

**MOTORFLUG** SEITE 20

## WIE STEHT'S UM DIE 600-KILOGRAMM-UL?

DAS LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO ERLÄUTERT DEN STAND DER DINGE BEI DER ZULASSUNG

**SEGELFLUG** SEITE 21

## EIN TALENT STARTET DURCH

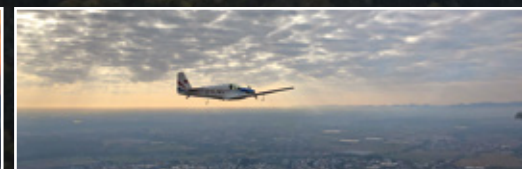
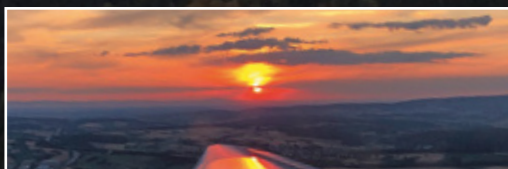
PAUL WISSMANN VOM LSV DEGERFELD HAT DANK FÖRDERUNG EINE SEHR ERFOLGREICHE SAISON HINTER SICH



**TITELTHEMA** SEITE 10

# WAS BEI DER HALTERSCHAFTS- ÜBERNAHME ZU BEACHTEN IST

WER ANDEREN SEIN FLUGZEUG ZUR VERFÜGUNG STELLT, SOLLTE  
DIE WICHTIGSTEN PUNKTE IN EINER VEREINBARUNG FESTHALTEN





Klimaneutraler Versand  
mit der Deutschen Post



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 Der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds fördert und hilft!

## ALLGEMEINES

- 4 Abgabefrist des Ausbildungsberichts 2020 beachten
- 5 Herzlichen Dank
- 5 In eigener Sache: Veröffentlichungen für den „adler“: Bitte Termine und Berichte rechtzeitig einschicken!
- 5 David Monks zum neuen FAI-Präsidenten gewählt
- 6 Wasserstoff-Flugzeug Hy4 erhält Permit-to-fly
- 7 Kurse für Ehrenamtler in Vereinen
- 8 ADAC-Machbarkeitsstudie mit Volocopter: Der Notarzt kommt im bemannten Lufttaxi
- 9 BWLV-Mitgliedsausweis 2021
- 10 Halterschaftsübernahme auf Dauer oder zeitweilig

## LUFTSPORTJUGEND

- 11 Insgesamt 100.000 Euro für Vereine zu gewinnen: Jetzt beim Lotto Sportjugend-Förderpreis mitmachen!

## FREIBALLON

- 12 Modellballonfahren: Der etwas andere Luftsport

## FALLSCHIRM

- 15 Serie zum Fallschirmsport im BWLV: Mehr als nur Adrenalin (8)

## MODELLFLUG

- 17 Freiflug: Deutschland-Cup 2020
- 17 German Open F3F

## MOTORFLUG/UL

- 18 Theoriekurse BWLV-Motorflugschule 2021
- 18 Mitgliederversammlung der BuKo Ultraleichtflug
- 19 Flug über den Bodensee: Beeindruckender Blick auf „Deutschlands größte Badewanne“
- 20 600-Kilogramm-UL: Der Stand der Dinge aus Sicht des LSG-B als Zulassungsstelle
- 21 Lufttüchtigkeitsforderungen für Elektro-UL

## SEGELFLUG

- 21 Paul Wissmann vom LSV Degerfeld: Ein Talent startet durch
- 23 Ein Platzflieger kommt zum Streckenflug
- 24 Einladung zur Mitgliederversammlung
- 25 Einladung zur Bildungs-/Fortbildungsmaßnahme
- 25 Ausgezeichnet: Ehrungen für BWLV-Piloten
- 26 Rückblick aufs Corona-Jahr: Die Sehnsucht bleibt

## LUFTSPORTLERINNEN

- 28 Trainingslager der Frauen-Nationalmannschaft
- 27 Hexentreffen 2021 ist abgesagt

## REGIONEN

- 29 Region 1: Ehrungen im Flugsportverein 1910 Karlsruhe
- 30 Region 1: Die ganze Schönheit des Fliegens
- 32 Region 1: Motivation bei der Jugend der FG Freudenstadt
- 32 Region 1: Blick aufs Nebelmeer

- 33 Region 3: Virtuelle Versammlung beim LSR Aalen
- 34 Region 4: Besondere Ehrungen bei der FTAG Esslingen

## GRATULATION

- 35 Ruhestand: Der BWLV verabschiedet Ulrich Fauß

## TECHNIK

- 36 144. Zellenwart-Lehrgang auf dem Klippeneck: Für jeden Segelflieger empfehlenswert
- 37 Motorenwartlehrgang M2 in Poltringen: Spannende Geschichten rund ums „Wie passiert was?“

## BÜCHER

- 38 Claus Cordes: Die Ju52 – Mit den Augen des Kapitäns
- 39 Andreas Fecker: Flughäfen von oben – Airports der Welt aus aufregender Perspektive
- 40 Claus Gerhard: Der überwachte Himmel

## DAEC-NEWS

- 40 Gemeinsames Statement von DAeC, VC, GDF und AOPA: Strategiepapier zur Kollisionsvermeidung

## BWLV-MITTEILUNGEN

- 46 BWLV-Terminservice 2021
- 42 Termine stehen fest: BWLV-Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte finden 2021 online statt
- 42 Lehrgang in Calw: Neue Fallschirmprüfer fürs Land

## LESERDIALOG

- 43 Leserbrief auf den Artikel „Anglizismen sind ein No-go!“ im Adler 12/20

## FLUGSICHERHEIT

- 44 Threat and Error Management (TEM)
- 45 IFR: Luftfahrthandbuch Deutschland jetzt online
- 46 Neues Flugsicherungssystem für FIS

## ABSCHIED

- 46 Franz Weis
- 47 Lothar Wenke
- 47 Roswitha Tropschuh

## ICON-LEGENDE

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



## ZUM TITELBILD

Wenn einem Pilot solche Aufnahmen gelingen, hat sich das frühe Aufstehen gelohnt: Dieses tolle Bild entstand während eines Sunrise-Flugs am 22. Oktober 2020, und es zeigt die Cessna 172 des Luftsportvereins Backnang-Heiningen in den glühenden Farben eines herrlichen Sonnenaufgangs.

Foto: Louis Pampel

## 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.

# DER HANNS-KELLNER-GEDÄCHTNISFONDS FÖRDERT UND HILFT!



**Werner Heidrich, Vorsitzender  
des Hanns-Kellner-Gedächtnis-  
fonds**

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

was war das für ein Jahr 2020! Wir haben es mit Feuerwerk und allen guten Wünschen in Empfang genommen und dann ... Eine Flugsaison, die zumindest im Frühjahr eigentlich keine war. Im März erst der richtige Beginn für die meisten Segelflieger, und in den folgenden zwei Monaten waren wir gegrounded. Der Flugbetrieb war erst im Juni wieder möglich, allerdings nur unter den euch allen bekannten Einschränkungen. Der zweite Lockdown traf uns

Gott sei Dank erst ganz am Ende der Saison. Und was im Moment weiter passiert, weiß keiner zu sagen. Selbstverständlich haben wir alle diese Maßnahmen verstanden und mitgetragen, in Respekt vor der Gefährlichkeit dieser Krankheit.

Getroffen hat es insbesondere die Jugend – unsere zukünftigen Pilotinnen und Piloten, die Gestalter der Vereinsarbeit an verantwortlicher Stelle und damit die Garanten für die gesamte Zukunft im Luftsport.

Unserem satzungsgemäßen Auftrag entsprechend, hatten wir uns im Vorstandsteam des Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds (HKF) im Sommer intensive Gedanken gemacht, wie wir in dieser schwierigen Zeit über die an erster Stelle stehenden Notfallhilfen hinaus unsere Jugendlichen ganz besonders unterstützen können. Kaum ein Sommerlager hat in den Vereinen stattgefunden, und die BWLV-Jugend konnte nur das Leibertinger Vergleichsfliegen durchführen. Die traditionellen Jugendlager in Sinsheim und auf dem Berneck mussten ausfallen, Wettbewerbe ebenso. Damit brachen fast alle förderfähigen Veranstaltungen weg.

Trotzdem und gerade deshalb suchten wir nach einem Weg, unsere Nachwuchspilotinnen und -piloten zu unterstützen. Wir beschlossen, alle uns von den korporativen Vereinen eingereichten Startgebühren im Rahmen der Aus- und Weiterbildung ihrer Jugendlichen in dieser Saison bis Mitte Oktober zu fördern.

Am 10. November fand unsere Vorstandssitzung zur Vergabe der Fördermittel statt, unsere erste per Video-Konferenz. Eine Gott sei Dank niedrig gemeldete Zahl an Notfällen gab uns die Möglichkeit, gerade diese Saison im Corona-Jahr 2020 etwas finanziell abzufedern. So haben wir erstmalig über 55.000 Euro an 617 Jugendliche in 66 Vereinen und den Fachausschuss Jugend im BWLV ausgeschüttet. Die eingereichten Fluggebühren wurden zu einem Drittel ersetzt, maximal bis 150 Euro pro Jugendlichen. Die Auszahlung an die Vereine erfolgte im Dezember, und wenn es von diesen rechtzeitig weitergegeben wurde, war es sicher für euch ein willkommenes Weihnachtsgeschenk.

Leider gibt es immer noch Vereine, die keinen Antrag gestellt haben und damit ihren Jugendlichen einen Förderbetrag vorenthalten. Das ist für uns unverständlich. Wir appellieren eindringlich: Nutzt die Möglichkeit der Förderung durch den HKF. Unser Aufruf geht auch an diejenigen Vereine, die noch kein Mitglied im HKF sind, unserer Gemeinschaft beizutreten und zu einem ganz geringen Jahresbeitrag von fünf Euro pro Mitglied über 21 Jahre (darunter sind Jugendliche beitragsfrei) allen die Chance auf Unterstützung im Notfall zu geben und die Jugendförderung zu erhalten.

Dieser Fonds ist einmalig im Deutschen Aero Club, es gibt uns nur in Baden-Württemberg. Vor über 50 Jahren wurde er von Maxi Kellner zum Andenken an ihren Mann Hanns Kellner gegründet. Wenn die beiden sehen könnten, wie sich dieser Fonds entwickelt hat, wären sie mit Sicherheit sehr stolz über das Erreichte. Ein besonderer Dank geht dabei an meinen Vorgänger im Amt des Ersten Vorsitzenden, Sieger Maier, und an die langjährige Geschäftsführerin und Schatzmeisterin Lore Jockel.

Wir, das Vorstandsteam des HKF, sind uns der Verantwortung bewusst, dieses Erbe zu bewahren und fortzuführen. Hoffentlich gibt es für alle eine entspannte Flugsaison 2021, und die Vereine erleben wieder Sommerlager, Ausbildungslehrgänge und Wettbewerbe.

Euch allen ein hoffentlich gutes, gesundes und unfallfreies Jahr 2021!

BITTE ABGABEFRIST BEACHTEN:

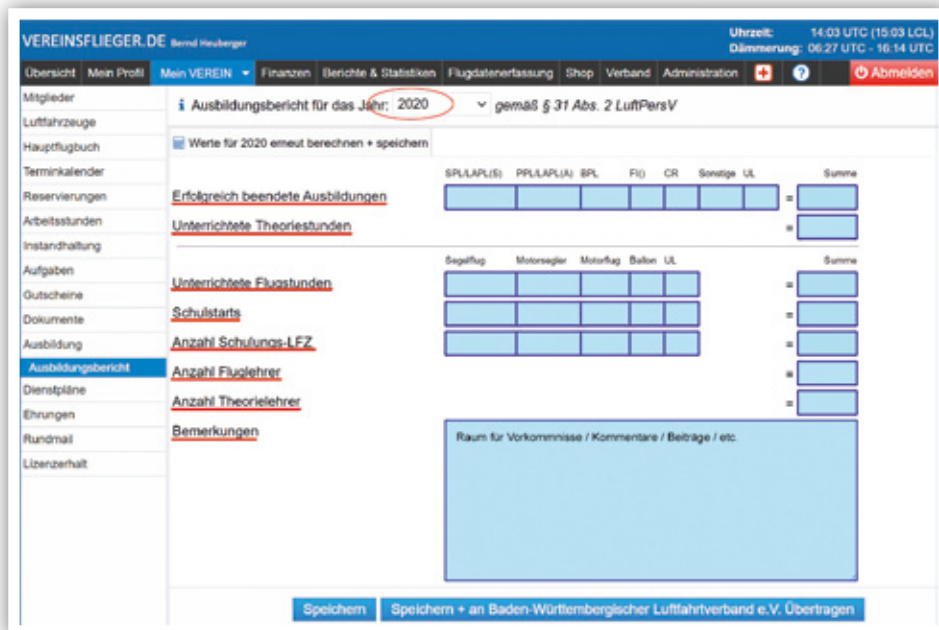
# ABGABE DES AUSBILDUNGSBERICHTS 2020

Mit dem 15. Januar endet die jährliche Frist zur Abgabe des Ausbildungsberichts für das vorausgegangene Ausbildungsjahr. Der BWLV möchte daher alle Mitgliedsvereine mit einer gemeldeten Ausbildungstätigkeit daran erinnern – falls nicht schon geschehen – spätestens bis zum 15. Januar 2021 den Ausbildungsbericht für das Jahr 2020 an den BWLV zu übermitteln.

Die ATO des BWLV ist gemäß LuftPersV §31 (2) gesetzlich verpflichtet, der zuständigen Stelle, hier dem Regierungspräsidium Stuttgart als Luftfahrtbehörde, den Gesamtausbildungsbericht vorzulegen. Aus den einzelnen Berichten fertigt der BWLV den Gesamtausbildungsbericht an, der dann an die Behörde übermittelt wird.

**Daher ist es zwingend notwendig, dass alle Berichte vollständig und innerhalb der oben genannten Frist an den BWLV gesendet werden.** Die notwendigen Angaben im Ausbildungsbericht ergeben sich aus der LuftPersV.

Für die Vereine, die ihre Ausbildung in der Onlineverwaltung Vereinsflieger.de führen, ist das schnell erledigt. Die



Mit der Onlineverwaltung Vereinsflieger.de lässt sich der Ausbildungsbericht schnell und einfach erstellen und an den BWLV übermitteln

Vorteile der digitalen Vereinsverwaltung werden hier besonders deutlich. Dies funktioniert folgendermaßen: Im Vereinsflieger unter „Ausbildung“ den Ausbildungsbericht anwählen (vgl. Grafik). Wichtig: Das entsprechende Jahr wählen, hier: 2020. Der Ausbildungsbericht wird automatisch erstellt. Sie haben die Möglichkeit, Korrekturen vorzunehmen oder weitere Informationen im Bemerkungsfeld zu hinterlassen. Mit einem Klick auf den Button „Speichern und an Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. übertragen“ ist die Meldepflicht erledigt und abgeschlossen.

Vereine, die nicht oder nur teilweise ihre Ausbildungsdokumentation in Vereinsflieger.de führen, müssen die geforderten Angaben anderweitig ermitteln und manuell in die Maske in Vereinsflieger.de eintragen.

Die ermittelten Ergebnisse sind in jedem Fall vor dem Übertrag an den BWLV sorgfältig auf Plausibilität zu überprüfen.

Ergänzend zum Ausbildungsbericht sind **besondere Vorkommnisse** zu melden. Dazu gehören Meldungen von Flugunfällen und sonstigen Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen (stichwortartig). Diese bitte im Feld „Bemerkungen“ dem Ausbildungsbericht anfügen. Eine

ausführliche Beschreibung zur Erstellung des BWLV-Ausbildungsberichts ist in Vereinsflieger.de unter „Dokumente Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V. ATO-BWLV“ mit dem Dateinamen „Beschreibung BWLV-Ausbildungsbericht“ zu finden.

**Für Vereine, die zusätzlich eine UL-Ausbildung durchführen,** muss der Jahresausbildungsbericht UL im entsprechenden Formular **separat per E-Mail an den BWLV (Bernd Heuberger, heuberger@bwlv.de) und an das DAeC-Luftsportgeräte-Büro (J.Pechmann@daec.de) übermittelt werden.** Das entsprechende Formular findet sich unter [https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-ausbildunglizenzen/flugschulen/Formular\\_Jahresausbildungsbericht](https://www.daec.de/luftsportgeraete-buero/ul-ausbildunglizenzen/flugschulen/Formular_Jahresausbildungsbericht). **Spätester Termin für die Abgabe ist auch hierfür der 15. Januar 2021.**

**Generell gilt: Anlässlich der Erstellung des Ausbildungsberichts sollten unbedingt die Funktionsträger im Verein überprüft und gegebenenfalls aktualisiert werden.**

Text und Screenshot:  
Bernd Heuberger

– Anzeige –



## HERZLICHEN DANK

für die Grüße und Glückwünsche, die uns zum Weihnachtsfest und zum Jahreswechsel erreicht haben.  
Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken.  
Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, ein herzliches Dankeschön sagen!

Präsident, Präsidium, Geschäftsstelle, die BWLV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb,  
der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sowie die adler-Redaktion.

IN EIGENER SACHE: VERÖFFENTLICHUNGEN FÜR DEN „ADLER“

## BITTE TERMINE UND BERICHTE RECHTZEITIG EINSCHICKEN!

Die aktuelle Lage angesichts der Coronapandemie macht Planungen derzeit nicht einfach. Dennoch bitten wir Sie, uns möglichst frühzeitig über die Termine für Ihre Vereinsveranstaltungen, Weiterbildungsmaßnahmen etc. zu informieren, damit wir diese in den BWLV-Veranstaltungskalender 2021 aufnehmen sowie auf unserer Internetseite [www.bwlv.de](http://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 April-Ausgabe erscheinen, muss er bis spätestens 1. März 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](mailto:buerkle@bwlv.de) übermitteln. Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen!

Die adler-Redaktion

WELTLUFTSPORTORGANISATION

## DAVID MONKS ZUM NEUEN FAI-PRÄSIDENTEN GEWÄHLT

Die Generalversammlung der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) hat David Monks zum neuen Präsidenten gewählt. Der 53-jährige Brite wird sein neues Amt für die kommenden zwei Jahre ausüben. Die Wahl fand im Rahmen der 114. FAI General Conference statt, die vom 2. bis 5. Dezember digital abgehalten wurde. Monks folgt auf Bob Henderson, der dem Weltverband des Luftsports zwei Jahre lang als Präsident vorgestanden hatte. Der amtierende DAeC-Präsident Stefan Klett wurde bei der Versammlung als einer der Vizepräsidenten der FAI bestätigt. Mehr über die FAI-Mitgliederversammlung gibt es unter [www.fai.org](http://www.fai.org).

Text: DAeC/red.  
Foto: FAI



Der Brite David Monks wird die FAI in den kommenden zwei Jahren leiten

40-SITZER BIS 2030 GEPLANT

# WASSERSTOFF-FLUGZEUG HY4 ERHÄLT PERMIT-TO-FLY

**Das weltweit erste viersitzige Wasserstoff-Brennstoffzellen-Flugzeug Hy4 ist startklar für die nächste Entwicklungsstufe – die Behörden haben nun die Genehmigung für Testflüge erteilt. Am Flughafen Stuttgart präsentierte das Forschungsteam am 11. Dezember die neueste Generation der emissionsfreien Antriebstechnik. Sie soll in den kommenden zehn Jahren in Regionalflugzeugen mit bis zu 40 Passagieren zum Einsatz kommen.**

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, sagte in seinem Grußwort anlässlich des erreichten Meilensteins für klimaschonende Passagierflüge: „Das Wasserstoff-Flugzeug Hy4 ist innovativ, leise und klimafreundlich. Es zeigt, dass CO<sub>2</sub>-freie Luftfahrt schon heute möglich und machbar ist. Diese neue Art des Fliegens hat das Zeug dazu, die Mobilität nachhaltig zu verändern. Deutschland ist in diesem Hochtechnologiebereich Vorreiter: Hy4 ist weltweit das

erste viersitzige Passagierflugzeug, das rein elektrisch mit Brennstoffzelle fliegt.“

Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann würdigte die Leistung der Köpfe hinter der Hy4: „Der Luftverkehr muss schnellstmöglich klimaschonender werden. Mit dem weltweit einzigartigen Wasserstoff-Brennstoffzellen-Flugzeug Hy4 stellt die Wissenschaft eine vielversprechende Technologie für emissionsfreies Fliegen vor. Mit dieser Expertise ist Baden-Württemberg auf dem Gebiet der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Vorreiter im globalen Wettbewerb.“

## Förderung durch den Bund und die EU-Kommission

Walter Schoefer, Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Stuttgart GmbH, sagte: „Als Förderer der ersten Stunde freut es uns besonders, dass der Flughafen Stuttgart die Hy4 und ihr Team

beheimaten darf. Das emissionsfreie Fliegen der Zukunft macht mit diesem Projekt beachtliche Fortschritte. Im Sinne des Klimas müssen wir die Technologieentwicklung in der Luftfahrt und deren Markteinführung weiter mit Nachdruck verfolgen.“ Um die Transformation zum CO<sub>2</sub>-neutralen Luftverkehr zu beschleunigen, unterstützte der Flughafen die Forschung an der Hy4 und ihren Vorgängerinnen mit insgesamt rund einer Million Euro. Zum Förderkreis gehören neben dem Landesairport auch die Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW GmbH), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie die europäische Kommission.

## Hy4 ist ein Projekt vieler Spezialisten

„Nur durch die Zusammenarbeit eines Teams von Spezialisten ist ein Projekt wie



Landesverkehrsminister Winfried Hermann, Hy4-Projektleiter Professor Josef Kallo und Flughafengeschäftsführer Walter Schoefer bei der Präsentation des Wasserstoff-Flugzeugs Hy4 am Flughafen Stuttgart

Hy4 machbar“, erklärt Josef Kallo, Professor an der Universität Ulm und Leiter des Projekts Hy4. „Jetzt können wir in größeren Systemen denken: In der nächsten Dekade sind zuerst Air-Taxis für vier Passagiere, dann kleine Flugzeuge für bis zu 19 Personen und schließlich Regionalverkehr mit Antrieben für bis zu 40 Passagiere und einer Reichweite von 2.000 Kilometern realisierbar.“ An dem aktuellen Antriebsstrang arbeiteten die Universität Ulm, die H2FLY GmbH und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), unterstützt von Cummins aus Kanada, Pipistrel aus Slowenien und Diehl Aerospace.

