen. Einem Reporter des Los Angeles Evening Herald sagte sie dazu: „Frauen sind in ihrem Herzen wirklich abenteuerlustiger als Männer. Dieser Abenteuergeist wurde all die Jahrhunderte unterdrückt und kommt jetzt in der Frau von 1921 zum Vorschein.“

Anlässlich ihrer Teilnahme als einzige Frau unter 40 Männern an einem Flug-

wettbewerb in Los Angeles sagte sie der Presse im Februar 1921: „Ich muss sozusagen für das ganze weibliche Geschlecht fliegen, und ich werde es der Welt zeigen, dass eine Frau genauso clever, so kühn und aufregend fliegen kann, wie jeder männliche Flieger der Welt.“ Bei jenem Wettbewerb belegte Snook den fünften Platz. Als Amelia Earhart sie einige Jahre später einlud, sich der Gruppe der neu gegründeten Pilotinnenvereinigung Ninety Nines anzuschließen, lehnte Snook ab, da ihr Leben eine andere Wende genommen hatte.

Das erste Treffen mit Earhart

An einem Sonntag im Dezember 1921 war Snook auf ihrem Flugfeld Kinner Field in einem ihrer geliebten, immer etwas vollgeöhlten Overalls, als ihr eine elegante, junge Frau entgegenkam. Beindruckt von deren stilvollem Auftreten war sie umso erstaunter, dass diese nach Flugstunden fragte – es handelte sich um Amelia Earhart.



Bereits einen Monat später begann Snook also, Earhart das Fliegen beizubringen. Damit ebnete sie Amelia den Weg zum Weltruhm, und es entstand auch eine Freundschaft zwischen den beiden Frauen mit ähnlichen Interessen. Allerdings war Snook im Vergleich mit Earhart total uneitel und bodenständig. Das belegt auch eine kleine Geschichte: Nach 15 Flugstunden mit der von Earhart gekauften Kinner Airster passierte den beiden ein Crash kurz nach dem Start. Wie sich herausstellte, war die etwas sperrige Maschine zu langsam gewesen, um den Take-off über einem nahe gelegenen Eukalyptushain vollständig zu schaffen.

Als Snook nach Earhart schaute, sah sie, wie der zukünftige Medienstar sich in aller Ruhe die Nase puderte, um sich auf die Reporter vorzubereiten. Und was noch fast keiner weiß: Earhart hatte ihren Flug vor ihrem PKW-Führerschein gemacht. Ihre Fahrlehrerin am Boden war ebenfalls die autobegleitete Snook.

Konzentration auf die Familie

Schon kurze Zeit später sah das Leben von Neta Snook ganz anders aus: Inzwischen war sie mit William Southern verheiratet und sie erwartete Nachwuchs. „Ich wollte dieses Baby über alles, und ich habe geschworen, dass ich das Fliegen für immer aufgeben würde, wenn ich nur ein gesundes Baby bekommen könnte“, schrieb sie.

Sie bekam einen gesunden Sohn, William Curtiss Southern, hielt ihre Abmachung, verkaufte ihr Flugfeld sowie ihre alte Canuck und zog sich komplett aus der Fliegerei zurück. „Im August 1922 stieg ich aus meinem Flugzeug und war seitdem nicht mehr in einem.“ Sie lebte bis zu ihrem Tod im Alter von 95 Jahren mit ihrer kleinen Familie auf einer Ranch in Kalifornien, wo Neta unter anderem kleine Pferde züchtete. Mit über 70 Jahren wurde sie bei einem Kurs für kreatives Schreiben dazu animiert, ihre eigenen Memoiren aufzuschreiben. Und so hielt sie die außergewöhnlichen ersten Jahre ihres Lebens fest – Jahre, in denen sie den Weg für viele fliegende Frauen bereitet hatte.

Text: Dorothee Rodet
Fotos: Wikimedia Commons

Auf diesem Bild von 1980 steigt Neta Snook Southern im Alter von 84 Jahren aus dem Flugsimulator des Ames Research Center. Obwohl sie schon in jungen Jahren nach der Gründung ihrer Familie nicht mehr selbst flog, war sie bis ins hohe Alter an der Fliegerei interessiert

IM AVIATION

MEHR FRAUEN IN DIE LUFTFAHRT BRINGEN



Pilotensicht bei einem Sonnenuntergangsflug

„IM Aviation“ – das ist die Abkürzung für Irene Meli Aviation. Zwei junge Luftsportlerinnen haben sich der Mission angenommen, über die sozialen Medien „Fußgänger“ für die Fliegerei zu begeistern. Vor allem wollen sie mehr Frauen dazu motivieren, den Schritt ins Cockpit zu wagen. Nachfolgend stellen die beiden Pilotinnen sich vor.

Kurz zu uns: Wir sind Irene Maccora (23) und Melanie Kranich (23) aus dem Landkreis Ludwigsburg. Noch heute denken wir gerne an den Zufall (oder doch eher das Schicksal?) zurück, wie wir uns auf dem Flugplatz wiedergefunden haben. Wir haben uns das erste Mal 2016 zufällig über eine Freundin kennengelernt, doch dann zunächst nicht wiedergesehen. Im Juli 2020 trafen wir dann schließlich auf dem Flugplatz in Völkleshofen bei der SFG Backnang wieder aufeinander.

Melanie Kranich fliegt dort seit November 2018, hat den LAPL(A) und den Luftfahrerschein für Luftsportgeräteleiter (SPL) absolviert. Und Irene Maccora ist seit Juni 2020 in der Ausbildung für den Luftfahrerschein für Luftsportgeräteleiter (SPL).

Viele Mythen halten Frauen vom Fliegen ab

Als wir uns wiedertrafen, kamen wir ins Gespräch, wie wir denn zum Fliegen gekommen sind – und vor allem, wieso wir uns erst mit über 20 Jahren unseren

Die beiden Gründerinnen von IM Aviation, Melanie Kranich (links) und Irene Maccora (rechts), voller Vorfreude auf den Flug

Lebenstraum erfüllt hatten und nicht schon mit 16 (wie es rechtlich möglich gewesen wäre). Wir waren erstaunt, denn unsere Gründe und die Mythen, die wir übers Fliegen gehört hatten, waren nahezu gleich. Diese lauteten zum Beispiel:

- Wenn man fliegen möchte, muss man reich sein.
- Man muss hochintelligent sein.
- Das ist eh nichts für Frauen.

Da kam uns eine Erleuchtung: Wenn es uns beiden so ergangen war, dann werden sich wohl viele weitere junge Frauen von diesen Mythen beeinflussen lassen und daher den Schritt ins Cockpit nicht wagen. Dem wollten wir unbedingt etwas entgegensetzen. Mit dieser Erkenntnis begann letztlich alles – IM Aviation war geboren, wir gründeten es im Januar 2021 auf Instagram.

Lockere Einblicke ins Fliegerleben

Dort beseitigen wir Mythen und geben auf eine lockere, authentische (und teils schwäbische) Art und Weise Einblicke in unser abenteuerliches Fliegerleben, indem wir regelmäßig fliegerischen Content liefern. Dazu gehören inspirierende Sprüche, aber auch ein grundlegendes Wissen über die Luftfahrt. Zudem klären wir offene Fragen rund ums Thema Fliegen und unterstützen Interessenten bei der Wahl des passenden Flugscheins und einer geeigneten Flugschule. Zusätzlich geben wir unserer Community Einblicke in unseren Alltag. Lustige „Outtakes“ dürfen dabei nicht fehlen.

Seit kurzem organisieren wir auch „Live-Flieger-Kaffeeklatsch“ auf unserem Ka-



Irene Maccora (links) und Melanie Kranich (rechts) vor der Dynamic WT9 der SFG Backnang

nal, wobei Fluginteressenten und Piloten/Pilotinnen fliegerische Erfahrungen mit uns und den Teilnehmern austauschen können. Dabei ist jeder herzlich willkommen. Wir freuen uns bereits jetzt, dies hoffentlich bald auch in „Real-Life“ organisieren zu können.

Schon etliche Menschen fürs Fliegen begeistert

Regelmäßig erreichen uns Nachrichten mit Berichten, wonach wir bereits zahlreiche Menschen für die Fliegerei faszinieren konnten – das hat unser Vorhaben bestätigt und motiviert uns, unsere Ziele weiterhin zu verfolgen. Wir möchten gerne noch mehr Menschen für die Fliegerei begeistern, insbesondere Frauen. Uns schweben noch viele tolle Ideen im Kopf herum, die wir in Zukunft umsetzen möchten – und wir freuen uns, das mit der Community teilen zu dürfen!

Bei Fragen oder Anregungen sind wir per E-Mail unter im.aviation@gmx.de oder direkt über den QR-Code auf unserem Instagram-Account erreichbar.



Text: Melanie Kranich/Irene Maccora/red.
Fotos: IM Aviation

PILOTINNEN-TREFFEN IN OERLINGHAUSEN UND BIELEFELD



Die Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) fand im Lenkwerk in Bielefeld statt

Vom 10. bis 12. September fand die 53. Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) statt, dieses Mal in Bielefeld. Mehr als 50 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren zusammgekommen, um die wichtigsten Themen der VDP mitzuvollziehen.

Die über 800 Jahre alte Stadt Bielefeld ist die größte Stadt Ostwestfalens, jedoch begann die Veranstaltung am Freitag zunächst auf dem traditionsreichen Flugplatz Oerlinghausen – übrigens wohl eine der wenigen oder gar der einzig bekannten Stadt mit einem Flugzeug im Stadtwappen.

