



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 2-2023

VERBAND

Ulrich Braune zum Ehrenpräsidenten ernannt

SPORT

Eric Schneider siegt bei Junioren-segelflug-WM

LUFTSPORTJUGEND

Vier Jugendvergleichsfliegen im September

CAO

DE.CAO.0034

Prüfung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen im nichtgewerblichen Verkehr bis 2.730 kg MTOW aller Bauweisen und Ballone

Prüforganisation und
Wirtschaftsdienst GmbH des LVB

www.lvbayern.de
PO@lvbayern.de
Prinzregentenstraße 120
D-81677 München

Inhalt

Master Warning	4	Frühjahrstagung des LVB-Segelflug- Ausbildungsteams	38
EDITORIAL	5	AMF-Gebirgsfluglager in Bled 2023	38 - 40
VERBAND		Gästeflüge von Minderjährigen im Auftrag des Vereins	41
BLSV-Ehrenamtspreis Oberpfalz für Egolf Biscan	6	Neue Regelung für Sportzeugen im Segelflug	41
LVB-Mitgliederversammlung 2023 – Ulrich Braune Ehrenpräsident	7 - 8	Tagung der Ausbildungsleiter und Vereine aus Unterfranken	42
25. Ausgabe des Peschke Jugendförderpreises	9	Spartenversammlungen beim LVB-Fliegertag	43 - 46
LVB-Fliegertag 2023 mit Bad Windsheim an neuem Standort	9 - 10	Erster internationaler Wettbewerb des Rookie-Projektes	46
Briefing für Veranstaltungsleiter – LVB Seminar in Lauf	11 - 12	80. Deutscher Modellfliegertag in Kulmbach	48 - 49
DAeC-BAUL mit neuem “Meldepunkt”	12	Nachwuchsförderung mit dem “Rookie” geht weiter	49
AERO 2023 – Messeleitung zieht positives Fazit	13	Neuer digitaler UL-Fragenkatalog und digitale Theorieprüfung	49
Neues Gesetz: Digitale Mitgliederversammlungen sind möglich	13	UL-Papiere zum Saisonstart überprüfen	50
LRSt-JHV in Kempten mit Neuwahlen	14 - 16	Saisonstart und Training im Navigationsflug	52 - 54
GEMA-Pauschalvertrag für Bayern	16	DM Hubschrauber in Alkersleben	54
Fliegen ohne Flugleiter (FoF)	17 - 18	CLUB-NEWS	
Für die Sicherheit: Feuerlöscher im Flugzeug	18	50 Jahre Flugplatz Altfeld – Rückblick auf eine spannende Vereinsgeschichte	55 - 56
Treibstoffmanagement – eine Kardinalpflicht ausschließlich des Piloten/der Pilotin	18 -20	Jahreshauptversammlung 2023 der LSG Bayreuth	57 - 58
LUFTSPORTJUGEND		LSV Schwabmünchen weiter auf dem Weg nach oben	59 - 60
Ausbildung ehrenamtlicher Jugendleiter in Nürnberg	22 - 23	Segel- und Modellflieger aus Grunau auf der Wasserkuppe	60
Der Projekttag Fliegen geht in die dritte Saison	23 - 25	Neuwahlen beim LSC Schliersee	61
Jugendvergleichsfliegen 2023	25	FC Condor startet Modernisierung	61 - 62
FWTY – Bitterwasser November 2022	26 - 32	AC Fürth – neues Schleppflugzeug-Crowdfunding	62
SPORT		Luftbeobachtertraining in Gauchsdorf	62 - 63
Termin vormerken – Hexentreffen 2024	32	IMPRESSUM	63
Segelflug-DM der Junioren – Eric Schneider gewinnt Standardklasse	33 - 34	TITELBILD	
Neue Segelflug-Trainingskonzeption für Sportsoldaten	35 - 37	Sonnenuntergang mit Blick auf die Amberger Altstadt. <i>Foto: Dr. Katrin Herrmann-Rogenhofer</i>	