2016 hob die Hy4 erstmals an ihrem Heimatflughafen Stuttgart ab – eine Weltpremiere. Seitdem ist die Technik weiter ausgereift. Die sechste Generation des Hy4-Antriebs erhielt nun ein Permitt-fly für Testflüge. Unter der Federfüh-

rung der H2FLY GmbH, einem Start-up des DLR, absolvierte die Maschine im November 2020 an vier Tagen 32 Starts, Flüge und Landungen. Sie bewies damit Einsatzflexibilität, und dass eine schnelle und sichere Betankung mit Wasserstoff möglich ist.

### Testflüge in Stuttgart bis Mai

Der Elektromotor der Hy4 hat eine Leistung von 120 Kilowatt und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von rund 200 Kilometern pro Stunde. Abhängig von Geschwindigkeit, Flughöhe und Zulu- dung ist eine Reichweite zwischen 750 und 1.500 Kilometern möglich. Auffal- lendes Merkmal der Hy4 sind ihre zwei Rümpfe, die über den Flügeln fest mit- einander verbunden sind. In jedem der beiden Rümpfe haben zwei Passagiere Platz. Das Maximalgewicht beträgt 1.500 Kilogramm.

Die Hy4 ist bis Mai 2021 am Stuttgarter Airport stationiert. Während dieser sechs Monate wird die geräuscharme Maschi- ne weitere Tests durchlaufen und am Himmel über den Fildern zu sehen sein.



Weitere Informationen sowie aktuelles Foto- und Bewegtbild- material gibt es unter [h2fly.de](http://h2fly.de).

Text und Foto:  
Flughafen Stuttgart



Das Veranstaltungsprogramm 2021 der Landesakademie für Jugendbildung ist kürzlich erschienen. Die Kurse stehen jedermann offen

## LANDESAKADEMIE FÜR JUGENDBILDUNG KURSE FÜR EHRENAMTLER IN VEREINEN

Die Landesakademie für Jugendbildung in Weil der Stadt ist ein vom Land Baden-Württemberg geförderter, anerkannter freier und überverbandlicher Träger der außerschulischen Jugendbildung. Ihr Ziel ist unter anderem die Weiterbil- dung von Jugendleitern sowie Ehrenamt- lichen in Organisationen, Jugendverbän- den und Vereinen. Dazu bietet die Landesakademie jährlich rund 250 Kurse und Veranstaltungen an.

Die Übersicht über diese Kurse ist nun gesammelt erschienen. Sie stehen jeder- mann offen und sind auch für Luftsport- vereine interessant. So gibt es zum Bei- spiel Kurse zum Thema „Die Besteuerung gemeinnütziger Vereine“, „Fragen zum Vereinsrecht verständlich beantwortet“, „Führungskompetenz im Ehrenamt“ oder auch – ganz aktuell – „Videochats zielführend gestalten“. Weiterbildungen

zu Datenschutz, Öffentlichkeitsarbeit, Mediation und Konfliktmanagement, aber auch zu Erlebnispädagogik für Jugendliche und zu vielen weiteren Themen runden das Programm ab.

Alle Veranstaltungen sind online unter [www.jugendbildung.org](http://www.jugendbildung.org) aufgelistet. Die Landesakademie für Jugendbildung ist zudem per Telefon unter 07033/5269-0 sowie per E-Mail unter [info@jugendbil- dung.org](mailto:info@jugendbil- dung.org) erreichbar. Dort kann die Kurs- übersicht auch als Broschüre angefordert werden.

Text und Foto: red.



## ADAC-MACHBARKEITSSTUDIE MIT VOLOCOPTER **DER NOTARZT KOMMT IM BEMANNTEN LUFTTAXI**

Der ADAC setzt auf Kooperation mit Volocopter, um die Luftrettung voranzubringen

**Wie kann die Zukunft der Notfallversorgung aus der Luft aussehen? Diese Frage stellte sich der ADAC und startete zusammen mit dem Bruchsaler Unternehmen Volocopter Ende 2018 eine Studie zu diesem Thema. Der adler hatte zuletzt im November 2019 darüber berichtet. Nun ist die Studie abgeschlossen, und die Ergebnisse sind laut ADAC vielversprechend.**

In vielen Orten Deutschlands, vor allem in den ländlichen Gebieten, herrscht mittlerweile ein zum Teil schwerwiegender Notarztmangel. Die Eintreffzeit zum Patienten hat sich in den vergangenen Jahren um nahezu 40 Prozent verschlechtert. Auch die diversen Rettungshubschrauber und Stationen konnten diesem Trend nur schwer entgegenzutreten. Vor diesem Hintergrund entstand die Zusammenarbeit mit dem Lufttaxi-Unternehmen Volocopter und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in zwei Modellregionen. Es sollte herausgefunden werden, ob sich der Transport des Notarztes mit dem bemannten Lufttaxi „VoloCity“ rentiert.

Für die Stationen im bayrischen Dinkelsbühl und dem rheinland-pfälzischen Idar-Oberstein wurden vom Institut für Notfallmedizin und Medizinmanagement der Ludwig-Maximilians-Universität München über 26.000 Einsätze anhand von historischen Daten simuliert und analysiert. Hierbei wurden verschiedene Einsatzradien, Reichweiten und Geschwindigkeiten verwendet. Im Ergebnis zeigten sich deutliche Verbesserungen für Einsatzradien von 25 bis 30 Kilometern. Die optimale Flugeschwindigkeit des Multikopters sollte in diesem Fall bei

100 bis 150 Stundenkilometern, die Mindestreichweite bei rund 150 Kilometern liegen.

### **Transport der Patienten ist nicht per Lufttaxi vorgesehen**

Der Transport von Patienten ist jedoch nicht vorgesehen, weshalb in vielen Situationen immer noch auf den Rettungshubschrauber zurückgegriffen werden muss. Da aber in 60 Prozent der Fälle der Heli als reiner Zubringer für den Notarzt verwendet wird und der Patiententransport am Boden erfolgt, werden hier Kapazitäten frei. Somit kann der Hubschrauber öfter für den Transport in entfernte (Spezial-)Kliniken verwendet werden.

Der Hauptvorteil liegt aber für die Studierersteller darin, dass ein Notarzt an viel mehr Einsätzen pro Tag beteiligt sein könnte, als es mit einem Hubschrauber der Fall wäre. Somit kann laut ADAC dem Mangel an schneller notmedizinischer Versorgung auf dem Land entgegengewirkt werden. Da der „VoloCity“ mit 18 Rotoren ausgestattet ist, ist er laut Hersteller recht ausfallsicher und durch den elektrischen Antrieb leise und umweltschonend. Wirtschaftlich sollen die erforderlichen Investitionskosten relativ zu den im Gesundheitswesen üblichen Kosten gering ausfallen.

### **Testbetrieb soll 2023 starten**

Herausforderungen sind bislang noch die 24-Stunden-Einsatzbereitschaft und die Fähigkeit, bei jedem Wetter fliegen zu



können. Aufgrund der weitaus geringeren Zuladung als beim Heli von derzeit maximal 200 Kilogramm müssen Anpassungen vorgenommen werden. So fliegen nur noch Pilot und Notarzt anstatt noch zusätzlich ein Notfallsanitäter mit, was eine zusätzliche Ausbildung des Piloten erfordert. Auch das medizinische Equipment muss sehr leicht sein.

Nach dem jetzigen Abschluss der theoretischen Studie folgen weitere Versuche in verschiedenen Wetterlagen und geographi-

schen Gegebenheiten. Die ADAC-Luftrettung hat bei der Firma Volocopter wegen der vielversprechenden Ergebnisse der Studie mittlerweile bereits die ersten beiden VoloCitys reserviert. 2023 soll dann der Testbetrieb in den beiden Modellregionen starten.

Text: Jacob Munder  
Foto: ADAC

## DIE MITGLIEDERVERWALTUNG INFORMIERT

# BWLV-MITGLIEDSAUSWEIS 2021

 <p><b>MITGLIEDSAUSWEIS</b> <b>BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER</b> <b>LUFTFAHRTVERBAND E.V.</b></p> <p>GÜLTIG FÜR: <b>2021</b></p> <p><b>MAX MUSTERMANN</b> GEB.: 01.01.1955 MITGLIEDSNR: 99002</p> <p>HAUPTSPARTE: SEGELFLUG STUTTGARTER TESTFLIEGER E.V.</p>	<p>Die Mitgliedschaft im BWLV e.V. beinhaltet gleichzeitig die Mitgliedschaft beim Deutschen Aero-Club e.V. gem. den Satzungen dieser Organisationen. Darüber hinaus beinhaltet die Mitgliedschaft im BWLV e.V. für Modellflug-Mitglieder eine Halterhaftpflichtversicherung der Allianz Global Corporate &amp; Specialty SE für Flugmodelle bis max. 150 kg Gewicht. Diese gilt weltweit (ausgenommen USA), innerhalb und außerhalb des Vereinsrahmens mit einer Versicherungssumme von 5 Mio EUR pauschal für Personen- und Sachschäden je Schadenereignis.</p>  <p>BENUTZERNR. IM VEREINSFLIEGER: 190495</p> <p>Partner des BWLV e.V. und des Luftsports. Wir beraten Sie gerne: +49 (0)89 3800 19301 luftfahrt@allianz.com agcs.allianz.com </p>
---	--

Seit dem 1. Januar sind die neuen Mitgliedsausweise des BWLV fürs aktuelle Jahr gültig. Für die Bereitstellung gelten folgende Regelungen:

- **Vereine, welche die Onlineverwaltung Vereinsflieger.de nutzen**, können ihren Mitgliedern den Mitgliedsausweis wie folgt elektronisch zusenden: Verband → Mitgliedsausweise → An alle Mitglieder per Mail versenden“.
- **Vereinsmitgliedern, die einen eigenen Zugang zu Vereinsflieger.de haben**, steht der Mitgliedsausweis unter „Mein Profil → Verbandsmitgliedschaft: Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V.“ zur Verfügung.
- **Vereine, welche die Onlineverwaltung Vereinsflieger.de nicht nutzen**, bekommen die Mitgliedsausweise auf formlosen Antrag (nur durch einen Vereinsvorstand!) per E-Mail zugesendet. Den Antrag senden Sie bitte an [mitglieder@bwlv.de](mailto:mitglieder@bwlv.de).
- **Einzelmitglieder (ohne Vereinszugehörigkeit)** bekommen den Mitgliedsausweis auf formlosen Antrag per E-Mail zugeschickt. Den Antrag senden Sie bitte an [mitglieder@bwlv.de](mailto:mitglieder@bwlv.de).

**Vielen Dank für Ihre Unterstützung!**

Text: red.

– Anzeige –



**Baden-Württemberg**  
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART

Für die Besetzung eines Dienstpostens mit der Bewertung bis A12 suchen wir für das **Referat 46.2 – Luftverkehr und Luftsicherheit** – zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine/n **Verwaltungsbeamtin/-beamten (Bachelor) (w/m/d) im Bereich Public Management** oder vergleichbarem Studiengang.

Es handelt sich um eine Vollzeitstelle, die dem gehobenen Dienst zugeordnet und grundsätzlich teilbar ist. Dienort ist Stuttgart. Bewerbungsfrist ist der 20.01.2021.

### Ihre Aufgaben

- Erteilung von Außenstart- und Außenlandeurlaubnissen und sonstigen Flugbetriebsurlaubnissen
- Durchführung von Flugplatzgenehmigungsverfahren
- Genehmigung von und Aufsicht über Luftfahrtveranstaltungen
- Beherrschung der spezialgesetzlichen nationalen und internationalen Regelungen des Luftverkehrs
- Wahrnehmung von auswärtigen Terminen, ggfs. auch außerhalb der Kernarbeitszeit

Weitere Informationen zur Ausschreibung können Sie unserer Homepage <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/Service/Seiten/Stellenangebote.aspx> unter Stellenangebote entnehmen.

WAS ES ZU BEACHTEN GILT:

# HALTERSCHAFTSÜBERNAHME AUF DAUER ODER ZEITWEILIG


Der Luftfahrzeugeigner trägt grundsätzlich die Verantwortung sowie auch Risiken und Kosten für sein Flugzeug. Wird das Luftfahrzeug nicht (nur) von ihm, sondern zum Beispiel von Vereinsmitgliedern im Rahmen der Vereinsflugschule betrieben, stellt sich die Frage, wer nun rechtlich für den Betrieb des Luftfahrzeugs zuständig ist.

Solche Konstellationen sind in der Praxis keine Seltenheit. Nehmen wir an, der Eigentümer eines Luftfahrzeugs möchte seinem Verein etwas Gutes tun und stellt sein Luftfahrzeug den Mitgliedern des Vereins zur Schulung und zum Betrieb zur Verfügung. Nicht selten wird sehr wenig bis gar nichts dazu zu Papier gebracht, und im Schadenfall wird die schöne Idee zum Streitstifter.

Meist wird zumindest eine sogenannte Halterschaftsvereinbarung geschlossen, welche hier als Muster vom BWLV abgedruckt ist. Dies regelt aber „nur“ den öffentlich-rechtlichen Teil. „Halter“ ist, wer das Luftfahrzeug im eigenen Namen und auf eigene Rechnung betreibt und damit auch jede Menge öffentlich-rechtliche Halterpflichten einget. Dazu gehören zum Beispiel die Gewährleistung der Lufttüchtigkeit, die Versicherungspflicht, die Auswahl der Luftfahrzeugführer, etc. Wenn dies temporär oder dauerhaft auf einen Dritten übertragen werden soll, möchte dies insbesondere auch die Luftfahrtverwaltung wissen – also das Luftfahrt-Bundesamt oder zum Beispiel für die Übernahme in eine ATO die Landesluftfahrtbehörde. Dazu dient die Halterschaftsvereinbarung.

**Um jedoch auch die wirtschaftlichen Absprachen und Risiken zu regeln, reicht ein solcher Halterschaftsvertrag nicht aus. Um umfassend die gegenseitigen Erwartungen und Ansprüche zu erfassen, sollte zusätzlich ein zivilrechtlicher (Rahmen-) Vertrag zwischen Halter und Mieter des Luftfahrzeugs abgeschlossen werden.**

In den zivilrechtlichen Vertrag könnten dabei die im Folgenden dargestellten Punkte aufgenommen werden. Die Liste ist nicht abschließend, und da es sehr individuelle Interessenlagen gibt, soll hier

**BADEN-WÜRTTEMBERGISCHER LUFTFAHRT VERBAND E.V.** 

### Halterschaftsvertrag

Zwischen dem Eigentümer des hier beschriebenen Luftfahrzeugs und dem Halter/Verein/Flugschule wird folgender Halterschaftsvertrag geschlossen.

<b>Eigentümer des Luftfahrzeugs</b>		
Name, Vorname		Geburtsdatum
Straße, Hausnr.	PLZ	Stadt
Name BWLV Mitgliedsverein, falls zutreffend		
<b>Luftfahrzeug</b>		
Hersteller / Muster		
Werknummer		
Staatszugehörigkeits- und Eintragungszeichen		
<b>Halter / Verein / Flugschule</b>		
Name, Vorname (Halter / 1. Vorsitzende des Vereins / Vertreter der Flugschule)		
Straße, Hausnr.	PLZ	Stadt
Name BWLV Mitgliedsverein		

Der o.g. Eigentümer stellt sein o.g. Luftfahrzeug dem o.g. Halter/Verein/Flugschule gemäß § 27 mit Anlage 3 LuftPersV zur Verwendung im Ausbildungsbetrieb zur Verfügung. Der Eigentümer überträgt dem Halter/Verein/Flugschule die uneingeschränkte Verfügungsgewalt in luftrechtlicher, technischer und flugbetrieblicher Hinsicht ohne zeitliche Unterbrechung. Der Halter/Verein/Flugschule hat die uneingeschränkte Verantwortung und Haftung insbesondere im Sinne des § 33 LuftVG.

Ergreift der Eigentümer Maßnahmen, die zu einer Beeinträchtigung der Rechtsstellung des Halters/Vereins/Flugschule führen, so ist der Halter/Verein/Flugschule berechtigt, diesen Vertrag – aus wichtigem Grund – fristlos zu kündigen. Der Halters/Vereins/Flugschule ist verpflichtet, alle Service-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten auszuführen.

Der Vertrag gilt unbefristet bzw. für \_\_\_\_\_ Jahr(e)/Monate<sup>1</sup>, und verlängert sich stillschweigend jeweils um \_\_\_\_\_ Jahr(e)/Monate, wenn er nicht 6 Wochen vor Ablauf der Gültigkeit schriftlich gekündigt wird.

Ort, Datum Unterschrift Eigentümer \_\_\_\_\_ Ort, Datum Unterschrift Halter \_\_\_\_\_

1 Unzutreffendes bitte streichen

Herausgeber: Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e.V., www.bwlv.de Änderungsstand: 02.12.20 Index 1.1 1 / 1

**Ein sogenannter Halterschaftsvertrag ist grundsätzlich wichtig, wenn ein Luftfahrzeug von mehreren Parteien betrieben bzw. genutzt wird. Zusätzlich empfiehlt sich aber dringend ein Rahmenvertrag, der weitere Details regelt**

kein Vertragsmuster, sondern eine Checkliste möglicher Punkte angeboten werden.

**1. Die vereinbarte Chartergebühr des Luftfahrzeugs:** Hier wird geregelt, welche Gebühr pro Flugstunde pro Monat oder Flugtag vom Mieter zu bezahlen ist. In aller Regel wird zusätzlich vereinbart,

dass der Mieter alle mit dem Betrieb des Luftfahrzeugs zusammenhängenden Kosten zu tragen hat. Insbesondere ist hierbei an Unterstellkosten, Landegebühen, Versicherungskosten, Instandhaltungskosten, Kosten aus Abnutzung oder Verschleiß sowie Treib- und Schmierstoffkosten zu denken. Sind die Preise brutto oder netto vereinbart? Woraus

ergeben sich die abzurechnenden Zeiten – Bordbucheintrag oder Betriebsstundenzähler?

**2. Die Vertragszeit:** Wann beginnt die Charterzeit? Wann endet sie? Wie wird sie gekündigt? Gibt es Regelungen zu „außerordentlichen“ Kündigungsgründen?

**3. Der Zweck der Vercharterung:** Also private Nutzung oder gewerbliche oder beides? Nutzung in einer Flugschule und ggf. die Weitergabe an Dritte? Eine Weitervercharterung durch den Mieter an Dritte sollte nur mit vorheriger Absprache durch den Eigentümer möglich sein. Wo darf das Luftfahrzeug betrieben werden? Inland/Europa/Übersee?

**4. Die Übergabe des Luftfahrzeugs:** Hier sollte neben dem Ort der Übergabe/Rückgabe auch der Zustand festgehalten werden. Zudem sollten die Rückgabebedingungen klar bestimmt werden, also zum Beispiel „in einem Zustand, welcher der üblichen Abnutzung und dem typischen Gebrauch entspricht“ an dem Flugplatz xy. Ebenso ist eine Übergabe des Zubehörs wie beispielweise Ausrüstung und Unterlagen (vor allem CAMO-

Unterlagen/Lebenslaufakte/Bordbücher, etc.) bei Rückgabe des Luftfahrzeugs zu regeln.

**5. Die Instandhaltung:** Hier ist die Einhaltung der Wartungs-, Instandhaltungs-, Servicefristen u. ä. zwischen Mieter und Eigentümer zu regeln. Also wer übernimmt die Kosten für Wartungen, 100-Stunden-Kontrollen, Austausch laufzeitbegrenzter Teile, Kosten, die im Zusammenhang mit Airworthiness Directives der EASA, LTA oder Hersteller SB entstehen? Ebenso muss der Mieter dazu verpflichtet werden, meldepflichtige Störungen nicht nur den zuständigen Behörden, sondern auch dem Eigentümer unverzüglich anzuzeigen.

**6. Die Versicherung:** Der Mieter muss verpflichtet werden zu gewährleisten, dass das Luftfahrzeug im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften versichert wird. Gegebenenfalls ist an eine Insassenunfallversicherung zu denken, und vor allem sind Regelungen zur Vollkaskoversicherung zu vereinbaren. Wer bezahlt vereinbarte Selbstbeteiligungen? Wer den Entfall im Vorhinein gewährter Schadensfreiheitsrabatte? Vor allem bei Flottenversiche-

rungen kann dies schnell teuer werden. Wer trägt zum Beispiel im Teilschadenfall einen eventuellen merkantilen Minderwert? Wer trägt das Risiko der Unter- oder Überversicherung? Ist eine feste Taxe vereinbart oder der „Zeitwert“ versichert, über den dann Streit entstehen kann? Wer bezahlt nicht versicherte Betriebsschäden, zum Beispiel für Triebwerksschäden o. ä.?

**7. Gerichtsstand und anwendbares Recht:** Bei Auslandsbezug sollte dies dringend geregelt werden.

Wie gesagt: Das ist lediglich eine Sammlung von Punkten. Anhand der konkreten Idee, warum ein Flugzeug dauerhaft oder zeitweilig an einen anderen Halter gehen soll, ist dies individuell zu ergänzen oder auch zu kürzen. Vor allem bei hohen Werten sollte gegebenenfalls doch weitere juristische Hilfe in Anspruch genommen werden.

Text: Verena Kölle,  
Frank Dörner (air-law.de)  
Grafik: Bernd Heuberger

## LUFTSPORTJUGEND

# INSGESAMT 100.000 EURO FÜR VEREINE ZU GEWINNEN JETZT BEIM LOTTO SPORTJUGEND- FÖRDERPREIS MITMACHEN!



**Interessant auch für Luftsportvereine: Gemeinsam mit dem Landessportverband und dem Kultusministerium schreibt Lotto Baden-Württemberg den Sportjugend-Förderpreis aus. Der Wettbewerb richtet sich an Sportvereine mit vorbildlicher Jugendarbeit. Wer mitmachen möchte, stellt das Projekt auf [www.sportjugendfoerderpreis.de](http://www.sportjugendfoerderpreis.de) ein oder schickt die Bewerbung an Toto-Lotto.**

Teamgeist, Solidarität und Fairplay – das leben die Sportvereine in Baden-Württemberg. „Unsere Vereine übernehmen eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe, gerade auch durch ihre Jugendarbeit“, sagt Lotto-Geschäftsführer Georg Wacker.