Wegen des durchwachsenen Wetters konnten leider nur sechs Maschinen aus ganz Deutschland sicher den Weg durch die Lüfte bis nach Westfalen antreten. Das Luftsportzentrum Oerlinghausen liegt direkt am Teutoburger Wald und zählt ca. 25.000 Segelflug-Starts pro Jahr – weltweit also Spitzenklasse. Aber auch Motorsegler, Ultraleicht-, Motor- und Modellflugzeuge, Hubschrauber, Drachen, Gleitschirme und Ballone heben in Oerlinghausen ab.

Hauptversammlung mit Rahmenprogramm

Nach der Begrüßung am Platz durch die Präsidentin der Vereinigung Heike Käferle, den Bürgermeister Oerlinghausens sowie dem Geschäftsführer des Flugplatzes ging

es weiter nach Bielefeld. Während am Flugplatz noch die Sonne schien, ergoss sich über Bielefeld ein heftiges Unwetter. Der Blitz schlug mit großem Getöse in den Turm der Sparrenburg, dem Wahrzeichen Bielefelds, ein. Zum Glück fiel nur die Elektrizität aus und es kam nicht zu einer Feuer. Die Sparrenburg stand als erstes kulturelles Highlight zur Besichtigung an und endete mit einem westfälischen Buffet im dortigen Rittersaal.

Die Hauptversammlung am Samstag fand im Lenkwerk, vor der Kulisse herrlicher alter Automobile statt, gefolgt von einer Be-

sichtigungstour durch die Stadt. Am Abend feierten die Fliegerinnen ein ausgelassenes Fest, ebenfalls im Ambiente des Lenkwerks. Musikalisch untermalte die junge Helikopterpilotin und Saxophonspielerin Lena Maier den Aufenthalt im Lenkwerk.

Als Ehrengast besuchte Stefan Klett gemeinsam mit seiner Frau Anja die Pilotinnen. Der Präsident des Deutschen Aero Clubs und des Landessportbundes NRW unterstrich in seiner Rede, dass ihm die Förderung von Mädchen und Frauen im Luftsport sehr am Herzen liege. Die VDP ist Mitglied im DAeC. Gemeinsam will man sich auch in Zukunft intensiv für die Frauenförderung engagieren.

17 neue Pilotinnen im Vorjahr als Mitglieder gewonnen

Die Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) versteht sich als ein fliegendes Netzwerk und beherbergt mit ihren rund 250 Pilotinnen sämtliche Sparten der Luftfahrt: Motor-, Segel-, Hubschrauber- und Ultraleichtflug sowie Ballonfahrerinnen, Privat-, Sportpilotinnen wie auch gewerbliche Fliegerinnen. Im vergangenen Jahr konnte die VDP trotz weniger fliegerischer Veranstaltungen immerhin 17 neue, junge Pilotinnen als Mitglieder gewinnen.



Einige der VDP-Pilotinnen waren mit dem Flugzeug zum Flugplatz Oerlinghausen angereist

Die Erlöse der diesjährigen Fliegerinnen-Tombola und Auktion kommen in diesem Jahr nicht nur der Nachwuchsförderung junger Pilotinnen zugute, sondern auch den Opfern der Hochwasserkatastrophe.

Am Sonntag rundeten die Möglichkeit zum Rundflug über die Sparrenburg, der lieblichen Landschaft Westfalens oder dem Teutoburger Wald sowie die Chance am Platz in Oerlinghausen den Segelflug zu erschnuppern, das Wochenende ab.

Nächste Hauptversammlung soll in Leipzig stattfinden

Organisiert worden war das Treffen in diesem Jahr von der aktiven, westfälischen Pilotin Helga Strack. Im nächsten Jahr ist die Jahreshauptversammlung in Leipzig geplant.

„Die Liebe und Leidenschaft zu unserem Hobby bringt viele wunderbare und interessante – junge wie ältere – Frauen zusammen, die als Pilotinnen gerne den Logenplatz am Himmel auch mit interessierten Fußgängerinnen teilen“, so die Sprecherin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen, Ruth Haliti. „Bei Interesse einfach mal auf unsere Webseite schauen und Kontakt aufnehmen. Für die Fliegerei ist frau nie zu alt.“



Alle Infos zur VDP und ihren Veranstaltungen gibt es im Netz unter www.pilotinnen.de.

Text: VDP/red.
Fotos: VDP

AUF VIELFACHEN PILOTENWUNSCH:

AIRFIELD GUIDE GERMANY IN PAPIERFORM

Eisenschmidt bietet neuerdings den „Airfield Guide Germany“ als Loseblattsammlung an. Diese enthält alle Sichtflug- und Flugplatzkarten aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland VFR. Das Werk stellt eine Ergänzung zu den digitalen Versionen der AIP VFR dar.

Nach Einstellung der gedruckten AIP VFR mit Nachtragsservice Ende 2020 hat Eisenschmidt nach eigenen Angaben oft die Rückmeldung bekommen, dass die Karten aus der AIP VFR immer noch gerne auf Papier genutzt werden. Deswegen wurde das neue Produkt Airfield Guide Germany entwickelt.

Die Loseblattsammlung umfasst alle Sichtflug- und Flugplatzkarten für Flughäfen, Landeplätze und Militärflugplätze mit ziviler Mitbenutzung aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland VFR. Urheber der Karten ist weiterhin die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Ein Nachtragsservice

wird für das Werk allerdings nicht angeboten.

Der Airfield Guide Germany soll eine Ergänzung zu den digitalen Versionen der AIP VFR darstellen – diese sind stets auf dem aktuellen Stand, sodass damit die Karten im Airfield Guide auf Änderungen überprüft werden können.

Die Karten sind in einem Ringbuchordner mit dickem Papier erhältlich – somit soll eine häufige Entnahme möglich sein, ohne die Karten zu beschädigen. Wer noch keine digitale AIP VFR nutzt, kann die Loseblattsammlung und AIP VFR Online oder die digitale AIP VFR in der App pilot-ESsentials derzeit im Paket vergünstigt kaufen. Auch den Airfield Guide Germany als Einzelprodukt gibt es bis Ende des Jahres zum Aktionspreis. Alle Produkte sind im Onlineshop von Eisenschmidt erhältlich.

Text: PM/red.

EFFIZIENTERE DATENVERARBEITUNG

SOFTWAREUPDATE FÜR DIGITALES STREIFENSYSTEM BEI FIS

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) teilt mit, dass EKOFIS (Elektronische Kontrollstreifen FIS), das digitale Streifensystem von FIS, derzeit sein erstes großes funktionales Softwareupdate bekomme. Wichtigste Neuerung sei die Anbindung an das Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN) zum Empfang von Flugplänen und Flugplanfolgemeldungen. Dadurch sei es erstmals möglich, im Rahmen der Entgegennahme und Weiterleitung von Meldungen direkt auf Flugpläne (VFR/IFR) zuzugreifen und diese Informationen in digitalen Flugverlaufsstreifen zu nutzen. Der Fluginformationsdienst erreiche so künftig eine bessere Datenlage für eine vereinfachte und effizientere interne Datenverarbeitung zwischen FIS, AIS-C und Luftfahrern. Weitere Optimierungen sind laut DFS bereits in Planung.

In diesem Zuge weist die DFS darauf hin, dass trotz der fortwährenden technischen Weiterentwicklung bei FIS der Umfang des Dienstes und des Services für die Piloten maßgeblich vom Verkehrsaufkommen abhängen.

Text: PM/red.



TRAINING ALS ESSENZIELLER FAKTOR DIE SCHRECKSEKUNDE



Auch Gleitschirmflieger können mit gut eingeübten Notverfahren die sogenannte Schrecksekunde erfolgreich überwinden: Es gilt, den Ersatzfallschirm sozusagen „blind“ zu finden und schnell zu werfen

Jeder kennt die sogenannte Schrecksekunde, wenn ein lauter Knall erfolgt, jemand uns erschreckt oder wir anderweitig extrem überrascht werden – genau dieser kurze, aber entscheidende Moment, in dem wir nicht zu einer Reaktion fähig sind, sondern der Körper und das Gehirn kurz regelrecht eingefroren sind. Im Flugsport ist dies der Seilriss beim Segelflugschlepp, ein lauter Knall, eine plötzlich auftauchende Person auf der Landebahn beim Endanflug oder ein aus dem Nichts auftauchendes Flugzeug im Luftraum. Für Piloten kann dieser Moment lebensbedrohlich werden. Was hinter diesem Effekt steckt und wie man diesem im Sinne der Flugsicherheit begegnen kann, darum geht es in diesem Artikel.

In der Psychologie wird dieser Effekt der Schreckreflex oder „startle response“ genannt. In den Bereichen der Selbstverteidigung oder auch im Straßenverkehr spielt dieser Effekt eine große Rolle. Das Lexikon der Neurowissenschaften definiert die Schreckreaktion oder den Schreckreflex als heftige, unwillkürliche Reaktion auf einen plötzlich auftretenden Reiz, die mehr oder weniger große Teile der Körpermuskulatur umfasst und sich in einem Zusammenzucken des Körpers oder von Körperteilen äußert. Sie kann angustauslösende Wirkung (Angst) haben, außerdem können auch vegetative Funktionsänderungen sowie eine Herzfrequenzzunahme auftreten. In besonderem Maße kann diese Reaktion durch akustische Reize ausgelöst werden, wengleich auch mechanische Reize sehr wirksam sind.

