

LSV Albgau e.V. Postfach 10 05 54 76259 Ettlingen

**Einladung**  
zur Mitgliederversammlung  
am Freitag den 26.10.2012  
um 19:30 in der Gaststätte  
zum kleinen Griechen in Bruchhausen

**Tagesordnung:**

1. Begrüßung und Vorstellung der Tagesordnung
2. Neue Mitglieder
3. Wahlhelfer auswählen
4. Kassenprüfer wählen
5. Auswirkung der EASA Vorschriften auf die Wartung der Flugzeuge inkl. Camo
6. Stand Jahresabschluss 2011
7. Jochen-Schweizer-Flüge
8. Stand Beschaffung eines neuen Segelflugzeugs

**BWLV – Mitgliederversammlung 2012**

Sonntag, 4. November 2012

Filderhalle Leinfelden-Echterdingen

Beginn: 10 Uhr, Ende: gegen 13 Uhr

### ***Liebe Mitglieder,***

nach der Wahl des neuen Vorstandes im April gab es keine Schonfrist für die neuen Vorstandsmitglieder, weil gleich eine Vielzahl notwendiger Aufgaben erledigt werden mussten. Ob Versicherungsfälle, gegroundete Flugzeuge, EASA Vorschriften oder Änderungen im Vereinsregister, Landesverband und Banken oder der Verkauf der DG100, es gab nichts, was wir schon einmal gemacht hätten. Also alles andere als eine ruhige Einführung. Mit unendlich vielen Telefonaten sowie der Einarbeitung in die Themen sowie der Verteilung von Aufgaben sind wir aber auf dem guten Weg, wieder in etwas ruhigeres Fahrwasser zu kommen.

Das ursprünglich für Juli terminierte Aktiventreffen mussten wir jedoch absagen, weil die Vorbereitung und die Sachlagen zu dem Zeitpunkt noch nicht annähernd so weit geklärt waren, um es an dem Tag zum Thema zu machen.

Peter Erdmann

### ***Flug- und Beitragsabrechnungen***

Die Abrechnung läuft inzwischen annähernd rund: einmal im Monat für die Beiträge im Voraus und die absolvierten Flüge im Nachhinein. Zwei bis drei Wochen später erfolgen die Lastschriften. Dadurch laufen für die Mitglieder nicht mehr so hohe Beträge auf, wie in der Vergangenheit mit zwei bis drei Abrechnungen im Jahr. Passive Mitglieder erhalten ihre Rechnung immer zu Beginn eines neuen Jahres. Leider gibt es noch eine sehr hohe Anzahl von aktiven Mitgliedern, die nicht am Lastschriftverfahren teilnehmen. Für diese Mitglieder ist der Arbeitsaufwand bei der Abrechnung um ein vielfaches höher. Zudem kommt es zum Teil zu monatelangen Verzögerungen bei der Begleichung der versandten Rechnungen. Im schlimmsten Fall werden dann noch Rechnungspositionen reklamiert. An dieser Stelle verweise ich auf § 3 der Geschäftsordnung, nach dem Gebühren innerhalb von 3 Wochen fällig sind.

Mitglieder, die ihre Beiträge lieber jährlich oder halbjährlich zahlen wollen, können das bis zum 15. 12.2012 bei Karin beauftragen.

Es würde der Kasse einiges an Freizeit mehr lassen, wenn alle am Lastschriftverfahren teilnehmen. PE

### ***EASA, IHP und Camo***

EASA (European Aviation Safety Agency). Die Hauptaufgabe der Europäischen Agentur für Flugsicherheit besteht in der Harmonisierung von nationalen Vorschriften in internationale Verfahren. Im Rahmen der Standardisierung ist auch die allgemeine Luftfahrt und hier hauptsächlich die Instandhaltung und Lizenzierung betroffen.

An dieser Stelle soll zunächst nur auf die Begrifflichkeiten und die Bedeutung für den Verein und die Piloten eingegangen werden.

Die Einführung des EASA Part-M (Continuing Airworthiness Requirements) ist seit dem 01.03.2009 in Deutschland anzuwenden und gilt für die gesamte nicht gewerbliche Luftfahrt.

Auf der Versammlung gehen wir u.a. auf Themen ein, wie das Instandhaltungsprogramm (IHP), in dem genau aufgeführt ist, welche Arbeiten vom Pilot Owner durchgeführt werden darf und wann ein anerkannter Instandhaltungsbetrieb hinzugezogen werden muss.

Erforderliche Arbeiten sind je nach Flugzeugtyp in Stunden, Laufzeit oder Intervallen vorgeschrieben. Das IHP lehnt sich dabei eng an die Herstellervorgaben, also das Wartungshandbuch an. Da kein Flugzeug dem anderen gleicht, z. B. unterschiedliche Instrumente, muss für jedes Flugzeug ab Ende 2013 ein individuelles IHP erstellt werden, das beim LBA eine Genehmigungsprozedur durchlaufen muss.