Master Warning

Liebe Fliegerkameradinnen und Fliegerkameraden,

Verkehrsflugzeuge haben ein Master-Caution- oder Master-Warning-System, das die Besatzungen auf Fehlfunktionen im Flugzeug aufmerksam macht. Die Farbe Amber steht dabei für Probleme, die bald, Red für Fehler, die sofort behandelt werden müssen. Eine solche rote Warnung ist im DAeC-Cockpit gerade zusammen mit der Alarmglocke angesprungen – sofortiges Handeln ist erforderlich. Nach meinem letzten Editorial "Verstehe Sie fünnef!" hat mich eine nennenswerte Zahl von E-Mails besorgter Fliegerkameraden erreicht. Aus einer will ich stellvertretend und ausschnittsweise zitieren:

"Lieber Claus, Dein Beitrag "Verstehe Sie fünnef!" beschreibt das Kernproblem, mit dem wir in unserem Verein zu kämpfen haben, dermaßen präzise, dass ich dir unbedingt mal ein positives Feedback zu deinem Beitrag geben möchte und Dir für diese tollen, wahren Worte danken möchte!"

Und weiter: "Wir brauchen neue Ideen, da sind deine Erfahrungen aus der Airline-Welt mit Sicherheit von großem Vorteil." Diese Rückmeldung enthält zwei Botschaften. Erstens deutet sie auf völlig inakzeptable und offenbar nicht seltene

Misstände hin. Wenn wir unseren Nachwuchs für eine der schönsten Sportarten vergraulen, haben wir am Ende nicht einmal mehr jemanden, der den Deckel auf den Sarg legt, in dem wir dann liegen. Gleichzeitig macht sie aber auch Hoffnung, dass das Problem in den Griff zu kriegen ist. Wieso? Der Absender ist ein Segelfliegerkamerad aus dem Saarland, der vor langer Zeit einmal mein Erster Offizier auf dem MD-11-Frachter war. Ich war damals als Kapitän nicht sonderlich zurückhaltend, was meinen Führungsstil angeht, aber offensichtlich kein hoffnungsloser Fall. Ich habe gelernt, meine Besatzungen – wie man heute sagt – "abzuholen und mitzunehmen" und zum gemeinsamen Erfolg zu führen. Gleichzeitig haben meine Besatzungen gelernt, dass hinter all der Strenge und neben dem Pflichtbewusstsein vor allem der Wille stand, fürsorglich zu agieren und Wissen und Erfahrung weiterzugeben. Wir, die Besatzung und ich, haben uns einander stetig genähert. Das hat jedoch beiden Seiten den Willen abverlangt, sich zu hinterfragen und gegebenenfalls sich zu ändern. Das ist erreichbar, wenn man die Notwendigkeit erkennt, akzeptiert und auch bereit ist, Konsequenzen zu ziehen. So ist das Leben. Und eigentlich wollen wir doch alle nur gemeinsam fliegen!



Claus Cordes.

Der DAeC als Dachverband ist jetzt gefordert, die geeigneten Werkzeuge für den notwendigen Entwicklungsprozess zur Verfügung zu stellen. Anwenden müssen sie dann die Fliegerinnen und Flieger auf der grünen Wiese.

Mit fliegerherzlichen Grüßen, Ihr und Euer
Claus Cordes
DAeC-Präsident

Claus Cordes

JUNIORPILOTENSCHHEIN
des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

Reserviere Dir jetzt den Juniorpilotenschein-Koffer für dein
FLUGPLATZFEST: info@lvbayern.de