Die Grundidee des Schreckreflexes der Evolution ist hier durchaus sinnvoll: Der Körper spannt sich an, oft werden die Arme schützend vor das Gesicht gezogen

oder die Schultern schützend hoch- und der Kopf eingezogen. Dies hat jedoch im Flugsport fatale Folgen, denn es lässt uns nicht mehr handeln und denken.

Piloten sind oft überrascht von der Notsituation

Im Gleitschirmfliegen wird bei Unfallanalysen oft beobachtet, dass es noch genügend Höhe/Zeit gegeben hätte, um den Ersatzfallschirm zu werfen, die Piloten dies aber nicht getan haben. Oft sind Piloten so überrascht von der Notsituation, dass sie nicht handlungsfähig sind.

Daher sollte jeder Gleitschirmflieger bei jedem Flug kurz den blinden Griff zum Rettungsgerät üben, um im Fall der Schrecksekunde eben nicht überlegen zu müssen, wo der Ersatzfallschirm denn nun ist, sondern ihn sofort „blind“ finden und auch werfen kann. Bei professionellen Sicherheitstrainings über Wasser kann dies trainiert werden, um die Angst vor dem Retterwurf zu nehmen.

Notverfahren vor dem Start durchsprechen

Ähnliches gilt für den so oft zitierten Seilriss beim Segelflugstart oder den Motorausfall in der Startphase bei Motorflugzeugen. Zumindest am Heimatflugplatz in der eigenen Platzrunde sollte jeder Flieger eine solche Situation recht gut meistern können. Vor jedem Start oder beim Take-Off-Briefing sollte dieses Notverfahren durchgesprochen werden (siehe Artikel im adler 06/2021, Seite 43 bis 45). Auf fremden Plätzen sollte man lokale Piloten oder die Flugleiter zu geeigneten Manövern befragen, bzw. sie danach fragen, wo sich gegebenenfalls Notlandeflächen befinden.

In meinem Artikel „Stressmanagement für Piloten“, der bereits im adler 09/2019, Seite 8/9 erschienen ist, bin ich auf den Unterschied zwischen zu erwartendem und unerwartetem Stress eingegangen. Je mehr Situationen ein Pilot mental durchgegangen ist, desto kleiner wird das Problem der zu erwartenden Stresssituationen. Wenn ein Segelflieger sich mehrfach damit auseinandersetzt, wie sich ein Seilriss wohl anhört und vor allem welche Handlungen er dann quasi spontan abrufen sollte, desto ungefährlicher wird diese Situation.

Wissen um Situationen macht handlungsfähiger

Das Problem der Schrecksekunde ist ja, dass das Gehirn in diesem Moment schlechter bis gar nicht funktioniert, weshalb man diese „Notsituationen“ automatisiert abrufen können sollte. Dies setzt voraus, dass man sich damit beschäftigt.

So berichtete mir ein UL-Pilot, dass ihm das kleine Stäbchen an der Trimmung des Höhenleitwerkes während eines Fluges gebrochen sei und es plötzlich sehr stark geflattert habe, das Flugzeug sei aber noch recht problemlos (nur etwas anders) zu fliegen gewesen. Alleine das Wissen über diese Situation würde mich handlungsfähiger machen, wenn mir dasselbe geschehen würde.

Ein anderer Pilot berichtete mir von einer geglückten Notlandung, nachdem ihm der Propeller bei einem Passagierflug gerissen war. Er habe immer das Mantra seines Fluglehrers im Hinterkopf: „Fliegen ist, wie als Riese durchs Gelände zu laufen: Immer schauen, wo man auftreten würde – da kann man auch landen!“ Durch diesen Merksatz sei es ihm möglich gewesen, sofort eine Notlandefläche zu finden

und festzulegen, um dann seine Notlanderroutine abzuspulen. Man geht davon aus, dass die Reaktionsgeschwindigkeit in der Schrecksekunde bis zu einer Sekunde verzögert ist, was eine sehr kritische Zeit sein kann, die dann fehlt.

Die eigene mentale Verfassung vor dem Start überprüfen

Wie in vielen anderen Stresssituationen im Leben ist dieser Schreckmoment/Startle effect noch stärker, wenn man unter Zeitdruck steht, man generell gerade eine hohe Arbeitsbelastung hat oder aus anderen Lebensbereichen gestresst ist. Daher sollte man auch stets seine eigene mentale Verfassung überprüfen, bevor man sich in die Luft begibt.

Die schon legendäre Landung auf dem Hudson River von Pilot Chesley B. Sullenberger am 15. Januar 2009 zeigte brillant, wie ein sicherheitsbewusster und gut trainierter Pilot in dieser Schrecksekunde und den verbleibenden drei Minuten bis zur Wasserung eine trainierte Liste abarbeitete und so erstaunlich souverän das Überleben von 155 Personen sicherte.

In der Selbstverteidigung wird trainiert und überlegt, in welchen Situationen man angegriffen werden könnte, und was es blitzschnell zu tun gilt. Beim Fahr-sicherheitstraining mit Autos wird geübt, was zu tun ist, wenn man eine Vollbremsung machen muss, oder wenn man auf Glatteis kommt und das Auto ausbricht.

Was heißt dies nun für den Flugsport und die Flugsicherheit?

- Es ist sehr hilfreich, sich mit potenziellen Schrecksituationen im Vorfeld auseinanderzusetzen, dann das relevante Handlungsmuster/Verhalten zu besprechen und auch mental zu trainieren (mit dem Kochlöffel zwischen den Beinen auf dem Sofa).
- Es ist hilfreich, auch nach der Landung nochmals zu besprechen, wo gegebenenfalls Landemöglichkeiten gewesen wären, oder wie man in anderen Situationen hätte anders reagieren können.
- Es ist hilfreich, unerwartete Stresssituationen zu erwarteten Stresssituationen zu machen, indem man sich mit anderen Fliegenden austauscht und bespricht, was so alles passieren könnte, und wie man in welcher Situation reagieren sollte – ohne viele Horrorgeschichten aufzutischen.
- Es ist hilfreich, verschiedene Szenarien für verschiedene Flugsituationen durchzugehen, um das eigene Handlungsrepertoire schnell und sicher abrufen zu können.

Mentales Training ist Thermik fürs Gehirn

Personen, die viel beruflich Autofahren, wissen, wie wichtig regelmäßige Sicherheitstrainings auf Verkehrsübungsplätzen sind. Viele Außendienstmitarbeiter haben mir schon berichtet, bereits Unfälle durch die Übung aus Fahr-sicherheitstrainings verhindert haben zu können. Piloten sollten sich nicht scheuen, immer wieder einen Fluglehrer mitzunehmen, um mit ihm spezielle Situationen zu üben.



Wenn mal was schiefeht und zum Beispiel das Material den Geist aufgibt, können gut vorbereitete Piloten angemessener reagieren

Jeder Motorflieger kennt aus der Schulung noch die Situation, als der Fluglehrer zum ersten Mal unangekündigt das Gas rausgenommen hatte. Genau solche Situationen sollten trainiert werden. Oder im Flugsportverein gemeinsam am Tisch diverse Szenarien durchsprechen, um ideale Handlungsmuster zu erarbeiten. Die anstehenden Wintermonate sind für solche mentalen Trainingsstunden hervorragend geeignet – um dann wieder fit in die neue Flugsaison zu starten. Mentales Training ist Thermik fürs Gehirn!

Text: Rainer Krumm, Mitglied im Arbeitskreis Flugsicherheit und Autor des Buches „Mentales Training für Piloten“
Fotos: Rainer Krumm, Chris Geist/Paragliding Academy

REGIONEN

Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

SELTENE MASCHINEN BEIM FLY-IN IN SINSHEIM

In diesem Jahr musste der Flugsporting Kraichgau in Sinsheim erneut coronabedingt auf die Ausrichtung seines Flugtags verzichten. Nachfolgend schildert der Verein, was er stattdessen auf die Beine gestellt hat.

Bereits früh im Jahr mussten wir im Verein die Aussichten auf den Herbst und den Flugtag im September einschätzen. Die unklare Entwicklung der Pandemie war ein weiteres Mal einfach zu viel. Gerne hätten wir über dem Kraichgau für ein Wochenende ein fliegendes Spektakel

gehabt – Flugzeuge mit Sternmotoren, die in Formation fliegen, Segelkunstflug und Modellflug sowie erleuchtete Ballons am Abendhimmel. Vor allem mit Freunden zusammen ein Wochenende zu genießen und Familien mit Groß und Klein für die Fliegerei zu begeistern... daraus wurde leider nichts.

Doch wir wären nicht Flieger, wenn wir in dieser Situation keine Lösung gefunden hätten. Uns war klar: Wir wollen auf keinen Fall den Kontakt zu unseren Akteuren und Fliegerfreunden verlieren. Also be-

schlossen wir: Veranstalten wir einfach ein Fly-In und Familienwochenende im kleinen Rahmen.

Gesagt, getan: Etliche Akteure, die normalerweise am Flugtag ihre Vorführungen über dem Wiesental präsentiert hätten, kamen für das Wochenende „einfach mal so“ zu Besuch und nahmen am Flugbetrieb teil. Nach dem Start eines Segelflugzeugs stand so zum Beispiel eine Boeing Stearman am Abflugpunkt für eine Runde über dem Kraichgau. Der Doppeldecker mit Sternmotor wurde



Mit einem Fly-In als Ersatz für den sonst aufwendig organisierten Flugtag hat der FSR Kraichgau einige schöne und nicht so oft zu sehende Flugzeuge nach Sinsheim geholt

früher in der Ausbildung von amerikanischen Piloten genutzt. Fliegen im offenen Cockpit versprach das absolute Cabrio Feeling. So konnte man während des Fluges die ersten herbstlichen Verfärbungen in den Wäldern und Wiesen des Kraichgaus erkennen und bis weit in die Pfalz und in den Nordschwarzwald blicken – ein Erlebnis, das jeder einmal gemacht haben sollte.