„Mit unserem Wettbewerb möchten wir das herausragende ehrenamtliche Engagement belohnen.“

Prämiert werden Aktionen der Vereinsjugendarbeit aus den Jahren 2019 und 2020. Sie reichen vom Engagement für das Gemeinwohl über Partizipation von Kindern und Jugendlichen bis hin zu Veranstaltungen und Freizeitaktivitäten. Auch auf Angebote der digitalen Jugendarbeit, Projekte zu Inklusion, Integration und Nachhaltigkeit ist die Jury gespannt. Selten war gesellschaftlicher Zusammenhalt stärker gefragt als in der Corona-Krise. Auch hier war und ist auf die Sportvereine Verlass. Mit großer Flexibilität und Kreativität improvisieren sie im

Trainingsalltag oder unterstützen durch Nachbarschaftshilfe. Für dieses beispielgebende Engagement vergibt die Jury Sonderpreise.

Der Wettbewerb ist mit 100.000 Euro dotiert. Die Siegerehrung findet im Sommer 2021 im Europa-Park statt. Bewerbungsunterlagen gibt es bei den Sportorganisationen und in den Lotto-Annahmestellen. Unter [www.sportjugendfoerderpreis.de](http://www.sportjugendfoerderpreis.de) können Bewerbungen auch online eingereicht werden. **Bewerbungsschluss ist am Montag, 11. Januar 2021.**

Text: [red./Lotto Baden-Württemberg](http://red./Lotto Baden-Württemberg)

## MODELLBALLONFAHREN

## DER ETWAS ANDERE LUFTSPORT



Beim Treffen der Ballone geht es bunt zu

Schon von Kindesbeinen an hatte Björn Eickmeyer regelmäßigen Kontakt mit dem Ballonsport. Inzwischen hat er seine „Nische“ gefunden, einen eigenen Modellballon gebaut und genießt den Sport in freier Natur.

Der DAeC sprach mit dem 48-Jährigen aus Münster über seinen sportlichen Werdegang, wie lange es braucht, um einen Modellballon zu bauen, und weshalb Modellballonfahren keine bloße Spielerei ist.

► **Wie und wann bist du in die Modellballon-Szene eingestiegen?**

Ich hatte sozusagen statt Räppelchen (Anmerkung der Redaktion: Rassel) und Milchflasche einen Sandsack und eine Flasche Propangas in der Wiege liegen (lacht). Schon mein Opa ist Ballon gefahren, und mein Vater geht dem Sport immer noch begeistert nach. Ich hatte also von Kindesbeinen an jede Menge Kontakt zu den „großen“ Ballonen. Irgendwann wurden dann die ersten Ballone aus Seidenpapier gebaut und steigen gelassen. Den ersten Modellballon habe ich gemeinsam mit damaligen anderen Vereinsmitgliedern gebaut, da war ich 16 Jahre alt.

► **Und wann kamst du zu deinem ersten eigenen Modellballon?**

Meinen ersten eigenen Modellballon habe ich wenig später durch Zufall über einen Bekannten bekommen können. Der hatte Kontakt zu einer großen deutschen Brauerei, die damals der Sponsor der Ballon-Nationalmannschaft war. Die Brauerei hatte den Modellballon damals für eine Sportpräsentation anfertigen lassen, die in der Sauerlandhalle stattfand. Meinen ersten kompletten Eigenbau habe ich dann 1994 realisiert.



Björn Eickmeyer beim Aufrüsten eines Modellballons

► **Du baust also selber Modellballone? Wie lange dauert sowas?**

Das kommt auf viele Faktoren an: wie erfahren du bist und ob du wirklich alles vom Korb über den Brenner bis hin zur Hülle selber machst. Heute kann man alle Komponenten kaufen, und vor allem im Hinblick auf den Brenner würde ich dazu raten. Das gab es Mitte der Neunziger aber alles noch nicht so in dem Maße. Ich habe sogar den Korb selber geflochten und mir jeden Schritt selber beigebracht. Das war manchmal fast schon zum Verzweifeln, aber letztlich haben sich die eineinhalb Jahre Bauzeit mehr als gelohnt. Den Ballon lasse ich heute noch regelmäßig steigen.

► **Was macht für dich das Modellballonfahren aus?**

Die Sportart findet in völligem Einklang mit der Natur statt. Wenn ich Lust habe, das Ding zu fahren, dann packe ich den Ballon vor Sonnenaufgang in den Fahrradanhänger und fahre ins Grüne, auf eine Wiese oder so. Theoretisch braucht es dafür kein Vereinsgelände oder Modellflugplatz. Allerdings sollte man einen Aufstieg mit dem Eigentümer des Grundstücks im Voraus absprechen und erklären, was man auf seinem Grund und Boden gerne machen würde, damit es keinen Ärger gibt. Auch sollte man darauf achten, nicht unnötig quer über bewirtschaftete Felder zu laufen und in den Treckerspuren bleiben. Besonders fasziniert mich auch die Ruhe, in der die Sportart vorstatten geht.



Wenn der große Ballon auf den kleinen trifft



Auch ein Modellballon muss gewartet werden: Björn Eickmeyer checkt einen Brenner

► **Äh Moment, vor Sonnenaufgang?**

Ja, klar. Ballonfahren ist eine sehr wetterabhängige Sportart und gerade im Sommer nichts für Langschläfer (lacht). Die günstigsten Startbedingungen herrschen immer zum Sonnenaufgang oder vor Sonnenuntergang. Mit der Sonne kommt die Thermik, und die ist unserem Hobby eher hinderlich. Viel Wind können wir einfach nicht gebrauchen.

► **Würdest du Modellballonfahren als Nischensportart ansehen?**

Auf jeden Fall. Dabei ist das eigentlich schon komisch, da unsere Modelle ja mit rund sieben bis neun Metern Höhe stets gut sichtbar sind und viele Menschen anlocken. Allerdings ist die Zahl derer, die dem Sport regelmäßig nachgehen, doch



überschaubar. Ich kenne in meiner Region eine Handvoll Menschen, die außerhalb von Veranstaltungen ihre Modelle regelmäßig fahren. Einfach so, am Wochenende auf der Wiese, nur zum Spaß eben.

► **Was würdest du jedem, der mit dem Hobby beginnen will, mit auf den Weg geben?**

Modellballonfahren ist keine Spielerei, sondern ein ernst zu nehmendes Hobby mit viel Verantwortung, denn da wird mit Propangas und offener Flamme gearbeitet. Und auch kein ganz günstiges Hobby. Klar kann ich bei einem kompletten Selbstbau Geld sparen, aber das ist natürlich auch nicht für jeden ratsam oder umsetzbar. Und natürlich darf ich beim Material auch nicht so sehr sparen, um die eigene Sicherheit zu gewährleisten und die anderer nicht zu gefährden. Vielleicht sollten Interessierte auch erstmal bei einem der Heißluftballon-Treffen in Deutschland oder einem reinen Modellballon-Meeting vorbeischaun, die im Brigachtal, Heldburg und Althütte stattfinden. Oder sie schauen auf meiner Webseite [www.modellballooning-ms.de](http://www.modellballooning-ms.de) vorbei.

► **Was würdest du dir zukünftig für die Sportart wünschen?**

Dass sich das Wetter auch mal so zeigt, wie man es von früher gewohnt ist. Ich habe hier sechs Hüllen liegen, die wollen bewegt werden. Und dass die Kontaktbeschränkungen bald wieder gelockert werden können. Momentan sind Kontakte ja beschränkt, da kannst du natürlich nicht oder nur sehr begrenzt mit Freunden Ballon fahren. Außerdem wünsche ich mir, dass der Luftraum frei für uns alle bleibt und jeder mit dem anderen respektvoll umgeht, egal welche Sportart er ausübt. Das ist nämlich auch nicht immer selbstverständlich.

Text: Christian Mannsbart/DAeC  
Fotos: Björn Eickmeyer



SERIE ZUM FALLSCHIRMSPORT IM BWLV

## MEHR ALS NUR ADRENALIN (8)

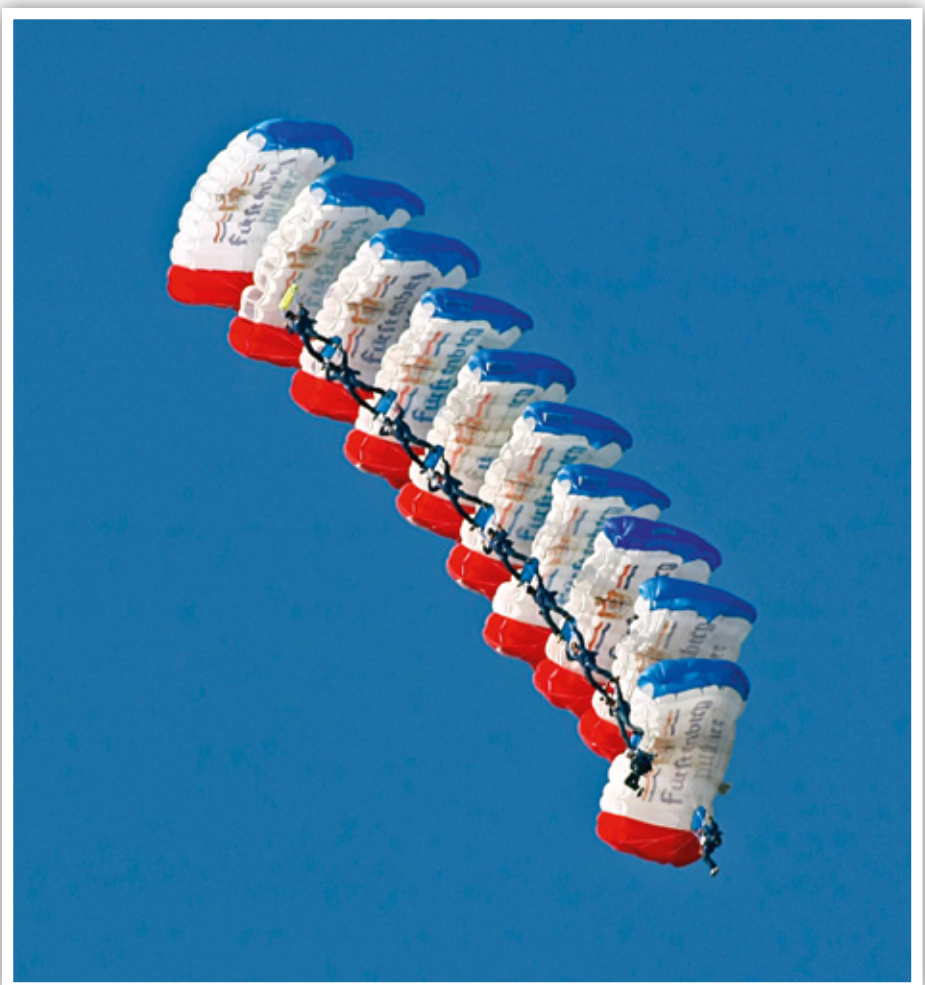
Beim Side by Side richten die Springer ihre Schirme nebeneinander aus

Im achten Teil der aktuellen BWLV-Serie zum Fallschirmsport geht es nicht um die Phase des freien Falls. Vielmehr wird das Kappen-Formationspringen vorgestellt, das sich in der Zeit nach der Schirmöffnung abspielt.

Ein Fallschirmsprung ist mit der Öffnung des Schirms keineswegs beendet – zeitlich gesehen ist die Phase der Schirmfahrt nämlich sogar länger als der Freifall. Eine weitere, faszinierende Disziplin des Fallschirmsports nutzt eben diese Zeit: das Kappen-Formationspringen.

Nicht nur im Freifall, sondern auch am geöffneten Schirm lassen sich Formationen bilden. Die Springer verlassen dazu das Luftfahrzeug in einer geringeren als der üblichen Absetzhöhe von 4.000 Meter – also in der Regel schon in einer Höhe von etwa 2.000 bis 2.500 Meter. Die Schirme werden dabei unmittelbar nach dem Absprung geöffnet. Es können sowohl statische als auch dynamische Formationen gebildet werden.

In der Disziplin „Vierer-Rotation“ zum Beispiel bilden vier Springer einen Stapel („Stack“), der jeweils oberste verlässt dann seine Position und fliegt von unten wieder an die Formation heran. Sobald



Echte Könnner am Werk: Der Zehner-Stapel der bekannten Fürstenberg-Formation

er dort wieder angedockt hat, gilt dies als Punkt, die Arbeitszeit beträgt dabei 90 Sekunden. Ebenso können Sequenzen aus verschiedenen Figuren gebildet werden, ähnlich wie beim Formationspringen im freien Fall.

Für spektakuläre Anblicke sorgen auch größere Kappenformationen. So liegt der deutsche Rekord seit 1998 bei 20 Springern; der Weltrekord (geflogen im November 2007) steht gar bei 100 Springern.

Auch bei dieser Art des Fallschirmsports ist ein hohes Maß an Disziplin und Konzentration von jedem Sportler gefragt. Einen Eindruck davon, wie präzise alles ablaufen muss, vermitteln Videos wie etwa jenes unter [www.youtube.com/watch?v=jz8NIYTxlr8](http://www.youtube.com/watch?v=jz8NIYTxlr8) (oder direkt per QR-Code).



Für die zur Verfügung gestellten Bilder gilt ein herzlicher Dank dem Fürstenberg-Fallschirm-Team, das dem einen oder anderen sicher von Fliegerfesten oder ähnlichen Anlässen bekannt ist.



**Auch ein sogenannter Upside down, bei dem einer der Springer mit dem Kopf nach unten an einem anderen hängt, gehört zum beeindruckenden Repertoire des Fürstenberg-Fallschirm-Teams**



**Der Downplane entsteht aus einem Side by Side. Danach bewegen sich zwei Springer mit ihren Schultern oder Fallschirmen so voneinander weg, dass ein Drehpunkt am Beingriff der Springer entsteht**



Das Interesse am Fallschirmsport ist groß, nicht zuletzt durch Veranstaltungen wie die BWLV-Airgames oder das BWLV-Schnupperspringen. In dieser Serie gibt es deshalb eine Reise durch die Welt der Fallschirmspringer. Es wird erklärt, wie man zum Springer wird und welche Disziplinen dieser facettenreiche Sport bietet. Da im Rahmen dieser Artikel natürlich nicht alles im Detail beschrieben werden kann, darf sich jeder, der mehr wissen möchte, gern unter [froeschle@bwlv.de](mailto:froeschle@bwlv.de) mit dem Referat Fallschirmsport in Verbindung setzen.

Text: Robert Froeschle, Referent für Fallschirmsport im BWLV  
Fotos: Fürstenberg-Fallschirm-Team



GERMAN OPEN F3F

# GUTE LEISTUNGEN VOR MALERISCHER KULISSE



Die Hangsegelflieger unter den Modellern trugen ihre Deutsche Meisterschaft am Kap Arkona auf Rügen aus

Vom 16. bis 18. Oktober fanden am Kap Arkona auf der Insel Rügen die internationalen Deutschen Meisterschaften der Klasse F3F (Hangsegelflug) statt. Von ursprünglich gemeldeten 70 Teilnehmern konnten nur 30 teilnehmen. Die Piloten machten mit Höchstleistungen auf sich

aufmerksam, und auch der Nachwuchsbereich macht Hoffnung für die Klasse. Folgende Sieger wurden gekürt:

Deutscher Meister Andreas Herrig (MFSC TU Dresden), Vizemeister Soren Krogh (Dänemark), dritter Platz Erik Schufmann

(MFSC TU Dresden), Deutscher Juniorenmeister Mikkel Krogh Petersen (Dänemark). Mehr Infos gibt es unter [www.daec.de/news-details/german-open-f3f-2020/](http://www.daec.de/news-details/german-open-f3f-2020/).

Text: DAeC  
Foto: Franz Demmler

## FREIFLUG

# DEUTSCHLAND-CUP 2020

180 Freiflieger haben sich in dieser Saison an 19 nationalen Wettbewerben beteiligt, um Punkte für den Deutschland-Cup zu holen. Trotz Corona- und Wetter-

verschiebungen und -absagen mussten nur sieben Wettbewerbe ausfallen. In der Seglerklasse F1A lag am Ende Dirk Halbmeier vorn, bei den Gummimotor-

modellen F1B Manfred Barg und bei den Verbrennern F1C Michael Sondhauß. Bei den kleinen Seglern F1H gewann Thomas Weimer, bei den Elektroseglern Mike Amthor und bei den kleinen Elektrischen Ronny Selke.

Auch die 32 Jugendlichen schlugen sich sehr gut: Florian Jäckel war Bester bei den F1B-Junioren und kam gleichzeitig in der Gesamtwertung auf Platz zwei. Der Sieger in F1S-Junioren, Kenny Selke, schaffte es auf den vierten Gesamtplatz.



Thomas Weimer, Sieger des Deutschland-Cups in der Klasse F1H



Alle Ergebnisse gibt es unter [www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020](http://www.thermiksense.de/wettbewerbsergebnisse-2020)

Text und Foto:  
Bernhard Schwendemann



**THEORIEKURSE BWLV-MOTORFLUGSCHULE 2021**

Stand 10.12.2020

Kurse	PPL (A) Teil FCL Vollzeitkurse (13 Tage siehe Kursplan)	PPL (A) Teil FCL Wochenendkurs (13 Tage siehe Kursplan)	BZF II Sprechfunk Deutsch VFR	BZF I – Zusatz Sprechfunk Englisch VFR (Aufbaukurs für BZF-II-Scheininhaber)	AZF – Zusatz Sprechfunk Englisch IFR (Aufbaukurs für BZF-I-Scheininhaber)
Termine	27.02. bis 11.03.21 31.07. bis 12.08.21	18.09. bis 27.11.21	Sa. 13.03.21 Sa. 03.07.21 Sa. 16.10.21	Sa. 24.04.21 Sa. 13.11.21	Sa. 27.03.21 Sa. 04.12.21
Uhrzeit	Täglich 9 bis 16.30 Uhr	Samstag u. Sonntag 9 bis 16.30 Uhr	9 bis 12 Uhr zzgl. zwei weitere Sprechtermine	Ein Kursvormittag 9 bis 11 Uhr zzgl. drei Sprechtermine	Ein Kurstag 9 bis 16.30 Uhr zzgl. vier Sprechtermine
Kursgebühr	885 Euro	885 Euro	240 Euro	240 Euro	270 Euro

**Vollzeit- und Wochenendkurse** sind reine Theorieblöcke.

**Theorieprüfungen** finden regelmäßig im Regierungspräsidium Stuttgart statt.

**Sprechfunkkurse** sind reine Theorieblöcke. Die Sprechübungen werden in Gruppen (maximal sechs Teilnehmer) i. d. R. abends von 19 bis 22 Uhr durchgeführt. Die Sprechübungsabende werden innerhalb der Gruppe vereinbart und sind im Preis enthalten.

**Sprechfunkprüfungen** werden bei der Bundesnetzagentur Reutlingen und im Regierungspräsidium in Freiburg abgelegt.

**Für alle Kurse gilt** eine Mindestteilnehmerzahl von fünf Personen. Bei Nichterreichen dieser Zahl behalten wir uns das Recht vor, bis eine Woche vor Kursbeginn abzusagen.

Weitere Kursangebote: [www.motorflugschule.info](http://www.motorflugschule.info)  
 BWLV-Motorflugschule: 07021 - 54051 / Montag bis Freitag 9 bis 12 und 13 bis 16 Uhr

**MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER BUKO ULTRALEICHTFLUG  
 VORSTAND BESTÄTIGT**

Bei der virtuellen Mitgliederversammlung der Bundeskommission (BuKo) Ultraleichtflug im DAeC wurde der bisherige Vorstand mit Wolfgang Lintl an der Spitze für die nächsten drei Jahre im Amt bestätigt. Als Stellvertreter wurde Bolislaw Richter bestätigt.

Die Vertreter von elf Landesverbänden stimmten auch über die Fachreferenten ab. Neu dabei sind Robert Artmann aus Bayern für den Bereich Ausbildung und Michael Kania als Sportreferent. Wie bisher kümmert sich Torsten Gutzeit um die Themen Finanzen und Sicherheit, das Technik-Referat nimmt Klaus Dieter Weber vorerst weiter wahr. Für die Zukunft

wird sich der Vorstand der Bundeskommission vor allem damit beschäftigen, die möglichen Beschränkungen durch eine neue Landeplatzlärmschutzverordnung abzuwehren und Konsequenzen für die Flugsicherheit aus den bisherigen Unfallanalysen zu ziehen. Darüber hinaus soll das Luftsportgeräte-Büro bei den Themenfeldern Ausbildung und Selbststeueranlagen mit dem Input aus der Mitgliedschaft unterstützt werden.



Text und Foto: **Wolfgang Lintl wurde als Vorsitzender der BuKo UL wiedergewählt**  
 BuKo UL im DAeC

FLUG ÜBER DEN BODENSEE

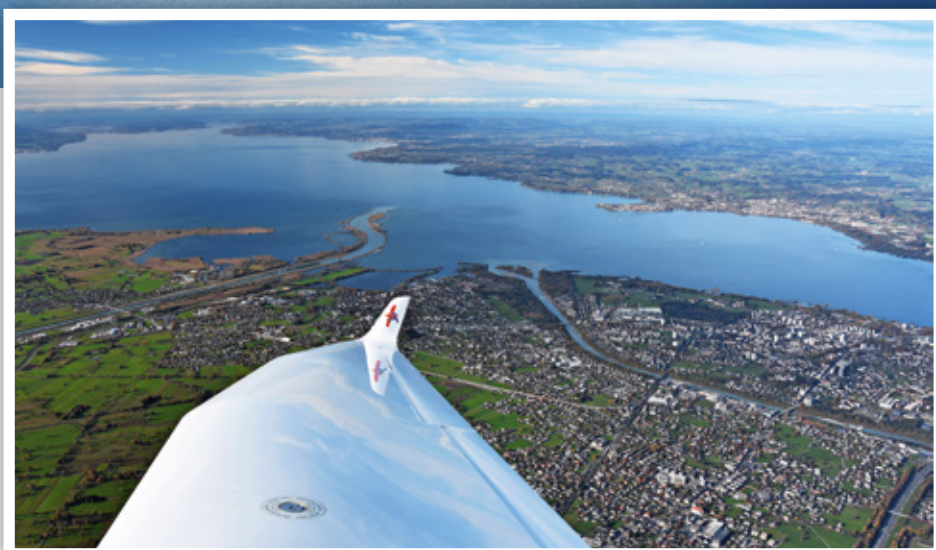
# BEEINDRUCKENDER BLICK AUF „DEUTSCHLANDS GRÖSSTE BADEWANNE“

Die Farbunterschiede zwischen Seewasser und zufließenden Gewässern rund um Lindau, das hier abgebildet ist, kommen durch verschiedene Temperaturen, aber auch durch die mitgetragenen Sedimente aus den Alpen zustande

Dass es sich auch im Winter lohnt, über den Bodensee zu fliegen, zeigen einmal mehr die eindrucksvollen Aufnahmen, die Heinz Mauch bei einem Ausflug mit seinen Vereinskameraden der Fliegergruppe Leutkirch am 2. November gelungen sind. Aus einer Aquila heraus hat Mauch dabei wunderschöne Motive eingefangen.