Neues annehmen – Bewährtes fortführen

Nach dreijähriger Coronapause konnte in diesem Jahr der LVB-Fliegertag endlich wieder in Präsenzform durchgeführt werden. Der jährliche Wechsel zwischen Nord- und Südbayern ist gesetzt, heuer war Nordbayern an der Reihe. Erstmals fand die Veranstaltung im Kur- & Kongress-Center (KKC) in Bad Windsheim statt. Vorhanden ist ein großer und für Teilnehmer kostenfreier Parkplatz, mit dem Großen und dem Kleinen Saal gibt es zwei sehr komfortable, großflächige Veranstaltungsräume, dazwischen eine Fläche für Ausstellerstände, aufgelockert mit Bistrotischen, dazu zahlreiche, helle Seminarräume, ein großzügiges Foyer für Cateringangebote, alles auf einer Ebene. Für das Konzept des Fliegertags mit Vorträgen, Ausstellung, Mitgliederversammlung und Spartenversammlungen sowie ggf. Zusatzangeboten ist das KCK mit seinen zahlreichen Räumlichkeiten eine sehr gut geeignete Location – für 2025 dürfte daher kein Veränderungsbedarf bestehen.

Einladung zum LVB-Fly In am 2. und 3. September am Feuerstein

Der neue LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Philip Repscher hat die Planungen für das erste LVB-Fly In anlässlich der Mitgliederversammlung ausführlicher vorgestellt und alle Vereinsvorstände gebeten, die Termininfo auch vereinsintern weiterzugeben, denn dieser Sommer-event ist ein LVB-Angebot an seine Mitglieder. Inzwischen haben alle LVB-Ver-eine auch Veranstaltungsplakate zum Fly In erhalten. Wir freuen uns auf Euch!

40. LVB-Fliegerärztetagung

Nach Druckschluss dieser Ausgabe fand mit der 40. Ausgabe der LVB-Fliegerärztetagung ein besonderes Jubiläum statt. Die Initiative zu dieser Tagung ging damals vom früheren LVB-Verbandsarzt Dr. Heinz Hofherr und dem früheren LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Dr. Volker Himmeler aus. Beide haben bei der ersten Tagung sicherlich nicht damit gerechnet, dass sie nunmehr ins fünfte Jahrzehnt geht. Dr. Peter W. Frank ist seit den 90er Jahren als Nachfolger von Heinz Hofherr als LVB-Verbandsarzt der Organisator dieser Fortbildungsveranstaltung, die hoffentlich in 2033 ihr 50-jähriges Bestehen feiern wird.

Jugendvergleichsfliegen 2023 ab Anfang September

Seit ein paar Jahren haben die Jugendvergleichsfliegen einen etwas anderen Charakter als früher, als sie in den Regierungsbezirken stattgefunden haben. Inzwischen sind es "nur" noch drei kompakte Regionalentscheide, die mehrere Bezirke zusammenfassen, wie die Namen Ostbayerisches, Südwestbayerisches und Fränkisches Jugendvergleichsfliegen es schon verdeutlichen. Am letzten Septemberwochenende messen sich dann die besten Nachwuchspilotinnen und -piloten der Regionalentscheide beim Landesjugendvergleichsfliegen.

Im vergangenen Jahr waren trotz widriger Wetterverhältnisse die Teilnehmerzahlen sehr erfreulich. Eine weitere Steigerung würde die Organisatoren sehr freuen.

LVB-Modellflugtage Schleißheim am 16. und 17. September

Im Jahr 2009 fanden die ersten Modellflugtage auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim statt. Wegen der ausgefallenen Veranstaltungen in 2020 und 2021 wird es somit die 13. Ausgabe dieses zweitägigen Angebots, bei dem weiterhin das Motto gilt: "Modellflug ist Vielfalt". Die Modellflugtage werden von mehreren Mitgliedern der Modellflugkommission organisiert und betreut und bieten neben Informationen für Einsteiger u.a. auch Flieger- und Raketenbastelkurse für Kinder und Jugendliche. Die Flugwerft ist eine Außenstelle des Deutschen Museums München. In der Eintrittsgebühr für das Flugwerft-Museum ist der Besuch der Modellflugtage bereits enthalten.

Jugendleiteraus- und -fortbildung

Noch immer fehlen dem Verband bzw. der Luftsportjugend (LSJ) in diversen Luftsportvereinen direkte Ansprechpartner. Dabei bietet die LSJ jährlich Qualifikationsangebote für Jugendleiter an. Die Vereinsjugendlichen sind nicht nur die aktiven Erwachsenen von morgen, mit der an sie übertragenen Verantwortung sind sie auch qualifiziert für die Übernahme von Ehrenämtern im Verein.