Das Fly-In bot auch einigen Fotografen die Möglichkeit für schöne Schnapp-

schüsse und den direkten Kontakt zu den Piloten und deren Maschinen. Was am Flugtag nur eingeschränkt möglich ist, konnte im kleinen Kreis realisiert werden, und Interessierte bekamen Informationen aus erster Hand. Manchmal bedeutete dies sogar inklusive „Probesitzen“.

Bilder wurden jedenfalls reichlich gemacht, zum Beispiel vom Sinsheimer Fotografen Volker Siefert (siehe QR-Code rechts). Sein Fokus lag bisher auf dem Motorsport, die



Link zum Bilderblog FSR Kraichgau:



Volker Siefert auf Instagram:



Text: FSR Kraichgau
Foto: Volker Siefert

GASTFLIEGER NUTZTEN KURZE SCHÖNWETTERPHASE



In Jean-Pierre Dreesen, Glenn Habex und Nico Schelpe (v.l.) waren drei belgische Piloten mit ihrem Hochleistungsdoppelsitzer DG 1001 zu Gast in Musbach. Ganz rechts Karl Pfau, Zweiter Vorsitzender der FG Freudenstadt

Mitte Juli konnte die Fliegergruppe Freudenstadt auf dem Musbacher Fluggelände Gastpiloten aus Belgien, Rheinland-Pfalz und dem Saarland begrüßen. Nachdem die Vorgruppe aus Wesel zuvor viel Regen

hatte erdulden müssen, konnten die insgesamt rund 30 Segelflieger von FSV Kusel, LSG Marpingen, FSV Marpingen und LFV Grünstadt zumindest eine Woche gutes Wetter genießen.

So gelangen mehrere erlebnisreiche Überlandflüge, wobei die Gäste aus der Pfalz und dem Saarland von der Schönheit des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb begeistert waren.

In Jean-Pierre Dreesen, Glenn Habex und Nico Schelpe waren zudem drei belgische Piloten mit ihrem Hochleistungsdoppelsitzer DG 1001 dabei. Alle drei sind Nato-Angehörige und beruflich auf der Ramstein Airbase beheimatet. Von der Region rund um Musbach waren sie begeistert: „Wir kommen bestimmt mal wieder“, gaben sie den Musbacher Gastgebern mit auf dem Weg.

Da das Wetter eine Woche lang passte, bauten sich die Gäste eine Essenstafel im Grünen auf. Gemeinsamkeit war beim Frühstück und dem Abendessen im milden Sommerlicht gefragt. Nach langen Jahren konnte Siegfried Kölbel vom FSV Kusel wieder einmal die gute Musbacher Luft genießen. Er empfahl seinen Kameraden den Musbacher Segelflugplatz, den er von mehreren Flügen kannte. „In Musbach habe ich mich immer sehr wohl gefühlt“, so Kölbel, der früher auch mit großer Begeisterung an den Skiwandertagen der Fliegergruppe Freudenstadt teilgenommen hatte – zu Zeiten, als es

noch ordentlich Schnee gab, waren stets Hunderte Luftsportler aus ganz Süddeutschland nach Musbach angereist.

Viel Lob erhielt die FG Freudenstadt für ihre Gastfreundschaft. Darüber freute sich auch der Zweite Vorsitzende Karl

Pfau, der nicht nur gefragter Ansprechpartner für die Gäste war. Mit der vereinseigenen DR 400 schleppte er die Gäste zu ersten starken Aufwinden. Auch die Seilwinde hatte ordentlich zu tun. Hier waren es die Flugschüler, die sich über eine gute Startzahl freuen

konnten. Nach einer Woche Wetterglück, erwischte dann der Regen auch die Gastflieger. So waren nur noch wenige Flüge von Musbach aus möglich.

Text und Foto: Lothar Schwark

DAS COOLSTE HOBBY, DAS ES GIBT



Gemeinsamkeit ist beim Segelfliegen gefragt – auch in der Jugendgruppe der FG Freudenstadt in Musbach

Die Mitgliederentwicklung in den Vereinen und besonders bei den Jugendlichen verläuft oft dynamisch. Es gibt Zeiten, da wird der Verein geradezu von Flugschülern gestürmt, auf der anderen Seite gibt es Jahre, da werden die Flugschüler nahezu mit der Sänfte zum Flugzeug getragen. Aktuell kann die Fliegergruppe Freudenstadt nicht über Nachwuchsmangel klagen. Man muss lange Zeit zurückdenken, bis einem wieder eine so aktive Gruppe auf Anieb einfällt.

Eines ist heuer beim Nachwuchs spürbar: Er aktiviert sich selbst. Und eines haben die Jugendlichen schnell erkannt: Segelfliegen ist ein Team sport, als Alleinunterhalter kommst du nicht weit! Erfolgsrezept war und ist das Miteinander von Jung und Alt. Die Jugendlichen sind mit viel Elan dabei, um in der Ausbildung am Ball zu bleiben. Möglich machen das auch die Senioren der Fliegergruppe, die schon mal für den Nachwuchs auf der Winde sitzen oder als Flugleiter dabei sind.

Mit einem einwöchigen Jugendlager konnte die Jugendgruppe in diesem Jahr nochmals das sonnige Spätsommerwetter nutzen. Die Flugwoche hatte Jugendleiter Jann Heritier organisiert. Der mittlerweile

18-Jährige dürfte in der Ausbildung mit der Rekordhalter im Verein sein: Mit 17 Jahren begann er 2020 mit dem Segelflug, zweieinhalb Monate später flog er sich nach rund 80 Starts schon frei. Mitte Oktober legte er beim Regierungspräsidium die Theorieprüfung zum SPL (Segelflugschein) ab, Ende Juni 2021 erfolgte die Praxisprüfung. Als neuer Scheinpilot hat er bereits einen 300-Kilometer-Überlandflug mit dem Segelflugzeug absolviert. Seinen Bruder Tim Heritier hat die Flugbegeisterung ebenfalls erfasst. Mit 16 Jahren hat dieser bereits die Ausbildung zum Windenfahrer absolviert.

Im Verein Anschluss gefunden

Mit 21 Jahren ist Philipp Rohn bereits einer der ältesten der Jugendgruppe. Er absolviert zurzeit in einem Hotel in Obertal sein drittes Lehrjahr zum Hotelfachmann mit der Zusatzqualifikation Hotelmanagement. Rohn stammt aus Dortmund und suchte gezielt nach einem Verein, der zu ihm passt. Wichtig ist für ihn, dass in Musbach ab und zu auch unter der Woche geflogen werden kann, berufsbedingt bleibt ihm an den Wochenenden wenig Zeit dazu. Schnell hat er im Verein Freunde gefunden und flog sich nach 65 Starts frei. Ein besonderes Bonbon erlebte er auf der Insel Sylt,

wo er in einem Partnerhotel einen Ausbildungsabschnitt absolvierte. Durch Kontakte mit dem Aeroclub Sylt konnte Rohn dort auf dem Sylter Airport mit Fluglehrer im Schulungsdoppelsitzer ASK-13 abheben. „Es war ein geniales Gefühl, als beim Windenstart auf 500 Meter links und rechts nur noch das Meer auftauchte“, beschreibt er diese Erfahrung.

Viele gute Nachwuchspiloten

Für den 15-jährigen Anton Harzer ist Segelfliegen das coolste Hobby, das es gibt. Harzer hielt sich im vergangenen Jahr richtig ran und schaffte am 28. November 2020 noch seinen ersten Alleinflug. Aktuell wird er auf der Seilwinde eingewiesen. Mit dem Windenfahrerschein ist dann auch der Weg für den Discus CS frei. Den durften Harzer und auch Jakob Schick bereits bei einem Jugendlager des BWLV in Berneck bei Geislingen fliegen. Am meisten hat die beiden indessen eine Ka 8 als Cabrioversion begeistert, als sie – nur geschützt durch eine kleine Kunststoffscheibe – im offenen Cockpit das Fliegen genossen.

Ein echtes Flugplatzkind ist und bleibt Jakob Schick. Schon als Kind zog es ihn immer wieder auf den Musbacher Flugplatz. Sein Opa fliegt in Mühlendorf/Inn selbst einen Ultraleicht und hat ihn damit auch schon besucht. Und durch Anton Harzer hat Martin Pollex nach Musbach gefunden. Gerade einmal 15 Jahre alt, hob Pollex nach 70 Starts alleine ab. Ganz legal konnte Marven Gründler schon mit 13 Jahren mit der Ausbildung anfangen. Mit seinem Freiflug mit 14 Jahren, machte er es seinem Vater Christoph Gründler nach, der früher ebenfalls mit 14 Jahren alleine abhob und heute Segelflug- und Ultraleichtlehrer ist.

Im Namen aller Jugendlichen bedankte sich Jugendleiter Jann Heritier bei allen Fluglehrern und Flugleitern, die das Jugendlager möglich gemacht hatten.