Seine Bilder zeigen unter anderem das auf einer Insel am nordöstlichen Bodensee-Ufer gelegene Lindau. Aber auch die Einmündungen des Rheins und der Bregenzer Ach in der Nähe von Bregenz sind hervorragend zu erkennen. Bleibt noch der Säntis, der schon aus vielen Kilometern erkennbare Schweizer Bodensee-Hausberg, der ebenfalls mit brillanten Aussichten lockte. Alles in allem ein Ausflug, der nicht nur den Beteiligten viel Spaß gemacht, sondern die Faszination des Fliegens wieder sehr schön illustriert hat.

Text: red.  
Fotos: Heinz Mauch



In Hard bei Bregenz mündet der Rhein in den Bodensee, gut erkennbar links der Tragfläche. Rechts der Tragfläche ist die Bregenzer Ach zu sehen, die ebenfalls in die „größte Badewanne Deutschlands“ fließt



Bei bestem Föhnwetter und im Steigflug zum Säntis in der Schweiz gab es in 6.000 Fuß die schönsten Ausblicke. Am Säntis selbst in über 8.500 Fuß war der Bodensee im Norden zu sehen



600-KILOGRAMM-UL

## DER STAND DER DINGE AUS SICHT DES LSG-B ALS ZULASSUNGSSTELLE

Die „Bristell“ beim Ortstermin in Braunschweig

**Wie steht es eigentlich um die Zulassung von 600-Kilogramm-Ultraleichtflugzeugen und was muss dabei beachtet werden? Frank Einführer vom Luftsportgeräte-Büro im DAeC (LSG-B) berichtet von den vielfältigen Vorgaben und der manchmal recht schwierigen Umsetzung.**

Kurz vor Schreiben des Artikels konnte ich den Musterzulassungsschein der „Bristell“ für die Firma BRM AERO aus der Tschechischen Republik unterschreiben. Die Abschlussarbeiten wurden mit der deutschen Übersetzung des Flug- und Betriebshandbuches abgeschlossen. Abschlussarbeiten im „600-Kilogramm-Programm“ sehen im Inhalt unter anderem wie folgt aus:

Vollständige Musterprüf-Checkliste der Lufttüchtigkeitsforderungen UL

- Abschlussprüfung mit Vervollständigung der Gutachten und Adaptionsbescheinigungen
- Nachflug- und Nachwägeprotokoll
- Lärmessprotokoll
- Flug- und Betriebshandbuch
- Instandhaltungsprogramm
- Gerätekenntblatt und Musterzulassungsschein
- Rechnungsstellung

Möglichkeiten für „Auflastungen“ bereits verkaufter und zugelassener UL werden von den Herstellern zum Teil

nachgereicht. Dies geschieht in Form einer Technischen Mitteilung, welche vom LSG-B genehmigt werden muss und ausschließlich beim Hersteller oder beauftragten Musterbetreuer erhältlich ist.

Da in jedem Fall eine neue geänderte Musterzulassung mit einer mit 66... beginnenden Gerätenummer erteilt wird, muss anschließend auch eine geänderte Verkehrszulassung für das jeweilige UL ausgestellt werden. Dies geschieht nach Durchführung der Technischen Mitteilung mit den neuen Dokumenten des Prüfers und Herstellers.

### Die Zulassungsmöglichkeiten des LSG-B sind begrenzt

Das Jahr 2019 wurde im LSG-B mit einem leichten Jahresüberschuss von rund 8.000 Euro bei einem Jahresumsatz von 475.000 Euro abgeschlossen. Damit konnten kleine Investitionen vor allem im EDV-Bereich für Rechenprogramme und Support getätigt werden. Gleichzeitig konnte der erfreuliche Durchschnitt der vergangenen Jahre erreicht werden. Es bedeutet aber auch, dass das LSG-B keine großen Sprünge machen kann. Die Gebühreneinnahmen sind im Rahmen der vorgeschriebenen Kostendeckung und strengen Vorgaben der Kostenverordnung der Luftfahrtverwaltung zu planen.

Wie bereits an dieser Stelle berichtet, sind mit Beginn des Jahres 2020 die

Einnahmen aus den Lizenzverlängerungen weggefallen, da sie nunmehr unbefristet sind. Schon aus diesem Grunde sind wir sehr interessiert daran, Musterprüfvorgänge abzuschließen, damit die Einnahmen aus der Musterzulassung generiert werden. Es wäre daher widersinnig zu behaupten, dass Bearbeitungen verzögert werden.

### Mithilfe der Hersteller ist gefragt

Als wir noch nicht so viele Musterzulassungen zu bearbeiten hatten, konnten und wollten wir auch Einzelstückänderungen durchführen. Genau das Gegenteil ist nun der Fall. Daher bitten wir schon seit zwei Jahren, wenn nicht unbedingt notwendig, diese Änderungen in der Zeit der 600-Kilogramm-Musterprüfungen zurückzustellen. Wir müssen das von unserer Seite jedenfalls, und dies führt verständlicherweise auch manchmal zu Unmut der einzelnen Kunden. Gutachterliche Tätigkeiten können zwar auch regelmäßig nach „draußen“ vergeben werden, die Endbearbeitung muss jedoch im LSG-B erfolgen.

Unser Ziel ist es, jeden Hersteller nach und nach in einer vertretbaren Zeit zu bedienen – je nachdem, wie vollständig und selbständig dieser die geforderten Nachweise nach Checkliste einreicht. Nicht zuletzt spielt auch eine Rolle, wie Lärmess- und Ortstermine stattfinden können und dürfen.

Bis zum 1. November 2020 abgeschlossene Musterzulassungen mit erhöhter Abflugmasse:

**Bristell LSA**

Nr. 66253 am 27. Oktober 2020

**Remos GX und GXiS**

Nr. 66109.3 am 14. September 2020

**Eurostar SLW-Sport**

Nr. 66155.7 am 10. September 2020

**C 42 C und C 42 CS**

Nr. 66141.7 am 4. August 2020

**CTLS und CTLSi**

Nr. 66151.4 am 21. Juli 2020

**Breezer B400-6**

Nr. 66178 am 3. Dezember 2019

**Aveko VL-3 E/F**

Nr. 66214 am 14. August 2019

Text und Foto:  
Frank Einführer, LSG-B

LUFTSPORTGERÄTE-BÜRO

**LUFTTÜCHTIGKEITSFORDERUNGEN FÜR ELEKTRO-UL**

Die Lufttüchtigkeitsforderungen für Ultraleichtflugzeuge (LTF-UL) wurden um den Einbau von Elektroantrieben erweitert. Die neue LTF-UL ist in Kraft getreten, und die Änderung wurde am 23. November 2020 im „Bundesanzeiger“ verkündet. Die LTF-UL vom 19. Mai 2020 wurde bereits in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL 2-574- 20) bekanntgegeben. Musterzulassungen mit Elektroantrieben sind ab sofort auch bei den 600-Kilogramm-UL möglich.

Text: DAeC

PAUL WISSMANN VOM LSV DEGERFELD

**EIN TALENT STARTET DURCH**

**SEGELFLUG**



Der 19-jährige Paul Wissmann vom LSV Degerfeld hat sein erfolgreiches Jahr mit einem Vizemeistertitel der Junioren in der Standardklasse gekrönt

Paul Wissmann ist 19 Jahre jung und Segelflieger beim Luftsportverein Degerfeld. Als Sportsoldat im Segelflug eröffnete sich ihm im vergangenen Jahr eine Möglichkeit, von der sicher einige Piloten träumen – ein ganzes Jahr fliegen, und das auch noch gegen Bezahlung. Mit Erfolg: Er wurde Deutscher Vizemeister der Junioren in der Standardklasse.

Im Frühjahr 2018 machte Wissmann seinen Segelflugschein auf dem Degerfeld. Die nächsten anderthalb Jahre habe er dann nur noch ans Fliegen gedacht, wollte immer mehr verstehen, erzählt er. Vor allem der Streckenflug habe ihn schon während seiner Flugausbildung total fasziniert, so der 19-Jährige. Ihn habe es schon immer beeindruckt, wie man alleine die Energie der

Natur nutzen könne, um möglichst weite Strecken zu fliegen.

Ein besonderer Reiz sei für ihn außerdem, dass man vor jedem Flug nie wisse, was genau passiert. So entstünden immer wieder neue Herausforderungen und Überraschungen. „Das ist einfach genial“, sagt Wissmann. Nach Scheinergott habe er dann jede freie Minute für

den Streckenflug genutzt und konnte sehr schnell immer bessere Ergebnisse erzielen. In dieser Zeit habe er dann schon von der Möglichkeit des freiwilligen Wehrdienstes als Sportsoldat erfahren. Dass er es selbst jedoch in diesen Kader schaffen würde, konnte er sich zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorstellen.

## Ein Jahr als Sportsoldat

Im Sommer 2019 ging dann plötzlich alles ganz schnell: Wissmann gewann in Aalen die Qualifikation für die Deutsche Meisterschaft der Junioren und machte so den Landestrainer auf sich aufmerksam. Dieser habe ihn darin bestärkt, sich für das Jahr als Sportsoldat zu bewerben. Wissmann gelang es, sich gegen einige Mitbewerber durchzusetzen und so begann für ihn im Januar 2020 das Jahr als Sportsoldat.

Die Bundeswehr subventioniert mit diesem Modell Athleten, die besonders gute Leistungen erbringen, um deutsche Sportler international konkurrenzfähig zu machen. Paul Wissmann hatte so die Möglichkeit, sich ein Jahr lang komplett auf den Segelflug zu konzentrieren und an verschiedenen Wettkämpfen teilzunehmen.

Coronabedingt konnten zwar nur wenige Wettbewerbe stattfinden. Seine Leistung kann sich dennoch sehen lassen. Wissmann legte im vergangenen Jahr ca. 30.000 Flugkilometer zurück und saß 415 Stunden im Cockpit. Sein weitester Flug führte ihn mit 900 Kilometern von Hammelburg über den Thüringer Wald und den Bayrischen Wald nach Albstadt und dann wieder zurück nach Hammelburg.



Im vergangenen Jahr hat Wissmann 30.000 Flugkilometer zurückgelegt und dabei atemberaubende Ausblicke erlebt

Den größten Teil der Flüge absolvierte er in einem Ventus 3. Diesen bekam er für das Jahr als Sportsoldat zur Verfügung gestellt. „Die Tatsache, dass du jederzeit Zugriff auf so ein tolles und leistungsfähiges Flugzeug hast, ist einfach genial“, so der 19-Jährige. Die Krönung war dann der deutsche Junioren-Vizemeistertitel in der Standardklasse.

## Auch der DAeC fördert den jungen Luftsportler

Neben diesen sportlichen Leistungen hatte Paul Wissmann sogar die Möglichkeit, einen Flug zu erleben, der auf der Wunschliste vieler Segelflieger steht: von Garmisch über den Alpenbogen in die Provence und am nächsten Tag wieder zurück. Dies sei für ihn persönlich der schönste Flug gewesen, so der junge Luftsportler.

Am 31. Januar 2021 endet für Paul Wissmann die Zeit als Sportsoldat. Wegen seiner sehr guten Leistungen darf er sich jedoch auch im kommenden Jahr über Förderung freuen. Durch das Sponsoring des DAeC, bei dem Paul Wissmann das Förderflugzeug Nimbus 4 „EP“ nutzen darf, bietet sich ihm nochmals die Möglichkeit, sich voll und ganz auf das Fliegen zu konzentrieren und hoffentlich an einigen Wettbewerben teilnehmen zu können. Seine Ziele fürs kommende Jahr hat er bereits vor Augen: Natürlich hofft er auf weitere sportliche Erfolge, möchte dieses unbeschreibliche Gefühl des Fliegens aber gerne weitergeben und daher seine Fluglehrerlizenz machen.

Text: Jennifer Mayer  
Fotos: Paul Wissmann

– 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](http://fallschirmservice-nathrath.de)

# EIN PLATZFLIEGER KOMMT ZUM STRECKENFLUG

**Manchmal dauert es im Leben eines Segelfluggpiloten etwas länger, bis er den Streckenflug entdeckt. So ging es auch Reinhold Auth; er war erst im vergangenen Jahr auf diese Möglichkeit gestoßen. Nun hatte er die Gelegenheit, den BW1 des Vereins zur Förderung des Strecken- und Wettbewerbssegelflugs Baden-Württemberg (SBW-Förderverein) zu nutzen. Nachfolgend berichtet er über seine Erfahrungen.**

Im vergangenen Jahr hatte ich im adler bereits über das Fliegerlager der FG Geislingen und die Erfahrungen mit dem BW2 (Discus 2b) geschrieben. Die Nutzung des Flugzeugs damals ermöglichte es mir, später den nächsten Schritt zu gehen und im Mai dieses Jahres den Typwechsel zum vereinseigenen Discus 2c FES zu machen.

Das diesjährige Fliegerlager auf dem Berneck wollte ich nun nutzen, um mit dem BW1 (Duo Discus) Streckenflugerfahrung zu sammeln. Der letzte Samstag im Juli war ein idealer Termin. Noch morgens über WhatsApp den erfahrenen Copiloten Helmut Kölle organisiert und mit den Fliegerkameraden alle vereinseigenen Segler aus der Halle zum Start geschoben, dann starteten wir mit der Winde.

## **Effizientes und zielstrebiges Fliegen**

Am Albtrauf kommt man relativ sicher in die Luft. Entweder es steigt an der Bad Ditzenbacher Steige oder über der Wallfahrtskirche Ave Maria. Meine erste Lektion beim Streckenflug kam sofort von der Stimme im zweiten Sitz: „Effizient und zielstrebig fliegen“. Also sofort in der Thermik verlagern und zentrieren, um das Optimum an Steigen zu bekommen.

Die zweite Lektion lautete: „Relativ früh die nächste Thermikquelle anfliegen bzw. suchen.“ Also ging es Richtung Süden über die Autobahn A8. Ich stieg bei Merklingen bis auf 1.800 Meter, um dann sofort weiter Richtung Zementwerk Schelklingen zu gleiten. Die dritte Lektion hieß: „Nicht jeden schwachen Bart nutzen und möglichst wenig kreisen.“ Lektion Nummer vier lautete dann: „Die niedrigere Höhe positiv sehen, um sich Wolkenstraßen zu merken und die



**Blick auf Freiburg aus dem BW1 des SBW-Fördervereins**

Wannen und Fetzen der dunklen Wolken als Aufstiegsquellen anzusteuern.“

## **Den Wohlfühl-Übungsraum verlassen**

So ging es mit Westkurs vorbei an Münsingen und Richtung Klippeneck. Meinen Wohlfühl-Übungsraum zwischen Geislingen, Ulm, Blaubeuren und Laichingen hatte ich nun endgültig verlassen. Der Flugplatz Hayingen kam in Sicht und Frequenzwechsel wurden wegen der Kontrollzonen notwendig. Vorbei am Klippeneck ging es Richtung Schwarzwald überwiegend im Geradeausflug.

Die fünfte Lektion war, die richtige Geschwindigkeit für die jeweilige Luftmasse zu finden. Ich war mal zu schnell oder auch wieder zu langsam. Und dann lag der Schwarzwald schließlich zu unseren Füßen. Feldberg, Herzogenhorn, Schluchsee, Titisee und Skisprungschanzen zur Linken und vor uns Kirchzarten mit dem Blick auf Freiburg im Breisgau. Einfach schön anzuschauen! Übrigens: Drückte da nicht die Blase und war die Konzentration nach zwei Stunden Flug nicht bereits verbraucht? Deshalb ging es zurück, denn es sollte ja ein tolles, entspanntes Streckenflugerlebnis werden.

## **Weitere Übung ist nötig**

Mit südöstlichem Kurs konnten wir die zwei Arme des Bodensee-Westteiles bewundern und die Kontrollzone Zürich kam näher. Erste Regentropfen fielen, aber die Thermik-Wolkenstraßen ostwärts waren zuverlässig. Mein Copilot übernahm das Ruder, damit ich mich kurz entspannen konnte. Sehr schön war jetzt die nördliche und südliche Begrenzung der Schwäbischen Alb zu sehen. Schon weit vor Münsingen signalisierten unsere Instrumente ein sicheres Abgleiten zum Berneck, mein erster 300-Kilometer-Flug ging zu Ende.

Als ich einige Tage später die Lektionen einsitzig mit dem BW1 in Oppingen-Au und am Berneck umsetzen wollte, merkte ich, dass mir mein zaghaftes Agieren zwar schöne Fliegerstunden bescherte, aber eine einmalige Streckenflug-Einweisung noch nicht den Durchbruch für Streckenflüge garantierte. Hier ist sicher weitere Übung nötig.

Der Segelflug ist jedenfalls ein toller Sport mit vielen Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten. Nutzt die Angebote des SBW-Fördervereins – es macht Spaß!

Text: red./Reinhold Auth  
Foto: Helmut Kölle

# EINLADUNG ZUR MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Der Förderverein für Segelkunstflug im BWLV lädt zu seiner jährlichen Mitgliederversammlung ein.



**Datum: Samstag, 13. Februar 2021**

**Zeit: 14 Uhr**

**Ort: Veranstaltungshalle „Terminal“  
im Museum Sinsheim, Museumsplatz,  
74889 Sinsheim**

## Tagesordnung:

1. Eröffnung der Jahreshauptversammlung
2. Festlegung der endgültigen Tagesordnung
3. Totenehrung
4. Bericht und Grundsätzliches des Ersten Vorsitzenden
5. Angleichung der Satzung  
Details auf unserer Internetseite
6. Bericht des Schatzmeisters
7. Bericht der Kassenprüfer
8. Genehmigung des Rechnungsabschlusses 2020
9. Entlastung des Vorstandes
10. Ehrungen
11. Terminabsprachen
12. Verschiedenes

Anträge oder Anregungen sind spätestens zwei Wochen vor dem Versammlungstermin bei der Vorstandschaft schriftlich einzureichen.

Alle Vorstandsmitglieder, Beiräte, Kunstfluglehrer und Abordnungen von Vereinen, die einen Kunstfluglehrgang durchführen wollen, treffen sich bereits um 13 Uhr.

**Hinweis:** Aufgrund der aktuellen Vorgaben der baden-württembergischen Landesregierung kann es notwendig werden, die Versammlung abzusagen oder auf einen anderen Termin zu verschieben. Dazu bitte unbedingt die Informationen zur Hauptversammlung auf der Homepage [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com) beachten.

Text: Ralph Rainer

FÜR SEGELKUNSTFLUGLEHRER UND PUNKTRICHTER SOWIE -ASSISTENTEN:

## **(B) EINLADUNG ZUR BILDUNGS-/ FORTBILDUNGSMASSNAHME**

Die Bildungsmaßnahme betrifft die Aus- und Fortbildung aktiver ehrenamtlich tätiger Punktrichter-Assistenten und Punktrichter sowie Hauptschiedsrichter-Assistenten und Hauptschiedsrichter bei Landes- und Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug.

Sie beinhaltet weiterhin die Anleitung für aktive Fluglehrer, Betreuer und Trainer mit Segelkunstfluglehrerberechtigung für die Betreuung angehender und aktiver Wettbewerbspiloten bei Lehrgängen, Trainingsmaßnahmen und Wettbewerben.

**Termin: Montag, 17. Mai, bis Freitag, 21. Mai 2021**

**Ort: Flugplatz Walldürn**

Weitere Infos zur Anmeldung und zum Bildungsplan gibt es unter [www.segelkunstflug.com](http://www.segelkunstflug.com).

**(B):** Die Maßnahme fällt 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](http://www.bwlv.de) → Verband/Service → Unser Verband → Bezahlter Bildungsurlaub). Bitte die gesetzlichen Fristen beachten – der Antrag auf Freistellung laut BzG muss mindestens acht Wochen vorher eingereicht werden!

Text: Wolfgang Kasper



AUSGEZEICHNET:

# EHRUNGEN FÜR BWLV-PILOTEN

Obwohl im vergangenen Jahr viele Wettbewerbe und Meisterschaften coronabedingt nicht stattfinden konnten, hat der DAeC dennoch etliche Segelflieger für ihre hervorragenden Leistungen in der abgelaufenen Saison geehrt. Darunter waren auch einige BWLV-Piloten.

Für ihren dritten Platz in der 18m-Klasse bei der Segelflug-WM in Australien wurde **Katrin Senne** (FSV Sindelfingen) in der Kategorie „Besondere luftsportliche Leistungen“ ausgezeichnet. Gleich doppelt erfolgreich war **Henrik Theiss** (FLG Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal): Er erhielt sowohl den Junioren-Streckenflugpreis der Bundeskommission Segelflug wie auch einen der Förderpreise der Traditionsgemeinschaft Alte Adler.

Auch perspektivisch gesehen stehen die BWLV-Piloten gut da: Das Förderflugzeug Ventus3T „IYB“ der Bundeskommission Segelflug darf unter anderem **Gerrit Neugebauer** (AeC Esslingen) in der kommenden Saison nutzen. Und das Förderflugzeug Nimbus 4 „EP“ der BuKo steht **Paul Wissmann** (LSV Degerfeld, siehe auch Porträt auf Seite 21 dieser Ausgabe) zur Verfügung.

Der BWLV gratuliert allen genannten Luftsportlern sehr herzlich zu diesen tollen Erfolgen und wünscht weiterhin sichere und erfolgreiche Flüge mit allzeit guten Landungen!

Text: red.  
Fotos: DAeC



Gerrit Neugebauer



Katrin Senne



Henrik Theiss

## SPITZENSORT AKTUELLER SPORTING CODE FÜR SEGELFLIEGER VERÖFFENTLICHT

Der FAI Sporting Code 2020, Section 3: Gliding ist unter „IGC Documents“ veröffentlicht worden. Für Piloten gibt es keine Änderung der Regeln, nur Klarstellungen und redaktionelle Änderungen. Mehr Infos gibt es unter [www.fai.org/igc-documents](http://www.fai.org/igc-documents).