Lassen Sie sich "anstecken" und nutzen Sie die neuen oder auch bestehenden Angebote des Verbandes, wir freuen uns auf Sie!

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung

ENTSPANNT MÜCKENPUTZEN

FLÄCHENREINIGEN LEICHT GEMACHT. EIN TASTENDRUCK GENÜGT.

NEU: mit elektronischer Spannweitenumschaltung

jumbo putzi

ULIS SEGELFLUGBEDARF

Ülis Segelflugbedarf GmbH · info@segelflugbedarf24.de · www.segelflugbedarf24.de

PARTNER DES LVB

BLSV-Ehrenamtspreis Oberpfalz für Egolf Biscan

Der Bayerische Landes-Sportverband (BLSV) hat im Haus Johannisthal bei Windischeschenbach neun ehrenamtliche Vorbilder ausgezeichnet, die im Verein oder Verband Außergewöhnliches geleistet haben bzw. immer noch leisten.

In der inzwischen siebten Auflage ist die Verleihung des Ehrenamtspreises durch den Sportbezirk Oberpfalz eine feste Tradition geworden. Ziel der Auszeichnung ist es, das herausragende Engagement an der Basis hervorzuheben und in einem würdigen Rahmen "Danke" zu sagen. "Denn ohne Ehrenamt läuft im Sport nichts", wie BLSV-Bezirksvorsitzender Herrmann Müller bei der Begrüßung betonte.

Zahlreiche Ehrengäste

Die diesjährige Ehrung fand im Beisein von der dritten Bürgermeisterin der Stadt Windischeschenbach Brigitte Kreinhöfner, Neustadts Landrat Andreas Meier, Bezirkstagsvizepräsident Lothar Höher, BLSV-Präsident Jörg Ammon, BSJ-Vorsitzender Michael Weiß, LVB-Präsident Bernhard Drummer und BKV-Präsident Oliver Bungers sowie zahlreicher Kreisvorsitzender und Mitglieder der Bezirksvorstandschaft statt. Für die musikalische Begleitung sorgte das Duo Straub-Zacher

mit Geige und Akkordeon. Moderiert wurde die Verleihung von den BLSV-Funktionären Klaus Hernes und Stefan Mühleisen.

Dank an Vorbilder

In ihren Grußworten betonten Kreinhöfner, Meier, Höher und Ammon unisono die Bedeutung des Ehrenamts für die Gesellschaft. Sie blickten auf die Belastungen durch Corona zurück, die auch den Funktionären in Vereinen und Verbänden einiges abverlangte. Alle dankten den "Vorbildern" und gratulierten den Preisträgern. Diese wurden aufgrund ihrer langjährigen Verdienste von den Sportkreisvorständen und dem Bezirksvorstand vorgeschlagen und die Leistungen von den Laudatoren ausfühlich gewürdigt.

Alle ehrenamtlich Tätigen erhielten neben Urkunde und Ehrengabe ein Zoigl-Geschenk. Zu den Geehrten gehörte auch Egolf Biscan aus Obertraubling bei Regensburg, für den Bernhard Drummer, Präsident des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB), die Laudatio hielt.

Zu den Eckpfeilern seiner ehrenamtlichen Tätigkeit gehören:

- LVB-Bezirksvorsitzender bzw. -vertreter Oberpfalz bis 2014 und von 2017 bis heute,
- davor Präsidialrat der Oberpfalz bzw. Stellvertreter ab 1981 bis zur Abschaf-

- fung und Neuorganisation im Jahr 2000,
- über zehn Jahre lang LVB-Revisor für den Gesamtverband (LVB),
- viele Jahre als Fluglehrer aktiv und Organisator der fliegerischen "Aerotour Sazena" mit Tschechien nach der Grenzöffnung ab 1991,
- 1. Vorsitzender von 1996 bis 2002 des LSV Regensburg.