Text und Foto: Lothar Schwark

NEUER VORSTAND BEI DEN UL-FLIEGERN IM FISCHACHTAL



Der neue Vorstand des Ultraleicht Flugsportvereins Fischachtal (v.l.): Erster Vorsitzender Heinz Ostermann, Zweiter Vorsitzender Ewald Scheiber, Beisitzer Jürgen Schmid, Schriftführer Hubert Bauer, Kassier Roland Sauter

In der jüngsten Jahreshauptversammlung des Ultraleicht Flugsportvereins Mittelfischach am 2. August übergab Ewald Scheiber nach 36-jähriger erfolgreicher Vorstandsarbeit die Verantwortung für den Verein an Heinz Ostermann. Scheiber bleibt dem Verein als Zweiter Vorsitzender erhalten, um einen sanften Übergang zu ermöglichen. Der bisherige Zweite Vorsitzende Jürgen Schmid wurde nach 28 Jahren von den Vereinsmitgliedern als Beirat gewählt. Die Fortsetzung der erfolgreichen Vereinsarbeit ist somit gewährleistet.

Seit 1983 gibt es die Ultraleichtflieger in Mittelfischach. Damals waren es zehn Enthusiasten aus der Drachenflugszene, die Pioniere des heutigen Ultraleichtflugs. Erst zwei Jahre später, 1985, erfolgte die Vereinsgründung. Zum Ersten Vorsitzenden wurde damals Ewald Scheiber gewählt. Ultraleichtflugzeuge waren zu dieser Zeit nicht gerne in den etablierten Flugsportvereinen gesehen. Sie wurden als „Fetzenflieger“ und „Fliegende Gartenstühle“ verspottet – zu Unrecht, wie die Entwicklungsgeschichte der Ultraleichtfliegerei zeigt.

So war es ein Glücksfall, dass Familie Sauter dem noch jungen Verein auf ihrem Grund ermöglichte, jeweils auf zwei Jahre begrenzt, in Mittelfischach mit einer sogenannten Außenstart- und Landegenehmigung zu fliegen. Geflogen wurde auf ausgewiesenen Flächen rechts und links der Fischach, und die Flugzeuge waren noch in verschiedenen Schuppen der Familien Schürle, Bareiß und Sauter untergestellt. Die damals noch einfachen Flugzeuge mussten an jedem Flugtag auf- und wieder abgebaut werden.

Stetige Entwicklung des Vereins

In den 1990er-Jahren wurde der Verein dann durch Anbau einer Halle an einen bestehenden landwirtschaftlichen Geräteschuppen auf dem Hof der Familie Bay endgültig in Mittelfischach sesshaft.

Erst 2002 wurde Mittelfischach dauerhaft als Sonderlandeplatz vom Regierungspräsidium genehmigt – der wohl wichtigste Vorgang in der Vereinsgeschichte. Im selben Jahr wurde auf dem Fluggelände erstmals ein Flugzeugschlepp mit einem Segelflugzeug erfolgreich durchgeführt. 2005 erfolgte dann die Umbenennung in den heutigen Ver-

einsnamen Ultraleicht Flugsportverein Fischachtal.

Die UL-Szene entwickelte sich in den vergangenen Jahren rasant. Ultraleichtflugzeuge sind bis heute die leisesten motorgetriebenen Luftfahrzeuge. Sie übertreffen oft die Flugleistungen von Motorflugzeugen, was Reichweite, Geschwindigkeit und den Kraftstoffverbrauch angeht.

Seit 2015 ein neuer Hangar

Die Popularität dieses Flugsports stieg rasant an, sodass bald alle Unterstellplätze für Flugzeuge in Mittelfischach belegt waren und die Mitgliederzahl stagnierte. Das Landratsamt erteilte keine Genehmigung für eine neue Abstellhalle auf dem Gelände der Familie Bay. Aufgrund guter nachbarschaftlicher Beziehungen zur Familie Schmidt in Mittelfischach konnte der Verein Gelände erwerben, auf dem seit 2015 ein neuer Hangar steht.

Heute sind in Mittelfischach 15 UL-Flugzeuge, vier Segelflugzeuge, drei Motorschirme und ein Tragschrauber stationiert. Der Verein zählt 52 Mitglieder. Seit der Gründung 1983 war Ewald Scheiber Erster Vorsitzender. Unterstützt wurde er 28 Jahre lang von Jürgen Schmid als Zweitem Vorsitzenden. Beide haben nun nach dieser langen Zeit die Verantwortung für den Verein an das langjährige aktive Vereinsmitglied Heinz Ostermann übergeben, der bei der Hauptversammlung einstimmig zum Ersten Vorsitzenden gewählt wurde. Des Weiteren wurden Roland Sauter zum Kassenswart und Hubert Bauer zum Schriftführer ernannt.

Gute nachbarschaftliche Beziehungen

Nach der langen Corona-Zwangspause plant der Verein im nächsten Jahr wieder ein Fliegerfest, welches in der Vergangenheit immer eine erfolgreiche Veranstaltung für die Bevölkerung in der Umgebung war. Es ist dem Verein ein besonderes Anliegen, auch in Zukunft das gute Verhältnis zu den Bürgern im Fischachtal zu fördern.

Text: Jürgen Schmid
Foto: Heinz Ostermann

INSTA-GRILLEN BEI DEN GIENGENER FLIEGERN



Piloten mit insgesamt 16 Flugzeugen landeten auf dem Flugplatz Giengen/Brenz

Nachdem sich die Infektionszahlen im Hochsommer deutlich entspannt hatten und der Gesetzgeber die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen hatte, wollten die Giengener Flieger an ihr erfolgreiches Insta-Grillen aus dem Vorjahr anknüpfen. Ein Termin war schnell gefunden: der letzte Freitag im Juli. Es mussten die Gäste eingeladen, Aufgaben verteilt und an vieles gedacht werden. Bereits am Vormittag begann auf dem Fliegerberg Irpfel der Aufbau. Während der Veranstaltung konnte an

die Erfolge aus dem Vorjahr angeknüpft werden.

Das Konzept: Die Mitglieder der Fliegergruppe Giengen/Brenz stellten Salate, Pommes, Soßen und Brötchen zur Verfügung. Das Grillgut brachten die Piloten selbst mit. Eingeladen wurde über die Social-Media-Plattform Instagram. Die Flugleiter hatten reichlich zu tun, am Grill wurde geschwitzt, und die Jugendgruppe versorgte alle mit bestens gekühlten Getränken. Die Gäste wur-

den mit hervorragenden Speisen verköstigt.

Schnell saßen Teilnehmer aus allen Ecken Süddeutschlands gemeinsam am Tisch und tauschten sich lebhaft aus. Leider sorgte dann das Wetter bei vielen für eine vorzeitige Abreise. Insgesamt kamen Piloten mit 16 Flugzeugen zu Besuch, darunter auch eine Beech 2-Mot aus der Schweiz. Die Giengener Piloten zeigten sich mit dem Ablauf der Veranstaltung sehr zufrieden und möchten sich bei allen Gästen für deren Besuch und den netten Austausch bedanken.

Text und Fotos: Simon Kohn



Beim sogenannten Insta-Grillen, zu dem über die Social-Media-Plattform Instagram eingeladen worden war, wurden die Gäste bestens verköstigt

ERST TESTEN, DANN FLIEGEN: FERIENPROGRAMM BEI DER FG LEUTKIRCH

Beim Ferienprogramm der Fliegergruppe Leutkirch waren sich alle einig – die Organisatoren aus dem Jugendhaus und der Fliegergruppe Leutkirch, und selbstverständlich auch die am „Kinderfliegen“ des Sommerferien-Programms teilnehmenden Kinder aus Leutkirch und Aichstetten sowie Aitrach: Um mitmachen zu können, ließen sie sich gerne vor der Veranstaltung testen. Das Team vom Jugendhaus Leutkirch hatte eigens dafür eine Corona-Teststation vor dem Clubheim der Flieger aufgebaut.

Beachtliches Wissen einiger Teilnehmer

Für die an zwei Nachmittagen stattfindende Veranstaltung hatten sich insgesamt 36 Kinder angemeldet, zum Bedauern der Fliegergruppe gab es allerdings auch lange Wartelisten. Mit etlichen grundlegenden Informationen auf Fragen wie „Warum fliegt ein Flugzeug?“ oder „Wie hoch kann man fliegen?“ füt-



Die 15 Mädchen und Jungen aus Aichstetten und Aitrach warteten gespannt auf ihren Flug. Auf dem Flugzeug Rainer Wüstenhagen, rechts hinten Rainer Eckenstein, dazwischen Uwe Mielke

terten Mitglieder der Fliegergruppe die wissbegierigen Kinder zwischen acht und 14 Jahren beim „Theorieteil“ des Programms. Bei teils kniffligen Themen, etwa wie zum Beispiel Wolken entstehen, staunten die Piloten nicht schlecht über das beachtliche Wissen einiger der Teilnehmer.

Beim Besuch der Flugleiter Theo Kibler und Simon Rautenberg auf dem Turm wurde den Kindern erläutert, warum die Flugzeuge in Funkverbindung stehen und welche Informationen zum Starten und Landen notwendig sind. Eine kurze

Führung zu einer der „Drehteller-Hallen“ der Fliegergruppe mit Besichtigung der Flugzeuge beschloss das Bodenprogramm für die Kinder, bevor es hieß: „Jeweils drei Kinder in die Flugzeuge einsteigen“. Erfahrene Piloten, unter ihnen Rainer Eckenstein und Rainer Wüstenhagen, sorgten für eine zügige Abwicklung der von der Fliegergruppe kostenlosen viertelstündigen Rundflüge über den Heimatorten der Kinder, während Dietmar Müller sowie Neva Schmitt aus Leutkirch und Uwe Mielke aus Aichstetten sich um den geordneten Ablauf wie auf einem Flughafen kümmerten.