Text: DAeC

– Anzeige –

AKADEMISCHE  
FLIEGERGRUPPE  
STUTT GART e.V.

### KALIBRIER AKTION

01.01. - 31.03.2021

Mehrere Logger  
gleichzeitig einschicken  
und bis zu **20%** sparen!

1-2 Logger:	je 40 €
3-4 Logger:	je 36 €
ab 5 Logger:	je 32 €

Beachten Sie auch unseren Express-Service sowie weitere Dienstleistungen und Infos unter  
[www.akaflierg-stuttgart.de](http://www.akaflierg-stuttgart.de)

# DIE SEHNSUCHT BLEIBT



Viele, vor allem ältere oder einer Risikogruppe angehörige Piloten, sind im vergangenen Jahr aus Vorsicht vor einer möglichen Ansteckung mit dem Coronavirus am Boden geblieben und üben ihr Hobby auch jetzt noch nicht aus. Das allerdings bedeutet nicht, dass sie die Fliegerei nicht vermissen. Da hilft es mitunter, einen Blick zurück auf schöne Flugerlebnisse zu werfen – so wie Lothar Schwark von der FG Freudenstadt, der nachfolgend von einigen besonderen Momenten in seiner Fliegerlaufbahn erzählt.

Oktober 2019: Lange Landung auf der 35 in Musbach. Auch nach mehr als 7.000 Starts genieße ich, wie die ASK-13 nahezu endlos über die Piste schwebt. Sanft berührt das Hauptrad die Piste. Mit einem leichten Rumpeln meldet sich die Kufe. Sie scheint zu sagen: „Ich bin auch noch da.“ Da ist es wieder, das Gefühl, das mich nach 52 Jahren immer noch fest mit der Fliegerei verbindet...



Natur und Technik in einer Einheit – wohl kaum etwas vereint dies so perfekt wie der Segelflug

Doch im vergangenen Jahr konnte ich dieses Gefühl nicht wirklich ausleben. Pläne für 2020 waren geschmiedet, das Fliegen sollte nicht zu kurz kommen. Aber manchmal sind Träume einfach Schäume, so sagt schon der Volksmund. Der große Spielverderber wurde Corona. Auf einmal war sie weit weg, die Leichtigkeit des Lebens. Mit drei Personen im Haushalt, die wir leider alle zur Risikogruppe zählten, war die Entscheidung für mich klar: So weh es auch tut, ich gehe dem unsichtbaren Feind zumindest auf dem Flugplatz aus dem Weg. Ab und an habe ich zumindest mit der Kamera in Musbach die Faszination des Fliegens eingesaugt. Und besondere Freude hat es mir bereitet, wie diszipliniert sich unsere Flugschüler der Situation angepasst haben. Der Erfolg zeigte sich mit mehreren Alleinflügen in kürzester Zeit.

## Erinnerung an die Piloten der großen Wettbewerbe

Schmerzlich habe ich in diesem Jahr die zentralen Wettbewerbe vermisst. Da blieb nur die Erinnerung, wenn die Hahnweide, Hockenheim oder das Klippeneck Strecken über dem Schwarzwald ausgeschrieben hatten. Als stiller Beobachter war es mir immer eine Freude gewesen, wenn man von Freudenstadt aus die verschiedenen Taktiken der Piloten verfolgen konnte. Für mich sozusagen immer ein praktisches Lehrbuch am Boden, wenn die Superorchideen von Süden her kommend mit hoher Fahrt über den Nordschwarzwald stürmten. Dabei hatte ich immer den Teilnehmern die Daumen gedrückt, wenn sie ganz tief, direkt neben unserer Kurstadt Freudenstadt, doch noch den rettenden Bart fanden.



Auch vom Boden aus sind faszinierende Ausblicke möglich

In besonderer Erinnerung bleibt mir eine ASW-22 BL, die von unten heraus in engen Kreisen einen Hammerbart nutzte. Als ich dieses Himmelsschauspiel einem Bekannten zeigte, war der sichtlich baff, wie stark Naturkräfte doch sein können. Immer wieder wird man von Freunden angesprochen, die zum Beispiel beim Sonntagnachmittags-Kaffee über sich einen kreisenden Pulk beobachtet haben. „Eindrucksvoll“ war da schon öfter zu hören. Davon bekommen die da oben natürlich nichts mit. Da geht der Blick eher zum Nebenmann oder zur nächsten kraftstrotzenden Kumuluswolke. Für mich aber war es immer eine Freude, die Piloten zu beobachten.

### Besondere Ausblicke

Auch die Gelegenheit, die Schönheit unserer Gegend hier rund um Freudenstadt aus der Luft zu erleben, fehlt mir. Der Kurs Freudenstadt-Musbach-Langenbrand (Pforzheim) verlockt nicht nur Wettbewerbsflieger zum Delphinieren. Da bleiben im Cockpit nicht viele Blicke aufs wilde Relief. Mittlerweile wird der Nordschwarzwald auch Wolfsland genannt, denn nur wenige Kilometer von Musbach entfernt tauchte schon mehrfach ein Wolf auf. Er hat sich auch bei Besenfeld sehen lassen, wo ein Thermik-Hotspot die Varios schon mal jauchzen lässt.

Einige Hundert Meter unter Besenfeld hat Wilhelm Hauff in Schwarzenberg das Märchen „Das kalte Herz“ geschrieben. Einer der besten Aufwinde liegt südlich davon beim Stausee Kleine Kinzig in der



Rechts in der kleinen Waldlichtung vor dem Stausee Kleine Kinzig wurde das Märchen „Das kalte Herz“ zum Teil neu verfilmt. Dieses Bild gelang Tilo Holighaus bei der Qualifikation für den FAI-Segelflug-Grand-Prix in Musbach



Wettbewerbe werden wieder möglich sein – darauf freut sich der Autor Lothar Schwark schon

Nähe des Ortes Loßburg-Schömburg. Dort wurde „Das kalte Herz“ 2016 neu verfilmt. Peter Munk und der Holländer-Michel lassen da als fesselnde Märchenfiguren den Schwarzwald noch mystischer erscheinen. Eingebrennt hat sich bei mir ein Bild von Tilo Holighaus, der in Musbach bei der Grand-Prix-Qualifikation genau diesen Standort mit seinen stattlichen Tannen aus seinem schmucken Ventus 3 heraus abgelichtet hat.

### Mit den Störchen unterwegs

Mein Jahr ohne Fliegen förderte zumindest die Erinnerung an alte Zeiten. Die Mönche vom Kloster Beuron etwa habe ich schon mit der ASW-19 auf der Wiese neben dem Kloster besucht. Unvergessen ist für mich auch, als ich beim Hockenheimwettbewerb über dem Rhein und Kohlekraftwerk bei Mannheim mit der ASW-15 B und einer Standard Libelle mit Störchen um die Wette kurbelte.

Stichwort Störche – von denen gab es auch in Litauen viele. Dieses Land durfte ich als Schreiber in Pociunai bei zwei Europameisterschaften kennenlernen. Sandwege und die Memel haben ihren Charme auf mich ausgeübt. Die Menschen auf dem Land waren nicht alle mit Reichtum, dafür aber mit viel Würde gesegnet.

Überhaupt, die großen Meisterschaften! Orte wie Leszno, Rąyskälä, Eskilstuna, Lüsse und Szeged sind unvergessen. Die Atmosphäre der Welt- und Europameisterschaften ist für mich immer noch fühlbar.

### Die Normalität wird zurückkehren

2020 hat Corona die WM in Stendal ausgebremst. Doch bin ich überzeugt, dass die Segelfluggationen dafür dann in diesem Jahr in Stendal spannende Luftrennen austragen werden. Viel Ambiente haben der DAeC und die Ausrichter sicherlich bei diesem segelfliegerischen und völkerverbindenden Großereignis in der Altmark zu bieten.

Corona wird auch in diesem Jahr noch nicht von der Bildfläche verschwunden sein. Doch die Hoffnung bleibt, dass alles wieder gut wird und wir wieder unbefangener abheben können. Wenn wir dann nach einem Winden- oder F-Schlepp das Seil ausklinken, beginnt sie wieder, die große Freiheit des Segelfliegens. Daran kann Corona absolut nichts ändern.

Also verliert nicht den Mut, bleibt gesund und passt auf euch auf. Vor allem aber: Habt in Zukunft noch viele positive Flugerlebnisse!

Text: Lothar Schwark  
Fotos: Lothar Schwark, Tilo Holighaus

## TRAININGSLAGER DER FRAUEN-NATIONALMANNSCHAFT

# SEHR GUTE ERGEBNISSE IN PERFEKTER INFRASTRUKTUR

Nachdem schon die Deutsche Meisterschaft wegen der Corona-Pandemie abgesagt worden war, stand im vergangenen Jahr auch das Trainingslager der Frauen-Nationalmannschaft lange auf der Kippe. Letztlich klappte es aber doch, und das Trainingslager konnte in Aalen-Elchingen stattfinden. Cornelia Schaich und Ulrike Teichmann berichten davon.

Die Frage lautete: Können wir uns überhaupt treffen? Welcher Flugplatz stünde uns in dieser Situation als Gastgeber zur Verfügung? Im Sommer entspannte sich die Lage, und schließlich fand sich eine kleine Gruppe von sechs Pilotinnen und drei Trainern vom 18. bis 25. Juli in Aalen-Elchingen zusammen. Die Pilotinnen Sabrina Vogt, Christine Grote, Katrin Senne, Ines Engelhardt, Conny Schaich und Ulrike Teichmann wurden von Bernd Schmid (derzeitiger Trainer der Frauen-Nationalmannschaft), Wollli Beyer (Bundestrainer) und Gerrit Illenberger (Gasttrainer) trainiert.

Ein paar Tage vor dem Start schrieb Bernd uns, dass das Wochenende und der Montag ganz gut fliegbar würden. Die Wetterlage veränderte sich sogar noch zum Positiven, sodass wir im Endeffekt jeden Tag fliegen konnten. Was für eine Woche! Die Aufgabenstellungen, die unsere Trainer sich ausdachten, wechselten nicht nur zwischen den klassischen Aufgaben-



Eine fantastische Konvergenz schuf besondere Bedingungen am letzten Tag der Trainingswoche

typen Racing und AAT, sondern umfassten auch Markerabflüge und Rekordversuche. Zudem standen Teamflugstrategien, Kommunikationstraining und Wetteranalysen auf dem Programm, Vor- und Nachbereitung der Flüge im kleinen Team und in großer Runde vervollständigten den Tag. Die Pilotinnen konnten jede Menge neuen Input mitnehmen.

### Idealer Gastgeber

Aalen-Elchingen hat sich für ein Trainingslager als idealer Gastgeber erwiesen. Die umfangreiche Infrastruktur zum Übernachten, für Besprechungen und den Schleppbetrieb ist perfekt. Mit Bernd

Schmid und Gerrit Illenberger konnten zwei extrem ortskundige Trainer die Topografie und Themikentwicklung auf der Schwäbischen Alb, im Schwarzwald und im Odenwald optimal anleiten. In der Mitte der Woche freuten wir uns auch noch über den Besuch des BWLV-Präsidenten Ebo Laur.

Ein 500-Kilometer-FAI-Dreieck rund um Stuttgart am ersten Tag läutete die Woche ein. Es folgten Strecken zwischen 300 und 450 Kilometer auf der Schwäbischen und Fränkischen Alb oder in den nördlich gelegenen Odenwald. Bereits Mitte der Woche zeichnete sich eine großflächige Hochdruckwetterlage ab, die die Pilotinnen und Trainer auf einen verheißungsvollen letzten Trainingstag einstimmte.

### Strahlende Gesichter

Wir wollten ein 750-Kilometer-FAI Dreieck angehen, was frühes Aufstehen und eine Beschleunigung unseres normalen morgendlichen Tagesablaufs erforderte. Die Streckenplanung führte über den Titisee im Südschwarzwald und Gemünden am Main schließlich nach Kehlheim im Osten. Nach dem frühen Start war's anfangs spannend. Erste Konvergenzen auf der Alb beschleunigten diejenigen, die sich zwischen die Schauer trauten, ganz ordentlich. Der Schwarzwald lief super, und das Kraichgau war auch besser als gewohnt. Auf dem dritten



Trainingslager auf Abstand: Die Frauen-Nationalmannschaft in Aalen-Elchingen

Schenkel störte nur der Nürnberger Luftraum. Für das schwierige Wetter an der letzten Wende wurden die Pilotinnen und Trainer mit einer fantastischen Konvergenz belohnt, die nicht nur den letzten Schenkel zurück nach Aalen im Geradeausflug ermöglichte. Entspannte

200 Kilometer konnten zusätzlich zur geplanten Strecke zurückgelegt werden, und abends sah man nur strahlende Gesichter.

Mehrere 750 km-FAI-Diplome, Streckendiamanten und Deutsche Klassenrekorde

krönten eine außergewöhnliche Woche und lassen alle Beteiligten dankbar auf großartige Erlebnisse zurückblicken, die uns unser Sport ermöglicht.

Text: Cornelia Schaich, Ulrike Teichmann  
Fotos: z

## 36. BADEN-WÜRTTEMBERGISCHES TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN HEXENTREFFEN 2021 IST ABGESAGT!

Wegen der aktuellen Corona-Lage sehen die Organisatorinnen des Baden-Württembergischen Hexentreffens nun leider doch keine Möglichkeit, dieses wie ursprünglich geplant am 23. Januar 2021 in Rheinstetten durchzuführen. Es muss deshalb leider entfallen.

Text: Beate Rein, Beauftragte für Frauensport im BWLV

## REGIONEN

### Region 1 – Rhein-Neckar-Enz

# EHRUNGEN IM FLUGSPORTVEREIN 1910 KARLSRUHE

Immer wieder gibt es Gründe, verdiente Mitglieder zu ehren. Ein guter Anlass ist auch ein runder Geburtstag.

Am 13. Juni wurde unser Mitglied Bernd Gauss zum Ehrenmitglied ernannt. Er ist seit knapp 50 Jahren FSV-Mitglied und hat seit 18 Jahren das Amt des Zweiten Vorsitzenden inne. Früher war er auch als Abteilungsleiter und Ausbildungsleiter Motorflug tätig. Für diese Einsätze und seine andauernde ehrenamtliche Tätigkeit hat der FSV 1910 Karlsruhe ihn geehrt. Der Erste Vorsitzende Roland Helfer überreichte ihm die Ehrung an seinem 80. Geburtstag, coronabedingt im kleinen Kreis.

Zum 70. Geburtstag wurde am 12. November Thomas Ströbl zum Ehrenmitglied ernannt. Thomas Ströbl ist seit 54 Jahren Mitglied und seit dem 1. Januar 1978 als technischer Leiter und mit kurzen Unterbrechungen als Werkstattleiter des FSV tätig. Noch immer organisiert er die Werkstattabende wie auch die Planungen der Wartungen an den Segelflugzeugen und dem Motorsegler-Oldtimer RF5. Als Spezialist für anspruchsvolle Arbeiten ist Thomas immer Ansprechpartner und führt diese auch öfter selbst durch. An seinem Geburtstag konnte der Erste Vorsitzende Roland Helfer ihm ebenfalls eine Urkunde überreichen. Die Mitglieder der



Auch Thomas Ströbl (rechts) ist seit Kurzem Ehrenmitglied des FSV 1910 Karlsruhe. Der Besuch des Vorsitzenden Roland Helfer mit Urkundenübergabe erfolgte zu Ströbls 70. Geburtstag



Bernd Gauss (links) wurde zu seinem 80. Geburtstag zum Ehrenmitglied ernannt. Die Urkunde überbrachte der FSV-Vorsitzende Roland Helfer

Segelflugabteilung dankten ihm mit einem Gutscheingeschenk für einen Zeppelinrundflug zusammen mit seiner Frau. Auch hier war wegen Corona keine große Übergabe möglich.

Alle Mitglieder des FSV 1910 Karlsruhe wünschen Bernd Gauss und Thomas Ströbl noch lange Freude an ihren Ämtern und viel Gesundheit.

Text: Roland Helfer  
Fotos: z

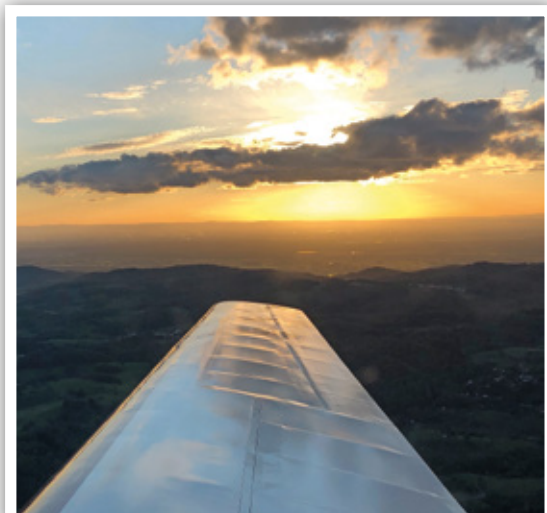
# DIE GANZE SCHÖNHEIT DES FLIEGENS

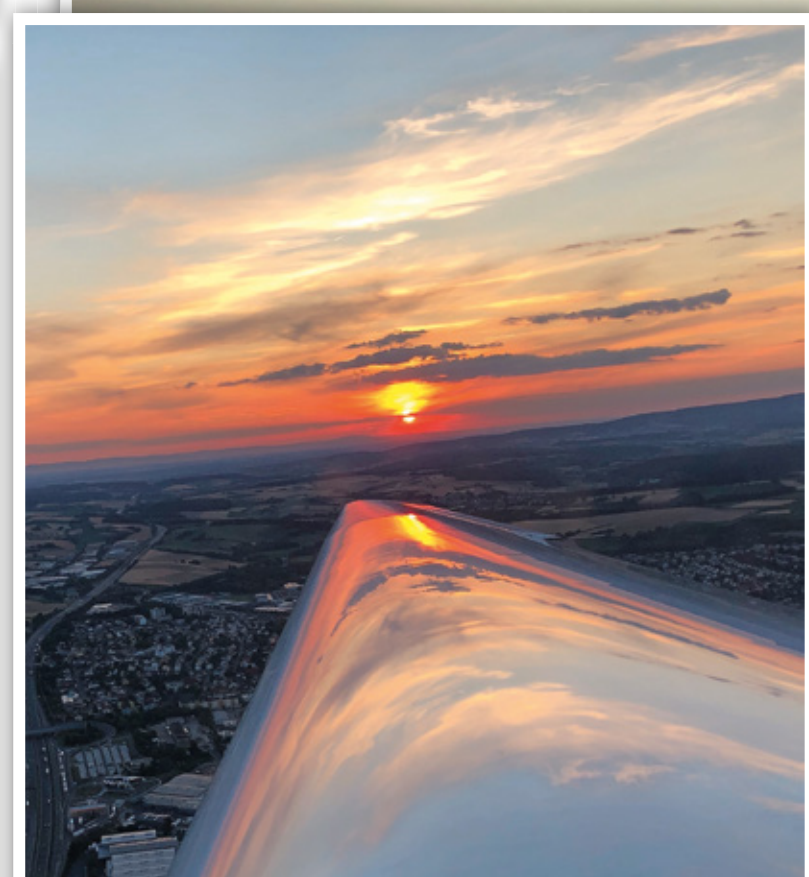
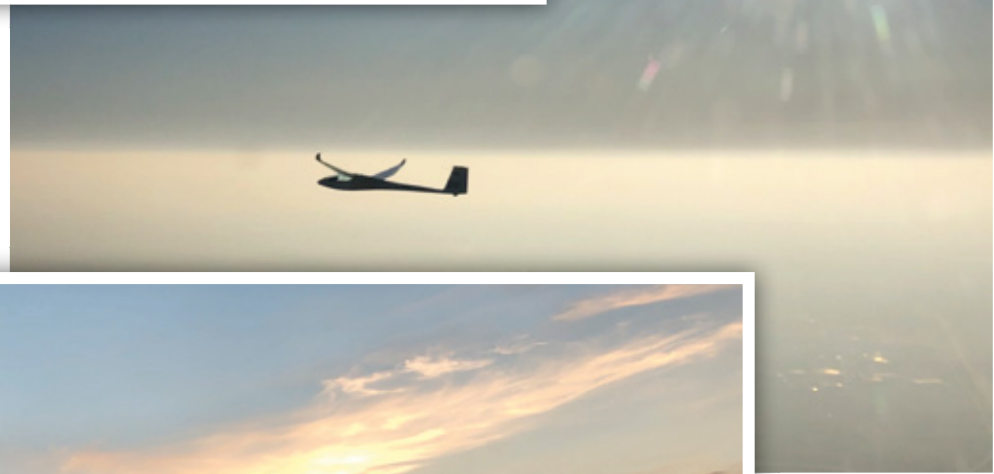
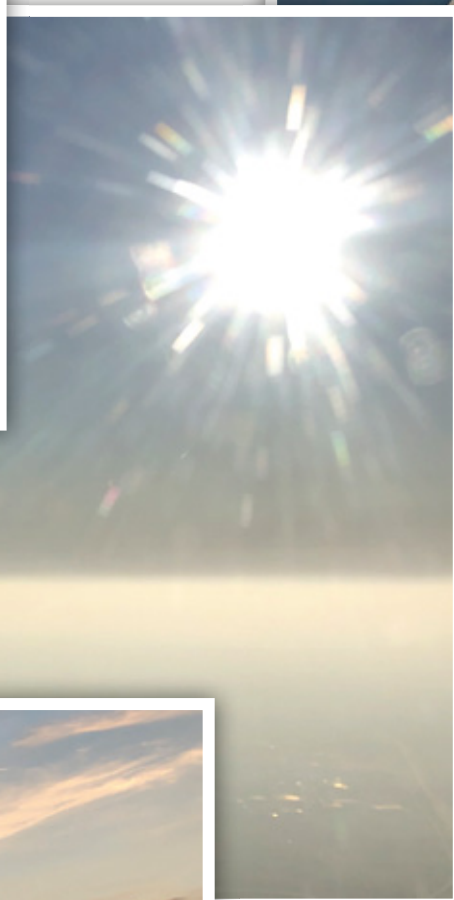
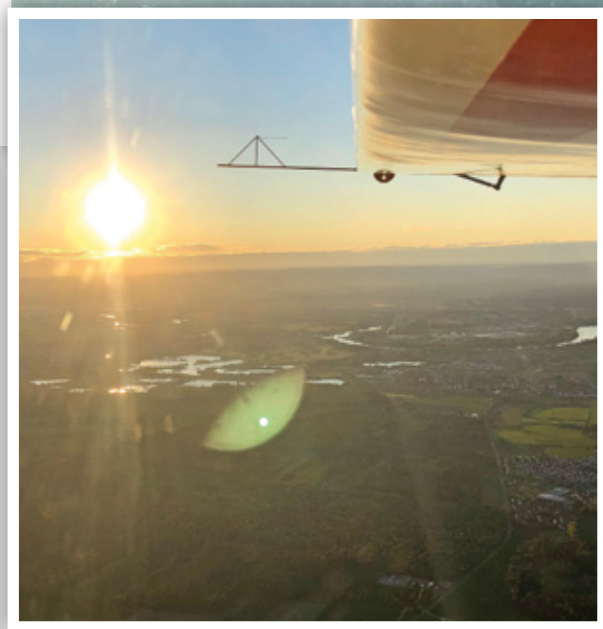
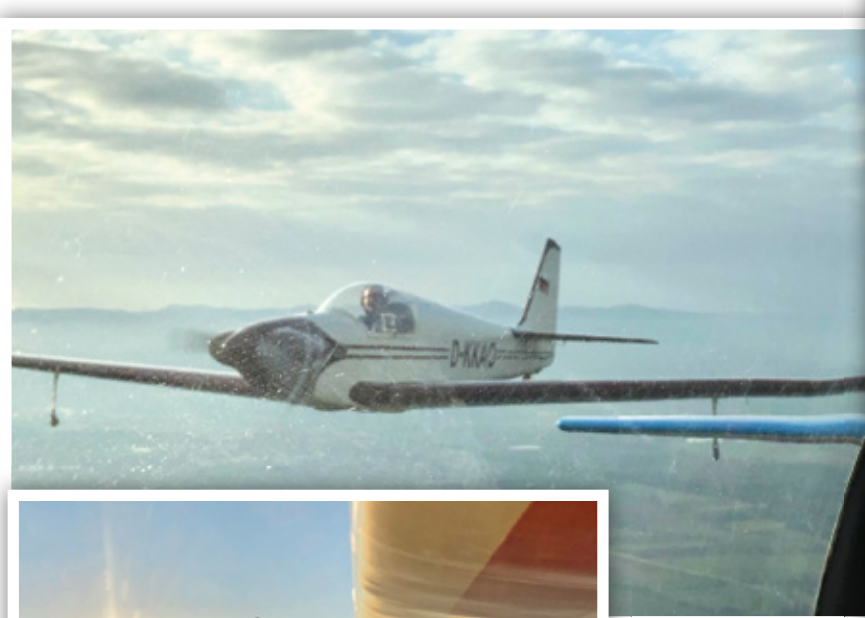


Björn Muth vom FSR Kraichgau in Sinsheim erlebt beim Fliegen immer wieder besondere Szenarien und Stimmungen, die er im Foto festhält. Hier zeigt der adler ein paar seiner Aufnahmen, die rund um seinen Verein und in der Luft über dem Kraichgau entstanden sind. Viel Spaß damit!