Im IHP sind nur die Arbeiten aufgeführt, die der Pilot / Owner ausführen darf. Vorflugkontrolle und Normalverfahren, zu der jeder Pilot verpflichtet ist sind keine Instandhaltungsarbeiten. Ausführen darf / muss sie jeder Pilot. Geht es aber um den Austausch von Teilen oder die Demontage / Montage von Geräten, darf die Arbeit nur von einem Pilot / Owner erledigt werden, sofern er vom Vereinsvorstand dazu schriftlich ermächtigt wurde. Das hierfür eine gültige Lizenz erforderlich ist, ist ja inzwischen allgemein bekannt. Auch ein Pilot/Owner darf die Arbeit nur dann ausführen, wenn die Arbeit im IHP aufgeführt ist. Was für uns alle neu sein dürfte, ist die Tatsache, dass die Arbeit oder auch die Notwendigkeit der Arbeit im Bordbuch dokumentiert werden muss. Dieser Bordbucheintrag hat es aber in sich. Die Eintragung muss durch ein auszustellendes Release to Service (RTS) „Freigabebescheinigung“ im Bordbuch und in der L-Akte neutralisiert werden. Fehlt dieses Formblatt, ist das Flugzeug als „luftuntüchtig“ zu betrachten und darf nicht in Betrieb genommen werden. Das RTS kann natürlich nur von einem Pilot / Owner ausgestellt und unterschrieben werden, wenn er namentlich in der am IHP

angehängten der Liste „Piloten mit Berechtigung zur Durchführung und Freigabe von eingeschränkter Pilot/Eigentümer Instandhaltung“ gemäß Anlage VIII des Teil-M aufgeführt ist.

Alle Arbeiten, die nicht näher im IHP beschrieben sind, müssen von einem anerkannten Instandhaltungsbetrieb mit anschließender Prüfung durch einen anerkannten Prüfer erfolgen.

Sollte ein Pilot / Owner - Zellen- oder Motorwart Zweifel haben, ob oder wie Arbeiten an den Flugzeugen durchgeführt werden müssen, kann er sich unmittelbar an den technischen Leiter oder die jeweilige Camo wenden. Die Camo (Katana – Fa. Haiml, Dimona Fa. Frank und Waldenberger) sind die Betriebe, in denen die Flugzeuge überwacht und die Arbeiten gesteuert werden. Die Camo gibt dann anhand eines vom Piloten oder Werkstattmitarbeiters ausgestellten Befundberichtes genaue Anweisungen, wie bei den Arbeiten zu verfahren ist um. Es besteht die Möglichkeit, dass die Camo eine Workorder erstellt, die ggf. abgearbeitet werden kann. Die Workorder muss jedoch schriftlich (E-Mail, Fax) vermittelt und bestätigt werden. In erster Linie wird aber nicht der Pilot, sondern ein Pilot / Owner solche Verfahren einleiten.

Betroffen von diesem Verfahren sind alle Flugzeuge im Verein, wobei die Camo für die Segelflugzeuge derzeit im Rahmen des BWLV abgewickelt wird. Der BWLV hat hierfür ein umfangreiches „technisches Betriebshandbuch“ bereitgestellt, welches für unsere Segelflugzeuge verbindlich ist und im Container für jeden einsehbar bereit steht.

Das Thema hier im DK zu behandeln, kann keine Schulung oder Weiterbildung ersetzen, sondern soll nur eine erste Einführung für den Vortrag im Rahmen der Mitgliederversammlung sein. Da nicht alle fliegenden Mitglieder auch Pilot/Owner der Maschinen sind, ist es zwingend notwendig, dass sich auch jeder Pilot mit dem Thema auseinandersetzt und Kenntnisse der verbindlichen Vorschriften und seiner Befugnisse hat.

Wir haben nach der Einführung in der Versammlung vor, das Thema in Aktiventreffen und /oder Akademietagen weiter zu behandeln.

Links zum Thema:

<http://easa.europa.eu/home.php>

<http://www.lba.de>

<http://ltb.bwlv.de/ltb->

[prueforganisation/downloads.html](http://prueforganisation/downloads.html) (z.B. techn. Handbuch)

Kein Pilot, darf Bedenken haben, einen Eintrag im Bordbuch vor zu nehmen, aus Angst, dass deswegen

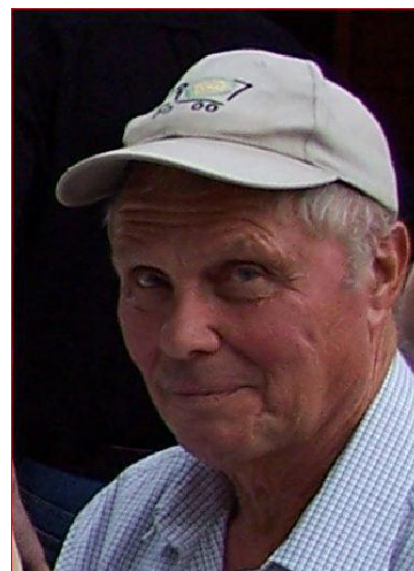
jemand eine Freigabe erteilen muss. Hier hat Sicherheit die absolute Priorität.