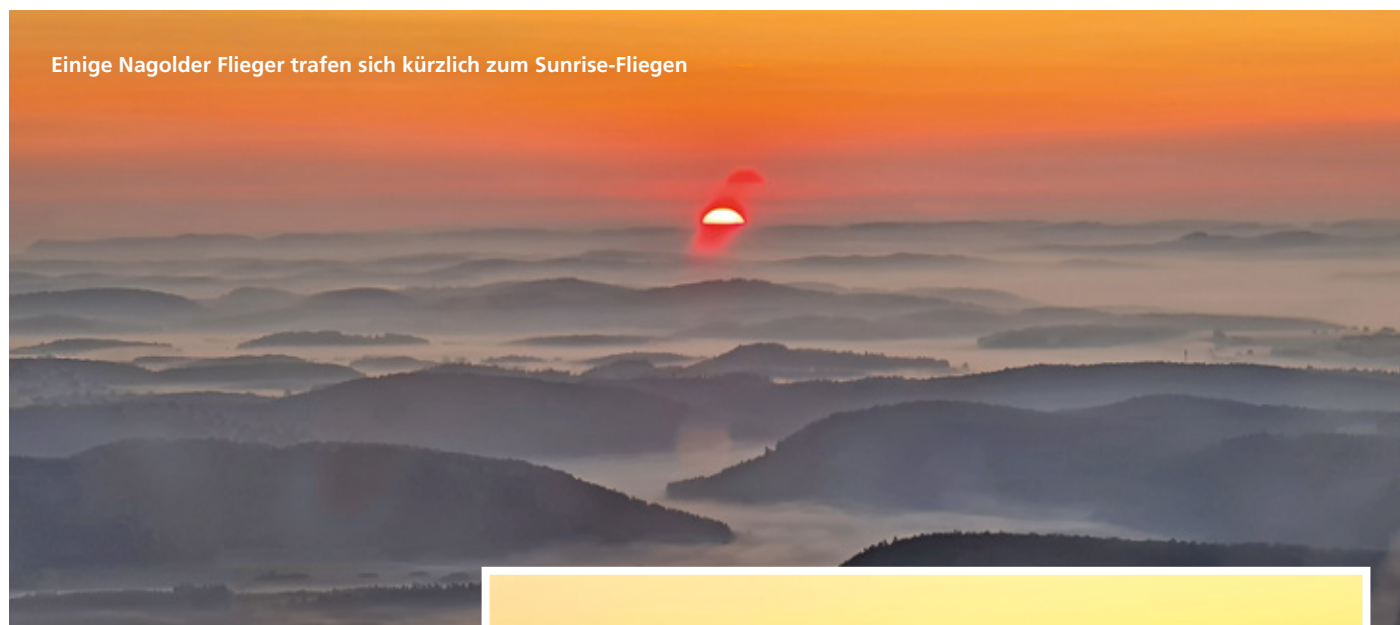
Alle Kinder genossen die Flüge

Zur Freude des „fliegenden Personals“ genossen alle Mädchen und Buben die Flüge, es wurde niemandem schlecht, und beim Aussteigen hörte man sehr oft „Schade, darf ich nochmal mitfliegen?“. Leider ist dies, so die Fliegergruppe, dieses Jahr im selben Rahmen nicht mehr möglich. Aber wer möchte, kann später das Motorfliegen bereits mit 16 Jahren selbst erlernen.

Text und Foto: Heinz Mauch

Region 6 – Westalb-Hochrhein

FLUG IN EINEN HERRLICHEN SONNENAUFGANG



Einige Nagolder Flieger trafen sich kürzlich zum Sunrise-Fliegen

Wenn es sowas wie den „Lohn der Entschlossenen und das Glück der Tüchtigen“ gibt, dann durften das einige Piloten des Flugsportvereins Nagold bei ihrem diesjährigen Longest-Day-Flying erleben: mit herrlichen Eindrücken wurden sie für das frühe Aufstehen belohnt auf ihrem Formationsflug über den Schwarzwald und die Schwäbische Alb. Michael Zistler berichtet von diesem besonderen Ereignis.

Da hat einfach alles gepasst. Um 3.45 Uhr klingelte der Wecker, und eine seltsame, sonst unübliche Wachsamkeit ergriff mich. Es ist vielleicht sowas ähnliches, wie Hermann Hesse in seinem Gedicht „Stufen“ ausdrücken wollte: „Und jedem Anfang



Die wunderbaren Aus- und Anblicke entschädigten für das frühe Aufstehen

Der Nebel lichtete sich erst langsam über der stillen Landschaft



Ein besonderer Anblick war die Autobahnbrücke übers Neckartal, von der Teile noch im Nebel verborgen waren, während der Rest der Strecke bereits im Sonnenschein lag

wohnt ein Zauber inne...“ In freudiger Erwartung eines tollen Fluges haben Müdigkeit und Alltagstrott einfach keinen Platz!

Um 4.15 Uhr traf ich mich mit Nicole Welker, Jürgen Welker und Dennis Handte auf unserem Segelfluggelände Haiterbach-Nagold. Schnell war mit vereinten Kräften ausgeräumt, und die beiden Vereinsflugzeuge waren gecheckt. In unserem Falken nahmen Dennis und ich Platz, die Katana wurde pilotiert von Jürgen mit seiner Frau Nicole. „Bewaffnet“ waren wir mit unseren Handykameras, Akku-Packs und meinem neuen Spielzeug, einer GoPro. Nur war ich zu doof, vom Gehäuse die Schutzfolie abzuziehen, weshalb die Bilder die gewohnte Schärfe nicht erlangen konnten. Aber was soll's: Nobody's perfect und man muss auch mal über sich selbst lachen können.

Die ganze Farbenpracht erlebt

Gleich nach dem Start offenbarte sich uns die ganze farbliche Pracht dieses jungfräulichen Tagesanbruchs: Im Osten tief rotbraun leuchtende Farbtöne in Richtung der bald aufgehenden Sonne und unter dem Flügel das mit Kaltluft gefüllte Nagoldtal im Nebel. Sofort kamen wir ins Staunen ob dieser optischen Eindrücke und auf gut Schwäbisch ausgedrückt: wir kriegten unsere Gosch den ganzen Flug über nicht mehr zu, und auch die Pupillen unserer Glotzbebl blieben vor Erstaunen stark geweitet.

Es ist wie so oft, wenn man sich auf die Natur einlassen kann – und zwar völlig unabhängig, ob am Boden oder in der Luft: Das macht was mit einem, da über-

tragen sich vielleicht irgendwelche Schwingungen auf uns Menschen und tun ihre Wirkung. Ich wage mal zu behaupten: Natur heilt!

Geplant war, dass wir nach Osten fliegen, quasi der aufgehenden Sonne entgegen, und den Sonnenaufgang aus gut 6.000 ft erleben wollten. Das passte perfekt und auf dem Weg zum Wendepunkt Sigmaringen zogen wir einige Fotokreise, um dieses Naturspiel in unsere Kameras zu bringen. Der Hammer war wie so oft das mit Nebel gefüllte Donautal: An den markanten Kreidefelsen lichtete sich gerade der Nebel und gab herrliche Perspektiven auf die idyllischen Burgen und Schlösser preis – man kann es nicht in Worte fassen, und auch Fotos und Videos können das eigene Empfinden nur unzulänglich wiedergeben.

Autobahnbrücke über dem Neckartal als besonderes Highlight

Von Tuttlingen bogen wir dann rechts ab und am Klippeneck zeigte sich der Albtrauf auch von seiner schönsten Seite: der Blick über Plettenberg, Hohenzollern und fast bis runter zum Hohenneufen war um diese Tageszeit eben völlig anders

und irgendwie bezaubernder als sonst immer. Eindeutig schoss die Autobahnbrücke übers Neckartal den optischen Vogel ab: Die eine Hälfte steckte noch im überquellenden Nebel und die andere Hälfte ragte schon aus dem weißen Wolkenmeer heraus – was für ein seltener Augenschmaus.

Nach gut anderthalb Stunden setzte unser Rattel wieder auf heimischem Boden auf. Eine gute Anzahl gemischter Weckle holte ich bei Tobias an seiner Tankstelle, nicht ohne ihm von dem gerade Erlebten zu erzählen; auch er kam mit seinen Mädels gleich ins Staunen und wer weiß, vielleicht sind sie bald mal unsere Gäste auf solchen Flügen?

Sagt mir was ihr wollt, aber geteilte Freude ist garantiert mehr als doppelte Freude! Das gemeinsame Frühstück ist nach solchen Flügen obligatorisch. Wir richteten einen Dropbox-Ordner ein und warfen noch am Abend beim Grillen eine Auswahl auf die Leinwand. Ich bin mir ziemlich sicher, beim nächsten Mal werden wir noch mehr Teilnehmer haben.

Text und Fotos: Michael Zistler

KLASSISCHE FLUGMODELLE

MODELLBAU FÜR NOSTALGIKER

„Zurück zu den Wurzeln“ statt „Höher, schneller, weiter“ – so könnte man das Credo des Buches „Antik- und Classic-Flugmodelle“ von Dr. Heinrich Eder wohl am besten umschreiben. Der Tenor des Autors: Diese speziellen Modelle sollen an die alten, „goldenen“ Zeiten des Modellflugs erinnern. „Viele Modellflug-Liebhaber wollen den Weg der immer größer werdenden Modelle mit ihren hochtechnologischen Ausstattungen nicht mehr mitgehen. Die gerundeten Formen der Antik- und Classic-Modelle heben sich von den modernen, technologisch bestimmten Einheitsformen ab – und versetzen auch Jüngere ins Staunen“, so die Eigenbeschreibung zum Buch. Neben dem Einstieg in den Antik- und Classic-Flugmodellbau und einem breiten Theorie- und Praxiswissen beinhaltet das Buch auch mehr als 100 Bilder von antiken Modell-Portraits sowie zahlreiche Tabellen und Pläne. Zudem werden der Umgang mit verschiedenen Materialien sowie einzelne Arbeitsschritte beim Erstellen der Modelle genauer erläutert.