Text/Fotos: Thomas Fink



Bernhard Drummer hielt die Laudatio für die Ehrung von Egolf Biscan.



Egolf Biscan (3. v. r.) aus Obertraubling wurde für seine Verdienste im Luftsport ausgezeichnet. Mit auf dem Foto sind Landrat Andreas Meier, Bürgermeisterin Brigitte Kreinhöfner, Bezirkstagsvizepräsident Lothar Höher, LVB-Präsident Bernhard Drummer, Bezirksvorsitzender Hermann Müller und BLSV-Präsident Jörg Ammon (von links).

LVB-Mitgliederversammlung 2023 – Ulrich Braune Ehrenpräsident

LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki als Versammlungsleiter brachte gleich zu Beginn seiner Begrüßung zum Ausdruck, dass man sich freue, dass die Mitgliederversammlung seit März 2020 endlich wieder in Präsenzform stattfinden kann.

Als Ehrengäste willkommen hieß er den DAeC-Präsidenten Claus Cordes, den Vorsitzenden des Landessportbeirates MdL Berthold Rüth, den Präsidenten der Luftrettungsstaffel Bayern Karl Herrmann, die früheren LVB-Präsidenten Werner Teichmann und Ulrich Braune sowie Heinke Peschke, Klaus Zeh und Martin Peschke von der Versicherungsagentur Peschke.

Nach einem kurzen Grußwort des DAeC-Präsidenten nahmen Peter Rzytki und LVB-Präsident Bernhard Drummer drei Ehrungen vor. Das junge Navigationsflugteam Robin Shearer und Oliver Meindl, die sich als Navgeeks bezeichnen, erhielten für ihre noch jungen sportlichen Leistungen den Lilienthalpreis in Bronze.

Mit der Silbernen LVB-Ehrennadel ausgezeichnet wurde Klaus Raeder vom Flugsportverein Erlangen-Nürnberg für seine langjährige, ehrenamtliche Tätigkeit als Vereinsvorstand.

Ulrich Braune zum LVB-Ehrenpräsidenten ernannt

Highlight des Tagesordnungspunktes Ehrungen war aber die Verleihung der zwar schon in 2022 von der Mitgliederversammlung beschlossene Ehrenpräsidentschaft für Ulrich Braune, aber MdL Berthold Rüth hatte es sich nicht nehmen lassen, die Laudatio für Ulrich Braune zu halten und sich für die stets sehr angenehme und konstruktive Zusammenarbeit bei ihm zu bedanken.

Im Anschluss an die Ehrungen fand die Verleihung des Peschke Nachwuchsförderpreises statt, siehe dazu den gesonderten Beitrag auf Seite neun dieser Ausgabe.

In einem Impulsvortrag zu sexualisierter Gewalt im Sport verdeutlichte Elisabeth Sophia Landsteiner den Delegierten, dass diese sowohl verbal, nonverbal als auch physisch erfolgen kann. Sie appellierte an die Vereinsvertreter, das Thema nicht zu verdrängen, sondern es aktiv im Sinne



Ulrich Braune (2.v.l.) nach der Verleihung der Ehrenpräsidentschaft durch Bernhard Drummer (links), dem Laudator MdL Berthold Rüth und Peter Rzytki.



Bernhard Drummer zeichnete Klaus Raeder für sein ehrenamtliches Engagement mit der LVB-Ehrennadel in Silber aus.



Smalltalk unter Fachleuten mit (v.l.) Berthold Rüth, Ulrich Braune, Claus Cordes.

von Prävention sexualisierter Gewalt (PSG) aufzugreifen. Abschließend informiert sie, dass der DAeC dabei ist mit dem DAeC-Bundesausschuss Frauen und Familie (BAFF) ein Konzept für PSG im Luftsport zu erstellen.

Nach der jeweils einstimmigen Verabschiedung sämtlicher haushaltsspezifischer Themen sowie der Entlastung von Vorstand und Geschäftsführung informierte Peter Rzytki über die neuen Sportförderrichtlinien des Freistaates, in denen bei der Sportstättenbauförderung nunmehr kein Ausschluss des Luftsports mehr enthalten ist.