Haben Sie auch tolle Bilder von Ihren Flügen? Sind Ihnen zum Beispiel besondere Aufnahmen von Landschaften oder markanten Punkten geglückt? Oder haben Sie am Boden ein tolles Detail an einem Flugzeug entdeckt? Dann immer her damit! Lassen Sie andere Leser an Ihren Eindrücken teilhaben und teilen Sie die Begeisterung für besondere Flugmomente. Die adler-Redaktion freut sich immer über tolle Bilder, gerne können Sie diese jederzeit einsenden (buerkle@bwlv.de)!

Text: red.  
Fotos: Björn Muth







## VIEL MOTIVATION BEI DER JUGEND DER FG FREUDENSTADT

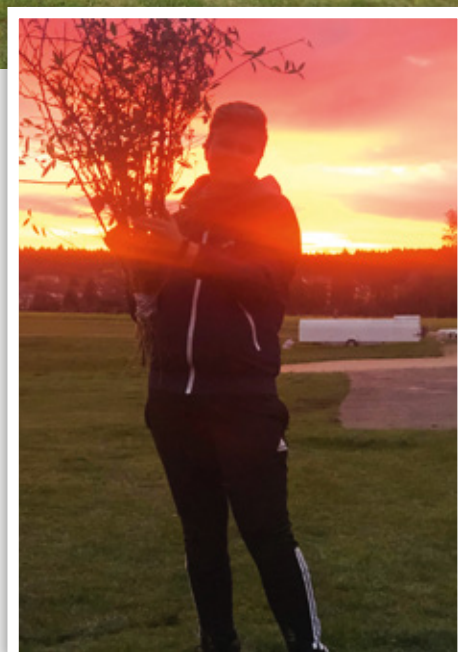
**Trotz Corona mit viel Spaß durch die Flugsaison (v. l.): Timo Hildebrand, Leo Heritier, Jann Heritier, Tim Heritier, Marven David Gründler, Anton Otto Harzer und Fluglehrer Constantin Wiegert**

Freudenstadt-Musbach. Trotz aller Coronavorgaben hat die Fliegergruppe Freudenstadt im vergangenen Jahr eine erfolgreiche Flugsaison verzeichnet. Vor allem eine motivierte Jugendgruppe war mit viel Elan dabei. Zur Freude ihrer Fluglehrer hoben Julian Muss, Jann Heritier und Tim Heritier im Sommer und Herbst zum ersten Alleinflug mit dem Segelflugzeug ab. Nach dem Ende der Saison gab es am Sonntag, 22. November, sogar eine Zugabe: Bei traumhaftem Herbstwetter war nochmals ein Schulflugbetrieb in Musbach möglich – das Ganze mit einer Minibesatzung und natürlich unter strenger Einhaltung der Coronavorgaben.

Die Gunst der Stunde nutzte Anton Harzer: Nach dem o.k. der zwei anwesenden Fluglehrer hob der Jugendliche kürzlich ebenfalls zu seinen ersten drei Alleinflügen ab. Dabei durfte er mit einem kurzen Blick im linken Gegenabflug einen genialen Alpenblick genießen, und selbst vom Musbacher Boden aus zeichnete sich die Alpenkette kristallklar ab. Solch eine Konstellation gibt es nicht alle Jahre in Musbach.

In der Saison 2020 hob der Schulungsdoppelsitzer ASK-13 der FG Freudenstadt insgesamt mehr als 800 Mal mit den motivierten Flugschülern ab. Ehrenamtlich wurden sie von den acht Fluglehrern des Vereins begleitet.

Text: Lothar Schwark  
Fotos: Jörg Müller, Walter Koch



**Wie auf einem Gemälde zeigte sich der Abendhimmel in den glühendsten Farben, als sich Anton Harzer nach seinem ersten Alleinflug seinen Naturstrauß von den Kameraden abholte**



## BLICK AUFS NEBELMEER

Am 21. November wurde Björn Muth vom Flugsportring Kraichgau in Sinsheim fürs zeitige Aufstehen belohnt: Von seiner RF-4D aus gelang ihm am frühen Morgen dieser Blick über das noch still ruhende Kraichgau, über dem sich der Nebel ausgebreitet hatte und die Sonne

sich anschickte, durch die Wolken zu brechen. Ein wahrhaft zauberhafter Anblick, der dem Piloten die ganze Schönheit seines Hobbys verdeutlichte.

Text: red.  
Foto: Björn Muth



# VIRTUELLE MITGLIEDERVERSAMMLUNG BEIM LSR AALEN

Ungewohnte Zeiten erfordern ungewohnte Maßnahmen: Der Luftsportring Aalen hat am 28. November seine Mitgliederversammlung virtuell abgehalten – ein Novum in seiner inzwischen 70-jährigen Vereinsgeschichte.

Eigentlich hätte die Mitgliederversammlung bereits am 21. März 2020 stattfinden sollen. Traditionell hält der LSR Aalen seine Versammlungen immer in der Flugplatzgaststätte in Elchingen ab, rund 160 Menschen passen bequem in die Räume. Coronabedingt war der erste Termin im Frühjahr dann aber abgesagt worden.

Der Lockdown bis Mitte Mai und die anschließende Flugsaison führten dazu, dass ein zweiter Termin erst für den Herbst angesetzt wurde. Die Satzung des Vereins lässt das zu. Der zweite angesetzte Termin Mitte Oktober wurde dann, auch auf Basis der inzwischen gesammelten Erfahrungen in der Pandemie, in die Turn- und Versammlungshalle Elchingen gelegt. Ein Hygienekonzept wurde erarbeitet, die Mitglieder hätten ausreichend Abstand zueinander gehabt. Doch die im Herbst 2020 steigenden Fallzahlen und die damit verbundenen erneuten Auflagen, sorgten auch für eine Absage des zweiten Termins.

## Mitglieder wurden im Vorfeld genau instruiert

So blieb dem Vorstand des Luftsportrings Aalen schließlich nur die Möglichkeit einer virtuellen Mitgliederversammlung. Online-



Der Erste Vorsitzende des LSR Aalen, Helmut Albrecht, leitete die Mitgliederversammlung vom heimischen Rechner aus

Anwendungen wie Teams oder Zoom sind seit Corona in Firmen, Hochschulen, Verwaltungen und sonstigen Vereinigungen Standard. Helmut Albrecht, der Erste Vorsitzende des Luftsportrings, hält als Hochschulprofessor der PH Schwäbisch Gmünd mit Zoom seine Vorlesungen. So lag eine Mitgliederversammlung mit dieser Anwendung nahe.

Die Mitglieder des Vereins wurden im Vorfeld mit allen nötigen Informationen rund um die Online-Anmeldung versorgt. So erhielt zum Beispiel jeder ein Login. Schriftführer Arnim Schaffitzel überwachte genau, wer sich alles einloggte, dadurch konnte die Anwesenheit dokumentiert werden. Die Fachreferenten des Vereins hatten ihre Vorträge als Power-Point-Präsentation verfasst, dies alles trug Helmut Albrecht dann vor. Rückfragen konnten interaktiv von Mit-

gliedern via Chat oder als persönliche Frage gestellt werden. Rund 140 Mitglieder waren während der etwa zweistündigen Versammlung online – ein Wert, der nur wenig unter den Zahlen der Präsenzveranstaltungen den Vorjahre lag.

## Keine Dauerlösung, aber gute Alternative

Fazit: das Ganze ist sicher keine Dauerlösung, denn Mitgliederversammlungen in Vereinen leben natürlich auch von der Anwesenheit. Aber ungewohnte Zeiten erfordern eben ungewohnte Formen – insofern war diese Art der Mitgliederversammlung zu diesem Zeitpunkt sicher die beste Alternative.

Text: Michael Kost

Foto: z

– Anzeige –

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

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

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

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

WIR BAUEN IHRE C22 UND C42 IN UNSEREM BESPANNWERK UM

## BESONDERE EHRUNGEN BEI DER FTAG ESSLINGEN

**Die Mitgliederversammlung der Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft an der Hochschule Esslingen (FTAG) hat bei ihrer Jahreshauptversammlung am 23. Oktober Hartmut Berlet und Ernst Eberhardt zu Ehrenmitgliedern sowie Hartwig Schnabel zusätzlich zum Ehrenvorsitzenden ernannt.**

Hartwig Schnabel trat 1962 als Student der aktiven studentischen Gruppe der FTAG („Aktivitas“) bei. Zwei Jahre später, nach dem Abschluss seines Maschinenbaustudiums an der HS Esslingen, wurde er automatisch zu einem der „Alten Herren“, den Alumni der Hochschule in der FTAG. Dort engagierte er sich von 1972 bis 1990 als Zweiter Vorsitzender des Vereins und erlangte 1978 mit über 11.000 Starts die Lehrberechtigung Segelflug. 1987 fand er den Weg zu der Motorfliegerei und absolvierte die Prüfung zur Privatpilotenlizenz PPL(A). Kurz danach folgten 1991 die Lehrberechtigung Motorsegler sowie 2003 die Lehrberechtigung für Motorflugzeuge. Von 2006 bis 2016 war er als Ausbildungsleiter in der FTAG tätig.

Hartwig Schnabel ist auch heute noch sehr aktiv im Verein, und das nicht nur als Pilot von Segelflugzeugen, sondern auch von Motorseglern und Motorflugzeugen. Er ist weiterhin als Fluglehrer auf allen drei Klassen tätig sowie regelmäßig wichtiger Bestandteil bei der Wartung des Motorseglers. Wegen dieses jahrelangen und intensiven Engagements im Verein wählte ihn die Hauptversammlung zum Ehrenmitglied sowie zum Ehrenvorsitzenden.

Ernst Eberhardt trat der FTAG 1959 bei. Er war während seiner vierjährigen Aktivitas-Zeit und während des Studiums im Vorstand tätig und außerdem an der Konstruktion und am Bau der „E11“ beteiligt. Er hat in der Vergangenheit außerdem zahlreiche Dienste im Flugbetrieb übernommen; so war er zum Beispiel über 40 Jahre lang als Flugleiter für die FTAG tätig. Seit 2018 ist er laut eigener Aussage „nur noch Pilot“, steht aber seinem Verein bei Bedarf immer wieder zur Seite.

Hartmut Berlet gehört der FTAG seit 1966 an, hatte aber davor in der Akaflieg

Tübingen das Fliegen gelernt, sodass er in der FTAG (damals FTG) direkt als Fluglehrer tätig werden konnte. Er war viele Jahre Aktivitas-Präsident sowie Ausbildungsleiter, bevor es ihn von 1973 bis 1976 beruflich nach Amerika verschlug. Nach seiner Rückkehr, bis zum Ende seiner fliegerischen Karriere 2017, war er dann über 40 Jahre als Flugleiter tätig, ab 2006 auch auf dem Motorsegler. Fliegerisch war Hartmut auch im Ausland unterwegs, vorwiegend in Österreich, Italien, der Schweiz und Frankreich. 1969 beschäftigte er sich mit einem Projekt zur Landestößmessung an ungefederten Fahrwerken und deren gesundheitlichen Auswirkungen. Des Weiteren betreute er mehrere Hängerbauprojekte und die Winde „E13“, welche seit den 1980er-Jahren bis heute im Einsatz ist.

Die FTAG Esslingen beglückwünscht ihre Geehrten und sagt ihnen sehr herzlichen Dank für das jahrzehntelange Engagement im Verein!

Text und Foto:  
Frederik Fink



Jahrzehntelang für die FTAG Esslingen aktiv (v. l.): Hartmut Berlet, Hartwig Schnabel und Ernst Eberhardt

## RUHESTAND

# DER BWLV VERABSCHIEDET ULRICH FAUSS MIT EINEM HERZLICHEN DANK!

Rund 15 Jahre lang war Ulrich Fauß als Beschäftigter in der Luftfahrtverwaltung dem BWLV im Regierungspräsidium Tübingen/Stuttgart ein wertvoller Begleiter und wichtiger Ansprechpartner. Zum Jahresende ist er in Ruhestand gegangen. Der BWLV erinnert dankbar an einige Stationen in Ulrich Fauß' Leben, in dem immer auch viel Platz für die Leidenschaft zum Luftsport war.

Ulrich Fauß war als Mitarbeiter der Luftfahrtverwaltung nie nur ein Beobachter von außen, sondern er kennt den Luftsport aus eigener Anschauung: Der heute 63-Jährige begann schon mit 14 Jahren das Segelfliegen beim FSV Wächtersberg. Von Anfang an faszinierte ihn dieses Hobby, sodass er zusammen mit seinem älteren Bruder Karl-Otto viel Zeit auf dem Flugplatz verbrachte und schnell viele Flugstunden sammeln konnte. Nach seinem Scheinerhalt blieb er nicht nur selbst begeisterter Segelfluggpilot, sondern gab



Nach mehr als 15 Jahren in der Luftfahrtverwaltung ist Ulrich Fauß nun in den Ruhestand gegangen



Bei den BWLV-Bezirkstagungen – hier 2015 in Stuttgart – war Ulrich Fauß (rechts, neben seinem Kollegen Friedrich Lauter) stets ein gern gesehener Gast

sein Wissen auch lange Jahre als Segelfluglehrer weiter. Zudem war Ulrich Fauß auch zeitweise im Vorstand des FSV Wächtersberg aktiv.

Seine Kestrel, die er lange in einer Haltergemeinschaft betrieb, war ihm bei der Fliegerei immer eine große Freude. Doch das Fliegen brachte ihm nicht nur in Sachen Hobby Glück, sondern auch bei der Wahl seiner Partnerin: Seine Frau Monika lernte er auf dem Flugplatz kennen.

## Mit großem persönlichem Einsatz tätig

Auch beruflich zog es ihn nach einigen anderen Stationen zur Fliegerei. Zunächst studierte Ulrich Fauß Geodäsie in Stuttgart, arbeitete anschließend abhängig beschäftigt und später rund 20 Jahre lang als selbständiger Vermessungsingenieur mit Sitz in Wildberg in der Baustellenvermessung. 2005 wechselte er zum Regierungspräsidium, wo er schließlich 15 Jahre in der Luftfahrtverwaltung tätig war – zumeist am Dienort Tübingen und gegen Ende seiner Dienstzeit (nach Fusion der Luftfahrtverwaltung im Land) dann auch teilweise in Stuttgart.

Dort war er unter anderem für die Geländeüberprüfung und -zulassung von Flugplätzen zuständig, kümmerte sich aber stets auch zuverlässig, wohlwollend und mit großem persönlichem Einsatz um alle Anliegen, die der Luftsport an ihn herantrug.

## Zahlreiche Ehrungen

Vor einigen Jahren beendete Ulrich Fauß die aktive Fliegerei, blieb aber dem Luftsport eng verbunden. Neben seinem vor einigen Jahren neu entdeckten Hobby, dem Motorradfahren, verbringt er immer noch gerne und regelmäßig Zeit auf dem Flugplatz.

Für seine großen Verdienste um den Luftsport hat Ulrich Fauß, dem in seiner bescheidenen Art Ehrungen normalerweise eher unangenehm sind, bereits zahlreiche Auszeichnungen erhalten – darunter die Silberne Ehrennadel des DAeC für Segelfluglehrer sowie die Bronzene und Silberne Ehrennadel des BWLV.

Ulrich Fauß hat viel Gutes für die Luftsportler bewirkt, und der BWLV blickt mit großer Dankbarkeit auf eine sehr vertrauensvolle und fruchtbare Zusammenarbeit zurück, die ihresgleichen sucht. Der Verband wünscht Ulrich Fauß zum neuen Lebensabschnitt im Ruhestand von Herzen alles Gute und dankt ihm für seinen jahrelangen, unermüdlichen Einsatz für den Luftsport. Eins ist sicher: An den Flugplätzen im Land bleibt er stets willkommen!

Text: red.  
Fotos: Simone Bürkle

## 144. ZELLENWART-LEHRGANG AUF DEM KLIPPENECK

**FÜR JEDEN SEGELFLIEGER EMPFEHLENSWERT**

Von 12. bis 17. Oktober fand am Klippeneck wieder ein Zellenwart-Lehrgang des BWLV statt – natürlich unter den gegebenen Corona-Bedingungen. Nachfolgend erläutert, die Teilnehmerin Cornelia Probst, was sie dabei erlebt hat und was es zu beachten galt.

Am Montagmorgen gab es ab 7 Uhr erstmal ein leckeres Frühstück. Um 9 Uhr ging es für die 13 Teilnehmer mit einer Kennenlernrunde los, danach hieß es: Ab in die Werkstatt. Als erstes wurden die beiden Segelflugzeuge, die dem Lehrgang zur Verfügung gestellt worden waren, in die Lehrwerkstatt gebracht.

Uns standen ein Geier sowie ein Cirrus als Übungsobjekte für die Wartung von Holz- und GFK-Flugzeugen zur Verfügung. An den beiden Flugzeugen wurden die üblichen Kontrollen erklärt, vorgeführt und kleine Reparaturen erledigt. Am Geier wurden zum Beispiel das Seitenruder ausgebaut und der Seitenruderanschlag repariert.

**Es durfte nach Herzenslust gewerkelt werden**

Für Reparaturen standen darüber hinaus noch diverse Holz- und GFK-Flugzeugteile zur Verfügung, an denen nach Herzenslust repariert werden konnte. Es wurden Schäftungen an Holz und GFK-Teilen durchgeführt, Löcher in Bespannungen geflickt, und das Bespannen von



**Gute Laune trotz Corona-Auflagen: Die Teilnehmer des 144. Zellenwart-Lehrgangs am Klippeneck**

Tragflächen mit verschiedenen gängigen Bespannstoffen wurde gezeigt. Jeweils zu zweit arbeiteten die Teilnehmer einer Reparaturstelle. Der Kursleiter Hans Hörber und sein Kollege Willi Nuoffer standen uns mit ihrer jahrelangen Erfahrung zur Seite. Von ihnen konnten wir viele gute Tipps und Tricks erlernen. Das Schäften von Holz und GFK erforderte zwar etwas Geduld, war aber wirklich interessant.

Zudem wurde das Herstellen von Verpressungen an Steuerseilen und das fachgerechte Drahtsichern von Spannschlössern gezeigt. Spannend waren die

Zugprüfungen von Sperrholzproben und Steuerseilen.

**Angenehmer Ablauf des Kurses**

In den Mittagspausen ging es zu einer netten Gaststätte am Dreifaltigkeitsberg mit herrlicher Aussicht über die Landschaft rund um das Klippeneck. Hier wurden neben dem Mittagessen allerlei Fliegergeschichten und Erfahrungen ausgetauscht.

Trotz Corona gaben sich alle große Mühe, einen möglichst normalen und angenehmen Ablauf des Kurses zu ermöglichen.

Fazit: Es war wirklich eine sehr spannende Woche. Ich denke, dieser Lehrgang ist für jeden Segelflieger sehr empfehlenswert, denn man lernt viel wichtiges Hintergrundwissen zum Thema richtige Wartung, Pflege und Reparatur von Segelflugzeugen. An dieser Stelle noch einmal recht herzlichen Dank an Hans und Willi für den unermüdlichen Einsatz und die Geduld! Ich freue mich schon, das gelernte Wissen an meinem eigenen Oldie anwenden zu können.



**Konzentriert wurde an den Werkstücken gearbeitet**

Text: Cornelia Probst  
Fotos: Teilnehmer,  
Matthias Birkhold

# SPANNENDE GESCHICHTEN RUND UMS „WIE PASSIERT WAS?“

**Auch der zweitägige BWLV-Motorenwartlehrgang M2 stand unter dem Zeichen von Corona: So begann er nicht wie geplant im Juli, sondern fand vom 9. bis 10. Oktober zum nunmehr achten Mal in Ammerbuch auf dem Flugplatz Poltringen statt. Der Teilnehmer Manfred Klausmann berichtet.**

Von Vorteil für viele von uns insgesamt zwanzig Teilnehmer war, dass sie den kurz zuvor ebenso verschobenen Motorenwart-Basis-Lehrgang M1 im September noch frisch im Gedächtnis hatten.