Heinrich Eder
Antik- und Classic-Flugmodelle
 160 Seiten, 201 Abbildungen
 Format: 16,5 x 23 cm
 Preis: 29,90 Euro [D]
 vth – Verlag für Technik und Handwerk
 neue Medien GmbH
 ISBN: 978-3-88180-509-4

Text: red.
 Foto: z

BOEING 747

FLIEGENDE LEGENDE

Die Boeing 747, auch als „Jumbo Jet“ bekannt, hat als vierstrahliges Verkehrsflugzeug die Luftfahrt geprägt: Sie gehört zu den bekanntesten und meistgenutzten Flugzeugtypen. 1969 ging das Langstrecken-Großraumflugzeug in Betrieb, allerdings steht es nun mehr als ein halbes Jahrhundert nach seinem Erstflug vor dem Aus: Boeing hat 2020 die Einstellung der Produktion verkündet. Mit zahlreichen Bildern, Informationen und Einblicken schildert Ingo Bauernfeind in diesem Band zweisprachig die Entwicklung und den weltweiten Airline-Einsatz der Boeing 747 von den Anfängen bis heute. Abgerundet wird der Inhalt durch mehrere Videoclips, die sich anhand von QR-Codes anschauen lassen. Ingo Bauernfeind studierte Marinegeschichte und historischen Dokumentarfilm an der Hawaii Pacific University in Honolulu, produzierte Reportagen zum Pazifikkrieg und arbeitete als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Museums in Pearl Harbor, Hawaii. Neben der Marinegeschichte zählt die Luftfahrt zu seinen thematischen Schwerpunkten.



Ingo Bauernfeind
Boeing 747
 Ikone der Passagierluftfahrt
 Icon of Passenger Aviation
 deutsch und englisch
 224 Seiten, ca. 200 Abbildungen,
 Format: 305 x 240 mm
 Preis: 29,90 Euro
 Motorbuch Verlag Stuttgart
 ISBN: 978-3-613-04349-7

Text: red.
 Foto: z

TECHNIK

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO (LSG-B)

LTA FÜR TL 232 CONDOR, SAVAGE UND WILD THING

Das Luftsportgeräte-Büro im DAeC hat Lufttüchtigkeitsanweisungen herausgegeben:

LTA-Nr. LSG 2021-001
 Ultraleichtflugzeug TL 232 Condor, DAeC-Gerätekennblatt Nr. 61145. Schwere Mängelanzeige bei Erneuerung der Tragflügelbespannung. Beschädigungen in der Serie können nicht ausgeschlossen werden.

LTA-Nr. LSG 2021-002
 Ultraleichtflugzeug Savage, DAeC-Gerätekennblatt Nr. 61200. Der Musterbetreiber hat eine Technische Mitteilung Savage 21-01; Ausgabedatum 06/2021 herausgegeben, die mit dieser Lufttüchtigkeitsanweisung durchzuführen ist.

LTA-Nr. LSG 2021-003
 Ultraleichtflugzeug Wild Thing, DAeC-Gerätekennblatt Nr. 61152 und 61152.1 Prüfung und Feststellung des Materials der Behälungsbleche und ggf. Austausch durch einen genehmigten Betrieb.



Die vollständigen Lufttüchtigkeitsanweisungen und weitere Sicherheitsmitteilungen sind auf den Internetseiten des DAeC unter www.daec.de/luftsportgeraetebuero/ (→ UL-Zulassung → Sicherheit) publiziert.

Text: DAeC

BWLV-TECHNISCHER BETRIEB

AUSSCHREIBUNG DER TECHNISCHEN LEHRGÄNGE 2022

STAND 10/21

Anmeldungen zu den Lehrgängen können nur berücksichtigt werden, wenn die Voraussetzungen nach den „Richtlinien für die Ausbildung des Technischen Personals im DAeC“ erfüllt sind. Der Anmeldung müssen die verlangten Unterlagen wie Lichtbild bzw. Technischer Ausweis beiliegen. Die Ausschreibung und Durchführung erfolgt vorbehaltlich möglicher Änderungen der EASA Part 66 Regularien für Technisches Personal. Die Technischen Lehrgänge vermitteln das erforderliche Fachwissen zur Ausübung der Pilot/Owner-Rechte bei Wartungsarbeiten, wie in Part ML, Anlage 2 beschrieben. Übernachtungen auf dem Klippeneck beinhalten das Frühstück.

1. Zellenwart-Lehrgang (Holz- und Gemischtbauweise sowie FVK-Bauweise) **(B)** am Segelfluggelände Klippeneck
vom 31.01. bis 05.02.2022
vom 28.02. bis 05.03.2022
vom 31.10. bis 05.11.2022 (unter Vorbehalt)
vom 14.11. bis 19.11.2022

2. Werkstattleiter-Lehrgang (B) am Segelfluggelände Klippeneck
vom 17.01. bis 22.01.2022 WL2
(Werkstattleiter für FVK-Bauweise)
vom 17.10. bis 22.10.2022 WL1
(Werkstattleiter für Holz- und Gemischtbauweise)

3. Motorenwart-Lehrgang (Motorsegler und UL) (B)
am Segelfluggelände Klippeneck
vom 06.04. bis 09.04.2022 (M1)
vom 05.10. bis 08.10.2022 (M1)

Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **UL- und Motorseglermotoren** vermittelt. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden. Der Anmeldung ist eine **Einweisungsbescheinigung** beizufügen, aus der hervorgeht, dass der Anwärter Musterkenntnisse besitzt und mindestens an einer 100-Stunden-Kontrolle mitgewirkt hat. (Entsprechende Formulare können beim BWLV angefordert werden.)

4. Motorenwart-Lehrgang (Flugzeuge) am Flugplatz Ammerbuch **(B)**
am 08./09.07.2022 (M2)

Aus Gründen der Effektivität werden maximal zehn Teilnehmer zugelassen. Bei diesem Lehrgang werden **ausschließlich** Kenntnisse über die Wartung von **Flugzeugmotoren** vermittelt. Der Lehrgang ist als Weiterbildungslehrgang für Motorseglerwarte alter Prägung und Motorenwarte MS/UL (neuer Prägung) zu verstehen. Die Berechtigung für kleine Reparaturen an der Zelle muss im Zellenwart-Lehrgang erworben werden.

5. Fallschirmwart-Lehrgang am Segelfluggelände Klippeneck
am 26./27.11. und 03./04.12.2022

6. Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung
am Freitag, 04.03.2022, in der Schweißtechnischen Lehr- und Versuchsanstalt in Fellbach, Stuttgarter Str. 86.

Beruflich tätige Schweißer, die in Übung sind, können anlässlich der Wiederholungsprüfung die Flugzeugschweißerprüfung ablegen. Geforderte Kenntnisse und Fertigkeiten können erfragt werden bei:

Dipl. Ing. Helmut Grix
Stuckerinweg 12, 73230 Kirchheim/Teck
Telefon 07021/46080

Alle Lehrgänge, für die ein Antrag auf bezahlte Freistellung im Sinne des Bildungszeitgesetzes möglich ist, sind mit einem (B) markiert. Informationen hierzu finden Sie auf unserer Homepage (www.bwlv.de → Verband/Service → „Bezahlter Bildungsurlaub“).

Meldeschluss
ist jeweils drei Wochen vor Lehrgangsbeginn mit dem entsprechenden Formblatt an:

**Baden-Württembergischer Luftfahrtverband
BWLV-Technischer Betrieb
Scharrstraße 10
70563 Stuttgart**

Unter dieser Anschrift sowie auf der BWLV-Homepage sind die genannten Formblätter erhältlich.

Bitte melden Sie sich frühzeitig an. Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über die Vergabe der Plätze. Nach Eingang der Lehrgangsgelder werden die Lehrgangsunterlagen verschickt. Den Teilnehmern wird empfohlen, sich vor dem Lehrgang mit den Unterlagen zu beschäftigen, denn während des Lehrgangs besteht wenig Gelegenheit hierzu.

Die Eigenbeteiligung der einzelnen Lehrgänge wird in der Ausschreibung auf der BWLV-Homepage veröffentlicht.

Bewerber, die nicht BWLV-Mitglied sind, bezahlen einen erhöhten Gebührensatz.

Bei Stornierungen ab einer Woche vor Veranstaltungsbeginn sind 50 Prozent des Lehrgangsbeitrags zu entrichten.