Philip Repscher komplettiert Vorstandsteam

Im Zusammenhang mit der online durchgeführten Mitgliederversammlung 2021 war Bernhard Drummer zum Präsidenten gewählt worden, zuvor hatte er das Amt des LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis inne. Letzteres war seitdem vakant, ist aber in Bad Windsheim durch eine Ergänzungswahl wieder besetzt. Neues Vorstandsmitglied ist Philip Repscher von der Fliegervereinigung Schwabach. Nach seiner einstimmigen Wahl folgte ein ebenso einstimmiges Votum für die drei Revisoren Dr. Wolfgang Erben, Egolf Biscan und Wolfgang Görres und auch das LVB-Schiedsgericht konnte vollständig mit der erforderlichen juristischen Kompetenz besetzt werden.

LVB Fly In am Feuerstein

Philip Repscher nutzte nach seiner Wahl gleich die Gelegenheit, den Delegierten



Die "Navgeeks" Robin Shearer und Oliver Meindl erhielten für ihre sportlichen Erfolge den Lilienthalpreis in Bronze.

die Konzeption des LVB Fly In am 2./3. September näher zu erläutern. Es sei eine mitgliederinterne Veranstaltung, weshalb er alle Anwesenden bat, die Veranstaltungsinfos vereinsintern weiterzugeben und auch entsprechend mit den LVB-Plakaten und Flyern Werbung zu machen. Abschließend schilderte Bernhard Drummer, dass für den LVB-Vorstand und -Sportbeirat die Situation im DAeC sich wieder verschlechtert habe und man verbandsintern zukünftig alle Optionen prüfen müsse. In Abhängigkeit von den Er-

gebnissen einer weiteren DAeC-Klausurtagung werden man in den beiden Verbandsgruppen ergebnisoffen beraten und ggf. zur ausführlichen Information eine außerordentliche LVB-Mitgliederversammlung einberufen. Claus Cordes äußerte Verständnis für diese Haltung und Einschätzung. Sollte die nächste Klausurtagung kein zukunftsorientiertes, mehrheitsfähiges Ergebnis liefern, sei möglicherweise eine vollständig neue DAeC-Satzung die beste Lösung.

Text/Fotos: HM



Die Ehrengäste Heinke Peschke, Lisa und Werner Teichmann sowie Klaus Zeh (v.l.).

25. Ausgabe des Peschke Jugendförderpreises

Ein Jubiläum der besonderen Art war die diesjährige Verleihung des Peschke Jugendförderpreises.

LVB-Vorstand Jugend und Nachwuchsarbeit Jessica Paul bedankte sich vor dem Beginn der Preisverleihungen bei Heinke Peschke, Klaus Zeh und Martin Peschke für die kontinuierliche Förderung der bayerischen Luftsportvereine und deren Nachwuchs. Der Preis beinhaltet nämlich je Verein ein Budget für Fluggebühren für die neu gewonnenen Jugendlichen der Altersgruppe 13 bis 24 Jahren, was diese dann im Verein "abfliegen" können. Kriterium ist der Zuwachs an Mitgliedern der Altersgruppe 13 bis 20 Jahre gegenüber der Anzahl der bisherigen Mitglieder dieser Altersgruppe.

Martin Peschke nahm die Preisverleihung vor. In diesem Jahr zählten acht Vereine zu den Preisträgern: Luftsportvereinigung Albatros, Akaflieg München, Luftsportgruppe Amberg, Segelfluggzentrum Königsdorf, Landsberger Segelflugverein Geratshof, Ikarus Luftsportclub Schleißheim, Flugsportgruppe im DLR Oberpfaffenhofen und Aero-Club Bamberg.



Martin Peschke (links) überreichte die Preise an die jugendlichen Vereinsvertreter.



Text/Fotos: HM

Die Jugendlichen der Luftsportvereinigung Albatros freuen sich über die Auszeichnung.



Der Peschke Jugendnachwuchsförderpreis 2023 hatte erfreulicherweise viele Gesichter.