Fazit: Wir haben und an die Anschnallpflicht gewöhnt, das wird uns auch mit der EASA noch gelingen ;-)

PE

### **Ehrenmitglied des FSV Karlsruhe, Heinz Rübin †**

Bei einem tragischen Flugunfall mit dem Schleppflugzeug D-EIAV kam an unserem Segelfluggelände in Rheinstetten am 30. Mai 2012 unser Ehrenmitglied Heinz Rübin aus Mörsch (73) ums Leben. Mit ihm starben seine drei Fluggäste aus Karlsruhe. Heinz war seit 1955 Mitglied im



FSV. Sein Herz gehörte dem Segelflug wie auch dem Motorflug. Mit seinen zahlreichen Fähigkeiten hat er im FSV immer gern Aufgaben übernommen. Die Terrasse an unserem Clubhaus ist z.B. sein Werk. Auch war er viele Jahre

in verschiedenen Ausschüssen des Vereins aktiv. Wir haben mit ihm einen unserer besten Piloten und einen außergewöhnlichen Menschen auf tragische Weise für immer verloren.

Es ist einfach unfassbar und wir können es immer noch nicht begreifen. Wir können auch den Grund nicht finden, der unserm Heinz und seinen 3 Fluggästen das Leben gekostet hat. Wir warten immer noch darauf, dass Heinz mittwochs wie früher immer zur Türe herein kommt, mit einem seiner Sprüche auf den Lippen. Aber ein lieb gewordener Mensch ist plötzlich und einfach nicht mehr da. Er war nicht bloß ein gutes Mitglied des FSV, sondern auch ein Bindeglied zwischen den beiden Vereinen FSV und LSV. Gerne beteiligte er sich an unseren jährlichen Vereinsausflügen und die Mittwochsflieger der alten Herren beider Vereine haben einen guten Freund verloren. Wir werden auch in Zukunft in seinem Sinne weiterfliegen, Kein Fest haben wir durchgeführt, bei dem Heinz nicht mit geholfen hat, wenn es darum ging, eine Besonderheit auf den Grill zu legen. Heinz hat einen

wesentlichen Anteil beim Erstellen unseres neuen Segelfluggeländes, welches uns allen inzwischen zu einer Heimat geworden ist bei der Ausübung unseres geliebten Segelflugsportes.

Heinz – wir werden Dich nicht vergessen. HF

Unser ehemaliger Vorsitzender

### **Dr. Hartmut Maier-Gerber †**

Wir erhielten die traurige Nachricht, dass unser Ehrenmitglied Dr. Hartmut Maier-Gerber kurz vor seinem 89. Geburtstag verstorben ist. Hartmut Maier hatte 3 Jahre nach der Vereinsgründung im Jahre 1953 das Amt des 1. Vorsitzenden übernommen und hatte wesentlich zum Aufbau des Vereins beigetragen.

Er besorgte mit Hilfe seiner Fa. Elba-Werk dem Verein sein 1. doppelsitziges Segelflugzeug vom Typ KA 2, welches damals von Oberbürgermeister Hugo Rimmelsbacher auf dem Marktplatz auf den Namen „Stadt Ettlingen“ getauft wurde. Mit seiner Unterstützung bauten wir in seiner Firma unsere erste Schleppwinde und einen Segelflugzeuganhänger für das Segelflugzeug dazu. Die Erstellung unseres Segelfluggeländes im Gewann Rohrocker



*Dr. Hartmut Maier-Gerber mit OB Hugo Rimmelsbacher am Flugplatz in Ettlingen*



*Flugzeugtaufe der Ka2b durch Dr. Hartmut Maier-Gerber*

geschah ebenfalls mit seiner Hilfe während der Zeit seiner Vorstandschaft. Der Verein hatte in der Zeit der 50er Jahre mit seiner Hilfe wesentliche Fortschritte in seiner Gestaltung und Entwicklung gemacht. Seine Amtszeit endete nach der Durchführung eines Flugtages und der Taufe eines einsitzigen Hochleistungssegelflugzeuges vom Typ KA 6 im Jahre 1960. Wir werden sein Andenken in Ehren halten und ihn nie vergessen. HF