Text: Matthias Birkhold

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

BWLV-TERMINSERVICE 2021/22

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
04.11.21	06.11.21	LJ	(B) BWLV-Jugendleiter-Fortbildungslehrgang – Info: www.bwlv.de – abgesagt	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-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
14.11.21		MD	Flugwetterseminar BWLV-Motorflugschule – Info: www.motorflugschule.info	BWL-Motorflugschule Hahnweide
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.11.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
21.11.21		MF	BW-Meisterschaft Freiflug-Saal – Info: www.modellflug-schorndorf.de	Schorndorf-Schornbach
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	Rottenburg a. Neckar
04.12.21		MF	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR – Info: www.motorflugschule.info	BWL-Motorflugschule Hahnweide
06.12.21	08.12.21	MD	Saalfly WM F1D – Info: https://frmd.ro (→ International competitions)	Slanic Prahova/Rumänien
17.12.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
14.01.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
17.01.22	22.01.22	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
31.01.22	05.02.22	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
11.02.22		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
18.02.22	20.02.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Pädagogik-Wochenende) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
18.02.22	20.03.22	MF	(B) BWLV-CRI-Lehrgang (1 verlängertes Theorie-Wochenende) – Info: www.bwlv.de	N.N.
18.02.22	20.03.22	MF	(B) BWLV-FIA-Lehrgang (4 verlängerte Theorie-Wochenenden) – Info: www.bwlv.de	N.N.
28.02.22	05.03.22	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
04.03.22		T	Flugzeugschweißer-Wiederholungsprüfung – Info: birkhold@bwlv.de	Fellbach
11.03.22	13.03.22	SF	(B) BWLV-FI(S)-Lehrgang (Fachwissen-Wochenende) – Info: www.bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

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

DAEC-NEWS

AUSSERORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG DES DAEC

DELEGIERTENTREFFEN IN BRAUNSCHWEIG

Am 2. Oktober trafen sich die Delegierten des DAeC zu einer außerordentlichen Hauptversammlung in Braunschweig. Sie sollten über vorgeschlagene Satzungsänderungen und den Ausschluss des Deutschen Segelflugverbandes (DSV) im DAeC entscheiden. Außerdem stellte die Expertengruppe ihre Analyse der Verbandsstruktur und daraus abgeleitete Empfehlungen vor. Ein Workshop soll nach der COVID-19-Unterbrechung noch vor der nächsten Mitgliederversammlung diese Vorschläge bewerten und Empfehlungen für die Hauptversammlung erarbeiten.

Eine Entscheidung über eine Satzungsänderung betraf die Zusammensetzung des Vorstands. Beantragt wurde, dass der Vorstand auf drei Personen verkleinert

und den Amtsinhabern bestimmte Aufgaben zugeordnet werden sollten. Diese Änderung fand keine Mehrheit.

Die Delegierten haben über den Antrag auf DSV-Ausschluss entschieden und dem Antrag mit großer Mehrheit zugestimmt. Dem DSV wurde vorgeworfen, sich vereins- und satzungswidrig verhalten zu haben. Außerdem stimmten die Delegierten für einen Entschließungsantrag, der ein Stimmrecht der Luftsportjugend in der Mitgliederversammlung vorsieht. Bisher entscheiden nur die Mitgliedsverbände und Bundeskommissionen, die abhängig von ihren Mitgliederzahlen eine festgelegte Anzahl von Stimmen erhalten. Die dafür notwendige Satzungsänderung muss noch beantragt und von den Delegierten entschieden werden.

Der Deutsche Freiballonsport-Verband hatte außerdem eine Änderung in der Beitragsordnung beantragt. Dort soll geregelt werden, dass Luftsportler, die sowohl im Fachverband als auch im Landesverband Mitglied sind, nur einmal den jährlichen Basisbeitrag (zwischen zwei und fünf Euro) zahlen sollen. Der Antrag wurde abgelehnt.

Bei der nächsten ordentlichen Hauptversammlung 2021 werden die Delegierten turnusgemäß über die Neuwahlen der Vizepräsidenten/innen und des/der Schatzmeister/in sowie den Haushalt entscheiden. Die Versammlung wird am 27. November in Braunschweig stattfinden.

Text: DAeC

DAEC WEITER VOM BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM BEAUFTRAGT

Für weitere fünf Jahre wurde der DAeC vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt, „hoheitliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Nutzung des Luftraums durch Luftsportgeräte zu übernehmen“. Anfang September haben Vertreter des Ministeriums und der beauftragten Verbände die Verträge unterzeichnet. Damit sind für die Zulassung und Lizenzen der DAeC mit seinem Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) zusammen mit dem Deutschen Ultraleichtflugverband für Ultraleichtflug, mit dem Deutschen Fallschirmsportverband für Fallschirmsport, mit dem Deutschen Modellflieger Verband für Modellflug mit Großmodellen und dem

Deutschen Hängegleiterverband für Drachen und Gleitschirmflug zuständig.

Seit 1993 funktioniert die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsministerium, LBA und DAeC und weiteren Verbänden zum Nutzen aller Beteiligten. Ein Vorteil ist es, dass der DAeC und seine Verbände intensiv mit ihrem Sport vertraut sind. Die Mitarbeiter im LSG-B wissen, wie Luftsportler und ihre Vereine ticken. Ihr Selbstverständnis: Wir beraten unsere Kunden und wollen, dass sie sicher, kostengünstig, viel und gut fliegen. Das LSG-B ist da, wo die Luftsportler hingehen, beispielsweise auf der AERO, bei UL-Fliegetagen und auf der Modellbaumesse in Soest. Es

organisiert Fortbildungen, Tagungen und Treffen.

Das Luftrecht, die Verordnungen und Bestimmungen sind für alle Beauftragten verpflichtend, und Erleichterungen für DAeC-Mitglieder darf es nicht geben. BMVI und LBA fordern Neutralität und kontrollieren die Einhaltung der Vorschriften. DAeC-Präsident Stefan Klett: „Es ist trotzdem gut, wenn der Luftsport seine Belange selber in die Hand nimmt. Als beauftragter Partner sind etliche Probleme leichter zu lösen und die Interessen besser zu vertreten.“

Text: DAeC

FLUGSPORTVEREIN SINDELFINGEN TRAUERT UM DIETER ALTHAUS

Der in Segelfliegerkreisen auch als „Mr. Profil“ bekannte Wissenschaftler Dieter Althaus verstarb im Juli dieses Jahres mit 91 Jahren.

Gleich nach der Wiederzulassung des Segelfluges nach dem Krieg begann er mit der Ausbildung und erhielt 1955 den Luftfahrerschein für Segelflieger. In seinem Heimatverein, der Fliegergruppe Schornsdorf, war er Werkstattleiter, Segelfluglehrer sowie von 1959 bis 1971 Erster Vorsitzender.

Als Diplom-Physiker war er ab 1956 am Institut für Aero- und Gasdynamik der Universität Stuttgart tätig. Er war an Auslegung und Bau des Laminar-Windkanals maßgeblich beteiligt und leitete anschließend diese Forschungseinrichtung bis zum Ruhestand. In Zusammenarbeit mit Professor Wortmann entwickelte er die bekannten FX-Profile, die in vielen Segelflugzeugen zum Einsatz kommen. Die Althaus-Düse zur Verwirklichung des totalenergiekompensierten Variometers und Turbolatorbänder – beide wurden von ihm erdacht und im Windkanal erprobt.

Von ihm entwickelte Profile, die vor allem gegenüber Rauigkeiten an der Profilnase

unempfindlich sind, werden bis heute erfolgreich eingesetzt. In zahlreichen Veröffentlichungen hat er über seine Arbeiten berichtet und unter anderem mehrere Profilsammlungen herausgebracht. Durch sein wissenschaftliches Arbeiten hat er maßgeblich zur Leistungssteigerung der (Segel-)Flugzeuge und Verbesserung der Sicherheit beigetragen.

Seit 1970 war Dieter Althaus Mitglied im Flugsportverein Sindelfingen. Von 1977 bis 1989 führte er den Verein als Erster Vorsitzender mit Umsicht und auf Nachhaltigkeit bedacht in vorbildlicher Weise. Mit großem Engagement und seiner natürlichen Autorität gestaltete er viele Jahre die Entwicklung des Vereins. So erfolgte in dieser Zeit die Umstellung des gesamten Flugzeugparks auf moderne Segelflugzeuge aus Kunststoff.

Auch die Kontakte zu den umliegenden Gemeinden des Fluggeländes in Deckenpfronn und der Stadt Sindelfingen wurden von ihm zum Wohle des Vereins mit viel Einsatz gepflegt. Zudem war er für alle Mitglieder ein stets offener und verbindlicher Ansprechpartner, der mit Ruhe, hoher Wertschätzung und großer Bescheidenheit in der Sache und seiner Person han-

ABSCHIED



**Talentierte Wissenschaftler und rühriger Vereinsmensch gleichermaßen:
In Dieter Althaus verliert der Luftsport
einen besonders engagierten Mitstreiter**

delt. Die Hauptversammlung vom März 1989 ernannte ihn aufgrund seiner großen Verdienste für den Verein zum Ehrenvorsitzenden. Die Fliegerinnen und Flieger des Flugsportvereins Sindelfingen haben ihm sehr viel zu verdanken!

Die Beisetzung fand auf eigenen Wunsch im engsten Familien- und Freundeskreis statt.

Text: Michael Sieber
Foto: Archiv Peter F. Selinger



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 NOVEMBER 2021

ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1)

6./7.11.2021 Bildungstätte Klippeneck
Info: birkhold@bwlv.de

Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2)

13./14.11.2021 Bildungstätte Klippeneck
Info: birkhold@bwlv.de

Nachtflug-Spezial

19.11.2021 Flugplatz Mengen (EDTM)
Info: www.regio-airport-mengen.de

BW-Meisterschaft Saalflug

21.11.2021 Schorndorf
Info: www.modellflug-schorndorf.de

BWLTV-Gipfeltreffen der Luftsportjugend

03.–05.12.2021 Rottenburg a. Neckar
Info: koch@bwlv.de