Am Freitagmorgen trafen wir uns im Restaurant „Goldener Propeller“, wo wir von der Familie Butt über die zwei Tage vorzüglich verköstigt wurden. Unter Einhaltung der Hygiene- und Abstandsregeln saßen wir verstreut in der zum Tagungsraum umfunktionierten Gaststätte.

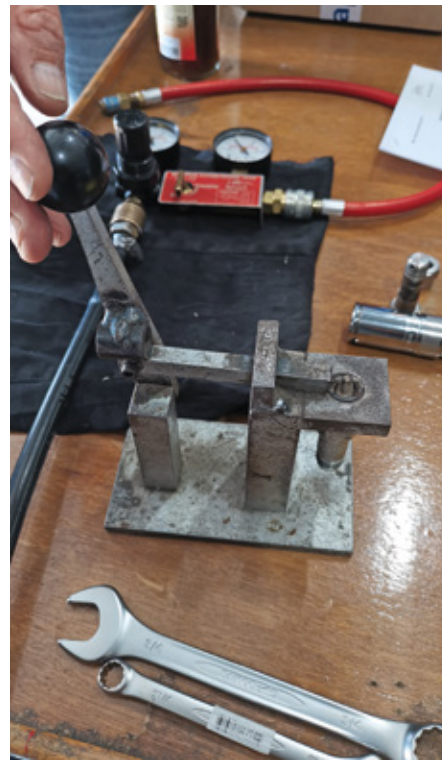
Bei Kaffee und Butterbrezeln begrüßte uns BWLV-Vizepräsident und Technik-Referent Steffen Baitinger und übergab das Wort an Lehrgangleiter Martin Nuoffer, Technischer Leiter beim Flugsportverein Herrenberg, Prüfer mit einer Part 66-L-Lizenz bis 1.200 Kilogramm und sehr erfahrener Flugzeugwart. Martin wies uns zunächst in die Corona-Regeln ein und vermittelte uns in der ersten Stunde Theorie zu Neuerungen aus dem Part-ML und NFL zu Wägung, Feuerlöscher und Avionik-Prüfung. Außer-

dem gab er uns eine Übersicht über die Lerninhalte zur Wartung der Lycoming- und Continental-Motoren.

### Praxis in zwei Gruppen

Direkt danach ging es dann zur Praxis in die für den Lehrgang sehr sorgfältig vorbereitete Halle. Wir wurden in zwei Gruppen mit jeweils zehn Personen aufgeteilt. Martin Nuoffer übernahm das Team bei der Robin DR400/200R mit einem IO-360-Lycoming-Einspritzmotor. Die zweite Gruppe wurde geschult und betreut von Stefan Friedel, Techniker und mit Prüferlizenz CAT C, B1, A und L sowie Part 66-L-Lizenz mit wertvoller, jahrzehntelanger Erfahrung in Flugzeugtechnik, an der Piper PA28-181 mit einem O-360-Vergasermotor. Beide wurden tatkräftig unterstützt von Willi Nuoffer und Martin Heinrich, welche ebenso mit unerschöpflichem Erfahrungsschatz ausgestattet sind.

Wir lernten Schritt für Schritt alle notwendigen Arbeiten, die bei einer 50- bzw. 100-Stunden-Wartung anfallen. Außerdem wurden wir auf alles hingewiesen, worauf wir besonders achten müssen. Dies auch bei den Aggregaten und Anbauteilen rund um den Motor. Eigens hierzu hatten Martin und Willi einen komplett eigenen Bereich aufgebaut, wo wir alle Bauteile und deren Defekte inspizieren konnten. Ergänzend dazu gab es mehrere Pinnwände mit Illustrationen zu bestimmten Defekten.



**Bis ins Detail: die Teilnehmer lernten alles über die wichtigsten Bauteile von Motorflugzeugen**

Die Geschichten zu vielen Bauteilen und wie es zu dem jeweiligen Defekt kam, waren sehr spannend und machten den praktischen Teil des Lehrgangs kurzweilig. Mit ein wenig Theorie über die Dokumentation der L-Akten und Beispielen dazu ging der erste Schultag beim gemeinsamen Abendessen zu Ende.



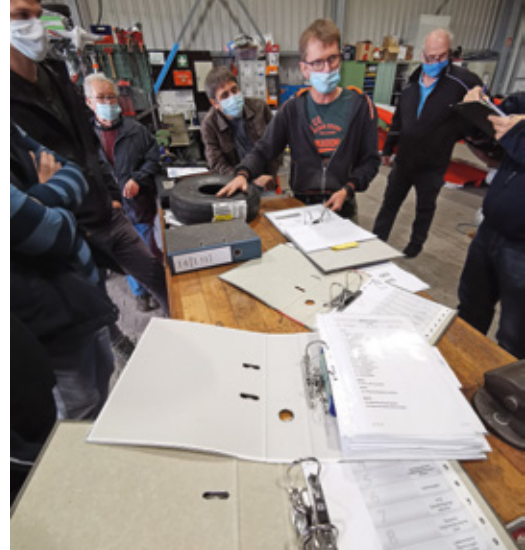
**Die Teilnehmer des Motorenwartlehrgangs M2 am Flugplatz Poltringen**

## Sehr informativer Lehrgang

Am nächsten Morgen präsentierte uns Martin Nuoffer anschaulich und detailliert die wartungsrelevanten Konsequenzen einer Außenlandung an einem konkreten Fall, der sich vor fünf Jahren ereignet hat. Danach kam Matthias Birkhold, Technischer Leiter des BWLV, und fragte unseren neu erlernten Kenntnisstand in der Prüfung ab, die schließlich alle Teilnehmer nach Korrektur bestanden. Nach dem Gruppenfoto unter dem Vordach des Restaurants, bei leider strömendem Regen, verabschiedeten wir uns voneinander.

Der Lehrgang war gut organisiert, sehr informativ und leider zu kurz für all die anderen spannenden Geschichten und Tricks rund ums „Wie passiert was?“ und „Wie kann es vermieden oder repariert werden?“. Doch Martin versicherte uns, dass wir jederzeit anrufen und fragen können.

Eine klasse Veranstaltung – vielen Dank an Willi Nuoffer, Stefan Friedel, Martin Heinrich und besonders an Martin Nuoffer.



Nicht nur die Praxis, sondern auch der nötige „Papierkram“ wurde in dem Lehrgang umfassend abgehandelt

Text: Manfred Klausmann

Fotos: Teilnehmer, Matthias Birkhold

## BÜCHER

CLAUS CORDES

# DIE JU52 – MIT DEN AUGEN DES KAPITÄNS

Luftfahrt-Fans dürften sie alle kennen, die unverwechselbare Junkers Ju-52 – die „Tante Ju“ mit ihrer Wellblechhaut und den drei Sternmotoren. Das robuste Arbeitspferd wurde von 1932 bis nach dem Zweiten Weltkrieg fast 5.000 Mal gebaut und kam in einer Vielzahl von Rollen zum Einsatz. Heute existiert nur noch eine Handvoll dieser „fliegenden Denkmäler“. Der langjährige Lufthansa-Kapitän Claus Cordes flog eine solch historische Maschine viele Jahre lang für die Lufthansa Stiftung und gibt seine Eindrücke, Erlebnisse und Erfahrungen weiter, die er in unzähligen Flugstunden sammelte.

Prof. Claus Cordes begann seine Pilotenlaufbahn 1980 bei der Lufthansa, wo er im Laufe seiner fast 40 Dienstjahre Boeing 737, Airbus A300/310, A319/320/321, McDonnell Douglas Md-11F und die A380 flog. Viele Jahre lang im Rang des Kapitäns, ging er 2019 in den Ruhestand. Weit über 25.000 Flugstunden sammelte Cordes auf fast 100 Flugzeugmustern. Seine Liebe gehörte schon immer den fliegenden Oldtimern und speziell der Junkers Ju-52. Etliche Jahre flog er die D-AQUI, die letzte im kommerziellen Luftverkehr zugelassene Ju.53/3m. Darüber hinaus ist Claus Cordes im Luftsportverband Schleswig-Holstein als Vizepräsident aktiv.

Claus Cordes, „Die Ju-52 – mit den Augen des Kapitäns; Flüge – Geschichten – Erlebnisse“

ISBN: 978-3-613-04304-6  
160 Seiten, ca. 100 Abbildungen,  
Format: 230 x 265 mm, 29,90 Euro



Text: red.

ANDREAS FECKER

# FLUGHÄFEN VON OBEN – AIRPORTS DER WELT AUS AUFREGENDER PERSPEKTIVE

Der alte Slogan „Drei Kilometer Autobahn bringen dich drei Kilometer weit, drei Kilometer Startbahn bringen dich in die ganze Welt“ ist wohlbekannt. Mit anderen Worten: Flughäfen sind die Tore zur Welt und sie gehören zur unverzichtbaren Infrastruktur der Globalisierung. Es gibt unzählige davon. Große und kleine, vom Regionalflughafen bis zur internationalen Drehscheibe. Dazu kommen noch Verkehrs- und Sonderlandeplätze, Flugplätze und Segelfluggelände, auf die hier nicht eingegangen werden soll.

Abgesehen von den Piloten, sehen die meisten Menschen Flughäfen aus der Sicht eines Fußgängers. Doch dem hat Andreas Fecker, ehemaliger Flugsicherungsoffizier der Luftwaffe, mit seinem großformatigen Band nun Abhilfe geschaffen.

Zu Beginn geht er auf die Geschichte der Flughäfen ein und erklärt ganz kurz, was an einem Flughafen so vor sich geht und was für seinen Betrieb unverzichtbar ist. Aufgeteilt nach den Kontinenten, stellt er dann mit rund 180 Luftaufnahmen diverse Flughäfen vor. Aufgelistet sind sowohl die großen internationalen Drehscheibenflughäfen als auch die kleinen, die sich oftmals durch ihre Geschichte und frühere Bedeutung, durch besondere Flugverfahren oder durch eine nicht gerade einfache Topografie „auszeichnen“. Natürlich konnte Andreas Fecker dabei nicht alle Flughäfen der Welt in seinem Band aufnehmen; so mancher Leser wird deshalb etwas enttäuscht sein, wenn sich „sein“ Flughafen in diesem Band nicht wiederfindet. Doch darüber sollte er sich nicht zu sehr grämen, sondern sich stattdessen an den Aufnahmen erfreuen. Und vielleicht lässt sich der eine oder andere zu einem Flug zu einem dieser Flughäfen animieren. Es muss ja nicht gleich Frankfurt oder München sein.

Text: Werner Fischbach



**Andreas Fecker: „Flughäfen von oben – Airports der Welt aus aufregender Perspektive“**  
**192 Seiten, ca. 180 Abbildungen,**  
**Format 26,8 x 28,9 cm,**  
**GeraMond Verlag,**  
**ISBN: 9783-9645-3089-9, 45 Euro**

CLAUS GERHARD

# DER ÜBERWACHTE HIMMEL

Der Autor Claus Gerhard hat ein neues Buch veröffentlicht. Es wird herausgegeben von der Brandenburgischen Landesbeauftragten für die Aufarbeitung der Folgen der kommunistischen Diktatur in der DDR und erscheint im Metropol-Verlag, Berlin. Der vollständige Titel lautet: „Der überwachte Himmel. Die staatlichen Sicherheitsmaßnahmen der DDR zur Verhinderung von Fluchten mit Fluggeräten. Eine Studie zu 30 Vorkommnissen“.

Wer in der DDR beruflich oder privat fliegen wollte, benötigte die Zustimmung des Ministeriums für Staatssicherheit. Um Fluchten mit Sport- oder Agrarflugzeugen, Segelflugzeugen, Ultraleichtflugzeugen, aber auch Drachen und Ballons zu verhindern, wurden die wenigen handverlesenen Piloten einschließlich ihrer Angehörigen regelmäßig auf ihre politische Zuverlässigkeit überprüft. Alle Flugplätze und Luftfahrzeuge waren streng bewacht. Dennoch gelang es zwischen 1962 und 1989 insgesamt 48 Personen bei 25 Fluchtaktionen, die DDR auf dem Luftweg zu verlassen.

Claus Gerhard hat die Fluchtgeschichten auf 730 Seiten mit 40 Abbildungen und zehn Tabellen genau dokumentiert sowie die Reaktionen des Staates darauf festgehalten. So ergibt sich ein umfassendes Bild über die Fluchtversuche auf dem Luftweg aus der DDR und deren Folgen.

Text: red.



Claus Gerhard: „Der überwachte Himmel“  
ISBN: 978-3-86331-562-7, 29 Euro.

## DAEC-NEWS

### GEMEINSAMES STATEMENT VON DAEC, VC, GDF UND AOPA

# STRATEGIEPAPIER ZUR KOLLISIONSVERMEIDUNG

Der DAeC, die Vereinigung Cockpit (VC), die AOPA und die Gewerkschaft der Flugsicherung haben an Steffen Bilger, Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, ein gemeinsames Strategiepapier zur Kollisionsvermeidung im Rahmen des „German Plan for Aviation Safety“ adressiert.

„Kollisionen von Luftfahrzeugen stellen insbesondere im unteren Luftraum seit

Jahren ein bisher nicht zufriedenstellend gelöstes Unfallrisiko dar“, erklärt die Interessengemeinschaft ihre Motivation zu Anfang des Briefes. Zur Kollisionsvermeidung empfehlen die Autoren des Papiers aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit den „Einsatz zugelassener und erprobter Technik“ und leiten daraus Folgerungen für unbemannte und bemannte Luftfahrzeuge sowie für die Flugsicherung ab. Zusätzlich haben die Verbände den

Staatssekretär und alle relevanten Beteiligten zu einem Austausch hinsichtlich der Realisierbarkeit der vorgestellten Strategie eingeladen.



Das komplette Schreiben an den Staatssekretär ist online unter [www.daec.de](http://www.daec.de) veröffentlicht.

Text: DAeC



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

## BWLV-TERMINSERVICE 2021

(Alle Angaben ohne Gewähr)

von	bis	Sp.	Maßnahme	Ort
10.01.21		MD	Freiflieger-Versammlung, 10 Uhr – Info: beschwende@t-online.de – abgesagt	Uhingen-Diegelsberg
11.01.21	16.01.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL2 (FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.01.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
23.01.21		LS	BWLV-Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Info: rein@bwlv.de – abgesagt	Rheinstetten
23.01.21	12.02.21	A	Prüferlehrgang Luftsport Service-Center Ost – Info: lsc.aero/prueferlehrgang	Flugplatz Dessau (EDAD)
25.01.21	30.01.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.01.21	31.01.21	LS	47. Bundesweites Hexentreffen der Luftsportlerinnen – Infos: www.hexentreffen2021.de	Meschede
12.02.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
13.02.21		SF	Mitgliederversammlung Förderverein Segelkunstflug, 14 Uhr – Info: www.segelkunstflug.com	Museum Sinsheim
15.02.21	20.02.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
06.03.21	07.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 1) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
12.03.21	13.03.21	A	BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
13.03.21	14.03.21	T	Fallschirmwart-Lehrgang (Teil 2) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21	21.03.21	SF	Theorie FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
19.03.21		MF	Nachtflug-Spezial Mengen – Info: www.regio-airport-mengen.de	Flugplatz Mengen (EDTM)
07.04.21	10.04.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
07.05.21	08.05.21	A	BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
08.05.21	21.05.21	SF	Praxis FI(S)-Lehrgang – Info: oelschlaeger@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
10.05.21	22.05.21	SF	DM-Qualifikation Zwickau (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Zwickau
17.05.21	21.05.21	SF	Bildungsmaßnahme f. Segelkunstfluglehrer/-punktrichter – Info: www.segelkunstflug.com	Flugplatz Walldürn (EDEW)
22.05.21	29.05.21	SF	DM-Qualifikation Hockenheim (15m-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Hockenheim
24.05.21	04.06.21	SF	Segelflug-DM Bayreuth – Info: t.schmidt@daec.de	Bayreuth
25.06.21	03.07.21	SF	DM-Qualifikation u. DM Frauen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Brandenburg
09.07.21	10.07.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M2 (Flugzeuge) – Info: birkhold@bwlv.de	Flugplatz Ammerbuch
19.07.21	28.07.21	SF	DM-Qualifikation Landau (Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Landau
23.07.21	24.07.21	A	BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
24.07.21	31.07.21	SF	DM-Qualifikation Aalen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Aalen
05.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Lachen (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Lachen-Speyerdorf
07.08.21	14.08.21	SF	DM-Qualifikation Rotenburg (15m-, Standard-, Clubklasse) – Info: t.schmidt@daec.de	Rotenburg
09.08.21	20.08.21	SF	Segelflug-DM Burg Feuerstein – Info: t.schmidt@daec.de	Burg Feuerstein, EDQE
15.10.21	16.10.21	A	BWLV-Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte – Info: heuberger@bwlv.de	online
06.10.21	09.10.21	T	(B) Motorenwart-Lehrgang M1 (Motorsegler u. UL) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
25.10.21	30.10.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
15.11.21	20.11.21	T	(B) Werkstatteleiter-Lehrgang WL1 (Holz- u. Gemischtbauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck
29.11.21	04.12.21	T	(B) Zellenwart-Lehrgang (Holz- u. Gemischt-, FVK-Bauweise) – Info: birkhold@bwlv.de	Bildungsstätte Klippeneck

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

TERMINE STEHEN FEST:

# BWLV-AUFRISCHUNGSSCHULUNGEN FÜR LEHRBERECHTIGTE FINDEN 2021 ONLINE STATT

Im zurückliegenden Jahr hatte der BWLV wegen der Corona-Lage große Mühe, die Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte durchzuführen. Während es im März 2020 noch ein nervenaufreibendes Bangen um den Termin war, – er konnte am Ende doch stattfinden – wurde im Herbst aus dem Bangen Gewissheit: Es kam zur coronabedingten Absage. In großer Eile und mit großem Aufwand mussten kleinere Ersatzveranstaltungen organisiert und abgehalten werden.

Die aktuelle Entwicklung der Coronapandemie in Deutschland und in Baden-Württemberg lässt keine Zweifel offen: Sehr schnell werden wir nicht zu unserem gewohnten Leben zurückkehren können. In naher Zukunft sind damit große Fortbildungsveranstaltungen in der bekannten Form wohl nicht realisierbar. Der BWLV hat daher zusammen mit der Landesluftfahrtbehörde eine Lösung erarbeitet, um die Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte 2021 online anzubieten.

Ganz wesentlich dabei ist die Abstimmung mit der Behörde bei der Durchführung, sodass die Auffrischungsschulung auch behördlich anerkannt und genehmigt werden kann. An dieser Stelle dankt der BWLV seinen Ansprechpartnern im Regierungspräsidium Stuttgart ganz herzlich für das Entgegenkommen und die Unterstützung bei diesem Vorhaben.

Viele Details, technische Fragen und Inhalte sind bis dahin noch zu klären, zu spezifizieren, und zu produzieren.

Näheres zum Anmeldeverfahren wird der BWLV rechtzeitig auf seiner Homepage



In diesem Jahr werden die Fluglehrerfortbildungen des BWLV ausschließlich online angeboten – dies an vier Terminen, die über das Jahr verteilt sind

und im adler veröffentlichen. Alle Nutzer von Vereinsflieger.de werden dann wieder direkt im Vereinsflieger eine Anfrage im gewünschten Seminar stellen können. Dieses einfache Verfahren ist bitte bevorzugt einzusetzen. Voraussichtlich werden Informationen zur Anmeldung ab Anfang Februar zur Verfügung stehen und bekannt gegeben. **Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass der BWLV keine Wartelisten führt.** Fest steht aber: Alle Fluglehrer, die diese Veranstaltung zur Erhaltung ihrer Lehrberechtigung benötigen, können unbesorgt sein.

**Präsenzveranstaltungen zu Auffrischungsschulungen für Lehrberechtigte werden 2021 keine angeboten.**

Folgende Termine für die **Online-Auffrischungsschulungen** sind geplant (jeweils freitags/samstags):

**12./13. März 2021**

**7./8. Mai 2021**

**23./24. Juli 2021**

**15./16. Oktober 2021**

Der BWLV freut sich schon jetzt, seine Fluglehrer 2021 digital zu begrüßen und mit diesem Angebot eine tragfähige Lösung in diesem Jahr anbieten zu können.

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

LEHRGANG IN CALW

## NEUE FALLSCHIRMPRÜFER FÜRS LAND

In Baden-Württemberg war es zuletzt immer schwieriger geworden, Fallschirmprüfer zu finden, die sich ums Rettungsgerät kümmern. Da die Fallschirme aber jährlich zur Lufttüchtig-

keit nachgeprüft werden müssen, hat der BWLV gehandelt und um Nachwuchs geworben – erfolgreich! Vier Anwärter haben sich gefunden und sich zur Ausbildung in Calw getroffen.

Mittlerweile kennen die neuen Fallschirmprüfer sich mit Gurtzeug, Aufziehvorrichtung, Fangleinenverbindungsstücken oder Federhilfsschirm bestens aus. Es wurden immer wieder Schirme geöffnet

und systematisch auf Herz und Nieren geprüft. Wenn nötig, wurden Mängel gleich beseitigt, und am Schluss gab es den Stempel für das nächste luftverkehrstüchtige Jahr – all dies immer unter den wachsamen Augen der kompetenten Ausbilder. Neben den praktischen Einheiten gab es auch die notwendige Theorie.

Wie das bei Fliegern üblich ist, wurde aber nicht nur stupide gelernt, sondern in den Pausen wurde auch gefachsimpelt und es wurde die eine oder andere Fliegergeschichte zum Besten gegeben. Auf jeden Fall hatten alle trotz des seriösen Themas viel Spaß, und es wurden schon Einladungen für Treffen im neuen Jahr ausgesprochen.

Unser Dank geht an Franz Nathrath und seinen Helfer Fietje für die tolle Betreuung und die vielen wertvollen Tipps. Wir fühlen uns gut gewappnet und bereit für die neue Aufgabe.