### ***Nachwuchs – Probleme und Ideen***

Am MIT International Center for Air Transportation (ICAT) wurde eine Studie erstellt mit dem Titel:

#### **CURRENT AND HISTORICAL TRENDS IN GENERAL AVIATION IN THE UNITED STATES**

Nachdem uns alle Trends aus den USA auch hier treffen, kann dies auch für uns interessant sein. In der Zusammenfassung liest man:

*„Ein weiteres Ziel der Befragung war es, Perspektiven für die Zukunft der allgemeinen Luftfahrt zu gewinnen. Auf die Frage, was zur Stimulierung ihrer Tätigkeit in der Zukunft Piloten sich wünschen, wurde genannt: weniger schwerfällig Vorschriften, einen besseren Zugang zu Flugzeugen durch günstige Charter oder Fliegen in Clubs und insgesamt ein Rückgang der Kosten. In den Antworten der befragten Piloten wurden steigende Kosten, stärkere Regulierung, mangelndes Verständnis der Öffentlichkeit für die Rolle der allgemeinen Luftfahrt und rückläufige Pilotenzahlen als die größten Herausforderungen genannt, denen die allgemeine Luftfahrt ausgesetzt ist.*

Dieser Trend ist leider schon bei uns auch angekommen. Die französische Luftfahrtindustrie merkt auch fehlendes Interesse von Jugendlichen sich ihre Ausbildung und ihren Beruf in dieser Branche zu suchen. Um abzuwehren hat die Industrie in Frankreich eine Initiative gestartet, um mit den Vereinen zusammen Jugendlichen in Schulen anzusprechen. Dazu hat man einen Simulator gebaut, der in Schulen gezielt eingesetzt werden soll. Es wird dazu auch entsprechender Unterricht vorbereitet. Auch in den Lehrplan soll diese Aktion mit aufgenommen werden. Es werden bis Dezember diesen Jahres 50 Simulatoren an Vereine zu diesem Zweck ausgeliefert, die von der Industrie unterstützt werden, sofern der Verein sich zur Zusammenarbeit mit den Schulen verpflichtet.

Zurzeit steht der Ur-Typ dieses französischen Simulators bei uns und wir können ihn bis Mitte Oktober noch nutzen.

Einen anderen Weg geht man in Litauen. Auch dort wurde ein Mangel an Interesse und Nachwuchs



festgestellt. Um diesen zu beheben hat man ein Programm weiterentwickelt, was in Russland schon praktiziert wurde: Kinderfliegen! Ab 7 Jahren können die Jugendlichen mit einer Art Schulgleiter sich mit dem Fliegen beschäftigen. In Pociunai habe ich dies „live“ erleben können. Auch „kleine Gäste“ können im Urlaub so fliegen lernen in Höhen bis ca. 5 m.

Kinder von Mitgliedern des Vintage Gliding Treffens haben dies gleich genutzt und waren begeistert dabei. Es gibt also Ideen etwas zu machen. Mit dem BWLV hatte ich schon zum Kinderfliegen Kontakt aufgenommen, und im „Luftsport“ ist bereits ein Artikel dazu erschienen. Voraussichtlich wird auch bald im Adler dazu Stellung genommen. JS

...auch das noch!

### **Bordprogramme**

Woran soll der moderne Mensch sich halten? Das Geländer der Kindheit ist längst weg gebrochen. Gott ist tot. Kohl nicht mehr Kanzler, und sogar Gottschalk ist das Lachen vergangen. Kurzum, auf nichts ist mehr Verlass. Richtig schlimm dran ist, wer nun auch die letzte Sicherheit aufgehen muss: den Boden unter den Füßen.

Im Flieger ist die Kabine voller Menschen, Sitze und Koffer, alles ist irgendwie beengend, die Luft dünn, das Essen schlecht. Und pinkelt der betrunkene Nebenmann nicht auf den Teppichhoden (wie unlängst der Schauspieler Gerard Depardieu), ist er womöglich ein Terrorist. So greift die Panik nach dem Fluggast. Es hilft da nur - Ablenkung.

Die vietnamesische Airline VietJet hat das sehr ernst genommen. Sie heuerte für ihren Jungfernflug in die Strandstadt Danang zehn asiatische Schönheiten an, die in roten Bikinis zu einem Popsong mit den Hüften wackelten; der Flugzeuggang war ihre Bühne. Die Passagiere vergaßen vor Begeisterung ihre Sorgen und ein bisschen auch sich selbst, sie zückten ihre Kameras und filmten das Spektakel.

Nur die örtliche Luftfahrtbehörde verkannte den tieferen Ernst der Lage - und verdonnerte VietJet zu gut 800 Euro Strafe für die unerlaubte Bordparty.

Bei der Lufthansa hätte sich auch noch die Gema gemeldet.

Alina Fichter / Die Zeit