Text: Swen Holtmann  
Foto: Steffen Baitinger



Erfreulicher Zuwachs: In Calw wurden neue Fallschirmprüfer ausgebildet

## LESERDIALOG

# LESERBRIEF AUF DEN ARTIKEL „ANGLIZISMEN SIND EIN NO-GO!“ IM ADLER 12/20

„Vielen Dank für den Artikel. In der Tat ist vielen Piloten die Angst vor dem Englisch in der Luftfahrt zu nehmen. Aber wir haben eben auch Piloten, welche ihre Stärken nicht unbedingt in der Sprache haben oder nach der Schulzeit diese Kenntnisse nicht mehr benötigen bzw. ausreichend pflegen (können/wollen). Gleichzeitig sehen wir aber, wie aus Beweggründen fernab der Eindeutigkeit, z. B. weil es „Lifestyle“ ist, „cool“ klingt oder aus Wunschtraumdenken eines Profi- oder Top-Gun-Daseins verwendet wird. Und dabei kommen Begriffe oder Funksprüche heraus, welche uns in die falsche Richtung führen.

Eigenes Beispiel: „D-EXYZ, vor GATZ parkend, request taxi“ – Antwort vom Controller: „Was jetzt, deutsch oder englisch?“ Hat er recht.

Ganz oder gar nicht. Das betrifft auch, wenn ich mich von Langen Info durch die Republik fliegend, beobachten lasse. Soll ich nun in Englisch die FIS anfunken oder

in Deutsch? Wie viele Kollegen mit UL oder Motorsegler sind dort unterwegs und versuchen mit viel Liebe, Englisch zu funken? Ist es vielleicht einfacher und eindeutiger, aber auch v.a. stressfreier für die Besatzung (Crew), das in der Muttersprache zu belassen? Oder müssen 20 Flugzeuge auf die – wenn überhaupt – zwei Besatzungen aus Italien und England Rücksicht nehmen? Das tut doch die FIS ohnehin.

Da würde ich mir eine Aussage wünschen, wie ihr das aus dem Arbeitskreis Flugsicherheit seht!?

Ebenfalls uneindeutig wird es bei der Einführung von Abkürzungen, wie es die „Fanta4“ schon in ihrem Lied „MFG-Mit freundlichen Grüßen“ besungen haben. In dem o. g. Artikel wird „CRM“ genannt – ok, als Vertriebler war für mich das bis dato ein „Customer Relation Management“. Jetzt ist es aber ein „Crew Resource Management“ – ah, never heard before.

Wir können nicht einerseits für Eindeutigkeit plädieren, dann aber mit Abkürzungen, die nur der einen (sattelfesten fachspezifischen) Seite dienen, agieren. Denn die Gegenseite steht im Dunkeln. TEM oder gar SA (kenne ich aus dem Geschichtsunterricht) helfen da auch nicht. LP war für mich eine Langspielplatte, und keine Language Proficiency. Sorry for being yesterday? Ich denke, hier sollten wir unbedingt vorsichtig sein und bei den bekannten Abkürzungen wie METAR, TAF etc. es auch belassen.

Bitte diese Meinung als Anregung, und nicht als Kritik auffassen. In diesem Sinne, LG aus HDH von einem LSR-Piloten.“

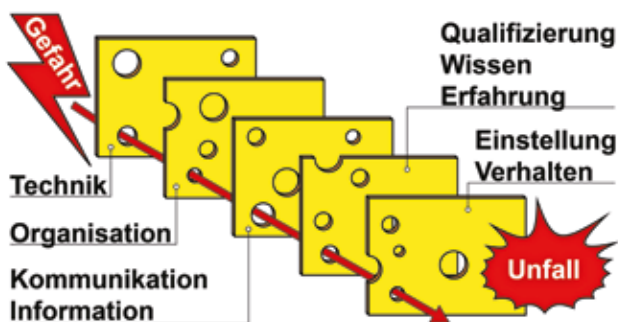
**Peter Ocker, Ettringen** (Vice-President des Vintage Glider Clubs, Vorstand des Fördervereins Deutsches Segelfluggmuseum mit Modellflug)

*Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Zuschriften ggfs. zu kürzen.*

ARBEITSKREIS FLUGSICHERHEIT IM BWLV

# THREAT AND ERROR MANAGEMENT (TEM)

Zur Verbesserung der Flugsicherheit und Minimierung von Fehlern werden seit längerer Zeit sämtliche fliegerischen Vor- und Unfälle genauestens untersucht. Dabei finden sich in den überwiegenden Fällen der Ursachenforschung Fehlerketten, wie von James Reason im sogenannten Swiss-Cheese-Modell beschrieben:



**Die entscheidenden Ansätze dabei lauten:**

- Wo waren die entscheidenden Löcher?
- Welche Käsescheibe hat versagt?
- Besser wäre es, wenn man Flugsicherheit präventiv erzeugen könnte, also bevor etwas passiert!

Im Airline-Bereich wurde dies schon in den 1980er-Jahren, ursprünglich an der University of Texas von der Human-Factor-Research-Group um Professor Helmreich getan und das sogenannte Threat and Error Management (TEM) entwickelt.

**TEM** ist verpflichtender Bestandteil der Trainerausbildung im Airline-Bereich. Es bietet jedem Piloten und jeder Crew die

Möglichkeit einer Gefahreinschätzung und ein Konzept für sicheres Verhalten in der Fliegerei. Primäres Ziel ist dabei das Erkennen möglicher Bedrohungen und Fehler im System Luftfahrt, wie zum Beispiel anderer Verkehr, Bodenstellen, Wartung, Ablenkungen, Hindernisse, Zeitdruck, Wetter, Systemausfälle sowie das Anwenden und Ergreifen passender Gegenmaßnahmen:

Anfangen von einem guten Gesundheitszustand über regelmäßiges Training und Weiterbildung, der Kenntnisse von Standardverfahren bis zur Anwendung guter interpersoneller Fähigkeiten, sollte jeder Pilot auf die verschiedenen Bedrohungen außerhalb seines Einflusses in seinem fliegerischen Umfeld vorbereitet sein. Daraus können notwendige Gegenmaßnahmen und Reaktionen entwickelt werden.

Trotzdem werden weiterhin Fehler passieren, fliegerisch, organisatorisch oder in der Kommunikation. Man definiert sie schlicht als „nicht Erreichen des angestrebten Handlungsziels“. Auch ein entsprechendes Fehlermanagement kann erlernt und praktiziert werden durch regelmäßiges Überprüfen, Hinterfragen, Aufmerksamkeit und eine zeitliche Verteilung der Aufgaben. Dadurch sollten unerwünschte, gefährliche, also sicherheitskritische Flugzustände vermieden werden (UAS = Undesired Aircraft State – in Höhe, Position, Geschwindigkeit, Konfiguration, etc.)

Kommt es jedoch trotzdem dazu, sollten der Flugzustand und die Abweichungen mit kühlem Kopf wieder stabilisiert werden, um weitergehende Vorkommnisse oder gar Unfälle zu vermeiden.

Das geschilderte Modell kann man vor und nach einem Flug sowie während des Fluges, also jederzeit, erfolgreich anwenden.



**Gut mental vorbereiten!**  
**Mit Bedrohungen rechnen!**  
**Fehler managen!**  
**Ungewollten Flugzustand retten!**  
**Vor-/Unfall vermeiden!**

Zum besseren Verständnis soll **TEM** an einem der Jahreszeit entsprechenden **konkreten Beispiel** anhand des obigen Bildes verdeutlicht werden:

### **Anflug auf eine mit Schnee bedeckte Piste. Welche Gefahren drohen uns dabei im Einzelnen ?**

- Schlechte, diffuse Sichten
- Vereisung
- Blockierende Räder
- Rutschige Landebahn
- Seitenwind
- Verlängerte Brems- und Landestrecke
- Schneewehen und -bänke auf Bahn und Rollwegen
- Überschlagsgefahr, etc.

### **Was kann ich als Pilot zur Risikokontrolle machen?**

- Sorgfältige Flugplanung und darüber hinaus vorher am Zielplatz anrufen und sich nach dem Zustand der Piste erkundigen, um eine realistische Erwartungshaltung zu entwickeln.
- Auf jeden Fall die ausgewiesene Platzrunde mit ihren Landmerkmalen einhalten – das hilft dabei, den Landeanflug richtig auszurichten und gerade anzufliegen.

- Alle möglichen vorhandenen Ressourcen nutzen.
- Im Bild ist ein PAPI erkennbar; den Flugleiter bitten, es einzuschalten – das hilft bei der Einhaltung der richtigen Anflughöhe und beim Treffen des richtigen Aufsetzpunktes.
- Wenn ein GPS an Bord ist, kann man sich mit der genauen Ausrichtung der Piste (auf der Sichtanflugkarte ausgewiesen) einen Endanflug einprogrammieren (OBS-Funktion), um den Anflugpfad genau zur Piste auszurichten.
- Die Short-field Landetechnik meines Flugzeugtyps sollte auf alle Fälle beherrscht und angewandt werden.

### **Welche Fehler können dabei passieren?**

- In unserem Beispiel erfolgt der Anflug nicht exakt longitudinal auf die Piste zu, man fliegt den Endanflug in einem Winkelversatz, und das seitliche Verlassen der Piste nach der Landung droht (Seitenwind?)
- Der Abfangbogen wird zu hoch eingeleitet, weil man Pistenende und Pistenränder nicht erkennen kann, und man fällt aus zu großer Höhe und setzt zu hart auf.
- Die Landung erfolgt zu weit in der Piste und der Anhalteweg reicht nicht mehr aus – es droht ein Überschießen des Bahnendes.

### **Was kann ich tun, wenn ich merke, dass ich zu hoch, zu spät oder nicht gerade ausgerichtet zur Landung komme?**

- Möglichst rechtzeitig positive Korrekturen durchführen. Dabei ist es auch hilfreich, sich Entscheidungs-Gates zu setzen („canned decision“).
- Falls ausreichende Korrekturen nicht mehr möglich sind, auf jeden Fall durchstarten!
- Mit der Erfahrung des ersten Anflugs ist die Wahrscheinlichkeit einer sicheren Landung im Wiederholungsfall eher gegeben.
- Falls nicht, sollten die Kraftstoffreserven so bemessen sein, dass eine Rückkehr zum Startflugplatz oder die Landung am geplanten Alternate sicher möglich ist.

Text: Friedrich Klaiber, AKFS  
 Foto/Grafiken: Felix Michnacs/Bernd Heuberger

IFR

# **LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND JETZT ONLINE**

Seit Kurzem stellt die Deutsche Flugsicherung (DFS) das Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP IFR) kostenlos online zur Verfügung – allerdings zeigt diese Version nur den aktuell gültigen Stand. Für weitergehende Infos muss die Web-Anwendung „AIP-Germany“ erworben werden.

Die AIP IFR ist jetzt – inklusive der Supplements (SUPs) und Aeronautical Information Circulars (AIC) sowie der Links zu den VFR SUPs und AICs – über das AIS-Portal unter [www.dfs-ais.de](http://www.dfs-ais.de) rund um die Uhr direkt über die Startseite ohne Registrierung abrufbar.

Die AIP IFR als umfangreiche Web-Anwendung „AIP-Germany“ ist unverändert über Eisenschmidt ([www.eisenschmidt.aero](http://www.eisenschmidt.aero)) zu

beziehen. Diese enthält Vor- und Rückschau von Dokumenten, verfügt beispielsweise über eine inhaltliche Volltextsuche, Lesezeichen, oder eine zeitliche Darstellung der Amendment-Veröffentlichungen. Die kostenlose Online-Version zeigt hingegen nur den aktuell gültigen Stand.

Das AIS-Portal steht Piloten für die Online-Aufgabe von Flugplänen, Flugplanfolgemeldungen und Landemeldungen für Flüge nach Sicht- und Instrumentenflugregeln in Deutschland oder für Flüge ins Ausland zur Verfügung. Mit rund 30.000 registrierten Kunden ist das AIS-Portal ein wichtiger Bestandteil der Dienstleistung des Aeronautical Information Service Centre (AIS-C).

Text: DFS/red.

## MITTEILUNG DER DEUTSCHEN FLUGSICHERUNG

# NEUES FLUGSICHERUNGSSYSTEM FÜR FIS

Der Fluginformationsdienst (FIS) der Deutschen Flugsicherung (DFS) hat zum 9. Dezember 2020 ein neues Flugsicherungssystem eingeführt, welches die bisherigen Papier-Flugstreifen nun in digitaler Form darstellt. Mit dieser neuen Applikation wird die FIS-Datenverarbeitung deutschlandweit zukunftssicher aufgestellt.

Für die Nutzung aller FIS-Frequenzen durch Piloten ergeben sich durch diese Neuerung keine Änderungen oder neuen Regeln. Allerdings bittet die DFS um Verständnis, dass es anfänglich vereinzelt zu Verzögerungen im Service und der Bearbeitung von Anfragen auf den FIS-Frequenzen kommen kann.

Text: DFS/red.

## ABSCHIED

# FRANZ WEIS KURZ NACH VOLLENDUNG SEINES 90. LEBENSJAHRES UNERWARTET VERSTORBEN

Wer in Unterschüpf den Weg zum Flugplatz sucht, wird durch Hinweisschilder mit einem Flugzeugsymbol geleitet. Diese Schilder wurden vor vielen Jahren von Franz Weis angefertigt und aufgestellt – eine von zahlreichen Spuren, die den Namen Franz Weis dauerhaft mit dem Luftsportverein Bauland verbinden.

Die Fliegerkameraden trauern um ihr langjähriges und hochgeschätztes Ehrenmitglied. Bis vor Kurzem erschien Franz Weis regelmäßig auf „seinem“ Flugplatz. Umso mehr überraschte nun die Nachricht von seinem plötzlichen Tod kurz nach seinem 90. Geburtstag.

Franz Weis stammte aus Mährisch-Rothmühl im Sudetenland. Durch die Vertreibung nach dem Zweiten Weltkrieg kam er zunächst in das Auffanglager Gerlachshausen. In Distelhausen fand er eine Ausbildungsstelle, später arbeitete er bei der US-Army in Esslingen als Automechaniker. 1955 wurde er Mitarbeiter der Distel-Brauerei Distelhausen und blieb bis zum Eintritt ins Rentenalter diesem Betrieb treu. 1966 schloss er in Frankfurt die Ausbildung zum Kfz-Meister ab.

Zum beruflichen Erfolg gesellte sich das private Glück, ebenfalls 1966 heiratete er seine Frau Doris. Aus der Ehe gingen zwei Töchter hervor, auch zwei Enkelkinder mit 19 und 21 Jahren gehören zur Familie.

1967 wurde er Mitglied im damals noch jungen Luftsportverein Bauland. Damit begann seine langjährige Leidenschaft für die Fliegerei und für den Verein eine Erfolgsgeschichte. Franz Weis schulte zunächst auf dem Motorsegler Scheibe Falke SF 25 B unter Fluglehrer Ludwig Dambach. Als Pilot flog er den Motorsegler RF5 mit dem Kennzeichen D-KATO bis zu dem Tag, an dem er seine aktive Fliegerei beendete. Er führte eine Vielzahl von Flügen durch: Passagierflüge, Langstreckenflüge auch ins Ausland, sowie Formationsflüge mit den Fliegerfreunden O. Glotzbach, W. Klein, F. Pilz und R. Schur. Bei Fluglagern des Vereins in Österreich, in Sankt Johann/Tirol und Dornbirn-Hohenems war er immer aktiv dabei.

Besonders verdient um den Verein und um den Luftsport insgesamt machte sich Franz Weis durch seine Fähigkeiten und seinen unermüdbaren Fleiß. Lange Jahre war er Mitglied des Beirates. An den Wochenenden koordinierte er als Flugleiter Starts und Landungen. Über Jahrzehnte war er Werkstattleiter und investierte unzählige Arbeitsstunden in die Wartung der Motorsegler und Segelflzeuge. Sein Ruf eilte ihm voraus. Deshalb wurde er vom BWLV zu jährlich stattfindenden Schulungen für Flugzeugwarte eingeladen, zunächst als Teilnehmer, dann als Referent.



Jahrzehntelang war Franz Weis für den LSV Bauland und den Luftsport aktiv

Sein technisches Geschick stellte Franz immer wieder unter Beweis: Unter seiner Leitung wurde ein ausrangierter Lkw zu einer Seilwinde für den Segelflugschlepp umgebaut, die über viele Jahre eingesetzt wurde und wertvolle Dienste leistete.

Der Luftsportverein Bauland Unterschüpf verliert einen wertvollen Menschen sowie ein vorbildliches und engagiertes Ehrenmitglied. Die Fliegerkameraden werden sein Andenken stets in Ehren halten.

Text und Foto: LSV Bauland

# ABSCHIED VON LOTHAR WENKE

Am 14. November verstarb Lothar Wenke im Alter von 79 Jahren. Die Segelfliegergemeinschaft Backnang erinnert in Dankbarkeit an ihr Mitglied.

Lothar Wenke begann das Segelfliegen mit 15 Jahren am Flugplatz Venlo. Damals entstand der Flugplatz Grefrath-Niershorst und Lothar brachte sich 1956/57 mit viel Enthusiasmus in den Neuaufbau ein. Mit einer beruflichen Veränderung nach Backnang wurde er 1970 Mitglied der SFG und unterstützte mit gleichem Einsatz die Entwicklung des Fluggeländes Völkleshofen-Lichtenberg.

Nach einem Kunstfluglehrgang in Weinheim (der dortige Vorstand Karl Bergelt wurde später sein Schwiegervater) erwarb er 1974 eine Pilatus B4. Damit ging es ab 1975 zu den Deutschen Meisterschaften im Segelkunstflug. Allerdings waren der B4 schon bald nicht mehr alle Flugfiguren zumutbar. Lothar wäre als zeitlebens sehr verantwortungsbewusster Pilot nie über seine Grenzen gegangen – folglich absolvierte er seinen Kunstflug nun in wunderbar harmonisch gestalteten Vorführungen, die viele Besucher von Fliegerfesten begeisterten.

Seine Elke brachte ihn dazu, ihr zuliebe Loopings auch negativ zu fliegen; 1978

heirateten sie, es kamen drei Töchter zur Welt. Lange widmeten sie sich gemeinsam der Fliegerei. Dies ergab sich am Bodensee am Flugplatz Radolfzell-Stahringen genauso wie regelmäßig in Zell am See (Österreich).

Er war meisterlich im Umgang mit Feinmechanik und Elektronik. Dazu kam, dass er nie aufgab. Er erkannte das Problem, und er fand immer eine Lösung. Er war zeitweise Zweiter Vorsitzender und der SFG in allen technischen Belangen eine große Stütze. Mit Adolf Krämer zusammen widmete er sich mehr als zehn Jahre der Wartung der vereinseigenen Super-Dimona. In vielen Flügen in die Alpen, an den Niederrhein, zur Nord- und zur Ostsee ergänzten sich der langjährige Motorseglerlehrer und der geübte Segelflugpilot wunderbar.

Wir freuen uns im Rückblick über die vielen Stunden, die Lothar in der Luft verbringen konnte. Er genoss Wetter, Wolken, Wind und Sicht über unserer herrlichen Landschaft in einer Empfindungstiefe, die nicht vielen gegeben sein mag. Vor einem Jahr, sich seiner schweren Erkrankung bewusst, ließ er sich mit seiner geliebten B4 nochmals in den Novemberhimmel auf große Höhe schleppen, um dann den

Abschlussflug eines erfüllten Fliegerlebens zu absolvieren.

Er hat uns Backnanger Fliegernsenioren an den Mittwochstreffen die Treue gehalten solange es ging; seine Redewendung „hör mal“, mit der er oft ein Gespräch einleitete, werden wir alle vermissen. So bleiben uns Erinnerungen an einen lieben Kameraden, als ein solcher wird Lothar Wenke in unseren Herzen bleiben. Seiner Elke und den Töchtern mit Familien gilt unser Mitgefühl.

Text: Rainer Gebhardt

Foto: Florian Friz



Lothar Wenke in seiner geliebten Pilatus B4

# DER BWLV TRAUERT UM ROSWITHA TROPSCHUH



Roswitha Tropschuh war viele Jahre lang die „gute Seele“ der BWLV-Segelflugschule am Hornberg

Noch vor Jahresschluss erreichte den BWLV die traurige Nachricht vom Tode von Roswitha Tropschuh, der Ehefrau des langjährigen Leiters der BWLV-Segelflugschule Hornberg, Heinz Tropschuh. Sie ist im 80. Lebensjahr Anfang Dezember verstorben.

Der BWLV trauert um eine ehemalige Mitarbeiterin, die sich gemeinsam mit ihrem Ehemann viele Jahre für den Luftsport und den Verband am Hornberg eingesetzt und große Verdienste erworben hat. Zwölf Jahre lang unterstützte Roswitha Tropschuh ihren Ehemann bei der Führung der Segelflugschule des BWLV am Hornberg als die „gute Seele“ der Flugschule. Sie sorgte dafür, dass sich abseits des rein fliegerischen Geschehens die Flugschüler, Lehrgangsteilnehmer und Kunden der Flugschule am Horn-

berg wohlfühlten und rundum gut betreut waren.

Bei Eintritt in den Ruhestand 2003 übergaben Heinz und Roswitha Tropschuh ein wohl bestelltes Haus und eine Segelflugschule am Hornberg, in der eine Vielzahl Luftsportler nicht nur ihre fliegerische Grundausbildung erhalten haben, sondern auch bei unzähligen technischen Lehrgängen das ehrenamtliche Wartungspersonal ausgebildet wurde, welches unter anderem in der Werkstattarbeit in den Vereinen wertvolle Dienste leistet.

Der BWLV nimmt in Verbundenheit und Dankbarkeit Abschied von Roswitha Tropschuh und wird ihr stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Text: red

Foto: z

# 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 JANUAR 2021 ALLE TERMINE UNTER VORBEHALT!

(B) WERKSTÄTTLEITER-LEHRGANG WL2 (FKV-BAUWEISE)  
11. – 16.1.21 Bildungsstätte Klippeneck  
Info: birkhold@bwlv.de

#### NACHTFLUG-SPEZIAL MINGEN

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

#### PRÜFERLEHRGANG LUFTSPORT SERVICE-CENTER OST

23.1. – 12.2.21 Flugplatz Dessau (EDAD)  
Info: lsc.aero/prueferlehrgang

#### (B) ZELLENWART-LEHRGANG

25. – 30.1.21 Bildungsstätte Klippeneck  
Info: birkhold@bwlv.de

#### 47. BUNDESWEITES TREFFEN DER LUFTSPORTLERINNEN

29. – 31.1.21 Meschede  
Info: www.hexentreffen2021.de