LVB-Fliegertag 2023 mit Bad Windsheim an neuem Standort

Mit dem Kur- & Kongress-Center Bad Windsheim (KKC) scheint der LVB-Fliegertag für den nordbayerischen Raum einen neuen, attraktiven Standort gefunden zu haben.

Geblichen ist aber die Einladung des LVB-Vorstandes zum Weißwurstfrühstück

als Auftakt zur Tagesveranstaltung, vor allen Dingen für die Frühaufsteher mit weiterer Anreise.

Los ging's im Navigationsflug mit Robin Shearer und Oliver Meindl, die als Navigees ein junges, sehr engagiertes und erfolgreiches Navigationsflugteam bilden und in ihrem Vortrag mit Bild- und Filmse-

quenzen anschaulich und kurzweilig ihre Eindrücke von der Weltmeisterschaft in Südafrika vermittelten.

Für den zweiten Vortrag – nach der LVB-Mitgliederversammlung – hatte sich mit Michael Emde, Günter Forneck und Prof. Martin Hansen ein Dreierteam zusammengefunden, sie stellten die DAeC-Lern-

plattform ["elearning.daec.de"](http://elearning.daec.de) vor. Diese Plattform basiert auf der Open-Source-Software OpenOLAT. Sie steht inzwischen allen DAeC-Landesverbänden zur Verfügung und kann von jedem aktiv gemeldeten Mitglied eines LVB-Vereins kostenlos genutzt werden.

Thomas Fink, LVB-Landesausbildungsleiter Freiballon, hatte seinen Vortrag übergeschrieben mit "Allein auf FL290 oder 8.000er bezwungen – mitten in Bayern". Ohne den Zusatz Freiballon beim Funktionshinweis hätten möglicherweise einige gerätselt, um was es sich handeln könnte. Mit "Windanzeige in Echtzeit: Anemoi" hatte Stefan Jahnke seinen Vortrag übergeschrieben. Er ist Mitglied im Luftsportverein Weilheim-Peißenberg und im Rahmen seiner Tätigkeit bei RS Flight Systems GmbH war er beteiligt an der Entwicklung von Anemoi.

Elektrisches Fliegen ist inzwischen in aller Munde, aber elektrisches Fliegen ist eine Herausforderung für die Zukunft. So jedenfalls der gleichnamige Vortragstitel von Uwe Nortmann, der das Flugzeug Elektra Trainer vorstellte.

Auf die einfach klingende Frage "L-Lizenz – und nun?" ist die Antwort gar nicht so einfach. Harald Görres, LVB-Vorstand Technik, Umweltverträglichkeit und Flugsicherheit versuchte im letzten Vortrag des Tages den technikaffinen Vertretern der Luftsportvereine die entsprechenden Antworten zu geben.

Begleitet wurde der Fliegetag wiederum von einer kleinen Ausstellung von Firmen des Luftsportzubehörs und auch die Luftsportjugend war mit einem eigenen Stand vertreten.

Der Fliegetag in 2024 findet turnusgemäß wieder in Südbayern im Veranstaltungsförum Fürstenfeld in Fürstenfeldbruck statt, Termin ist der 02. März.

Text/Fotos: HM



Stefan Jahnke erläuterte neben seinem Vortrag am Nachmittag auch am Stand die Wirkungsweise von "Anemoi".



Zwischen den Vorträgen und in der Mittagspause gab es die Möglichkeit für Fach- und Beratungsgespräche.



Uwe Nortmann referierte über das elektrische Fliegen, sicherlich nicht nur für ihn eine Herausforderung für die Zukunft.



Die "Navegeeks" Robin Shearer und Oliver Meindl bei ihrem Vortrag zu Eindrücken von der Weltmeisterschaft in Südafrika.



Die Luftsportjugend nutzte u.a. auch den LVB-Messestand.

LVB Seminarangebot “Briefing für Veranstaltungsleiter” im mittelfränkischen Lauf

Ende April fand im Landgasthof am Letten in Lauf eine weitere Ausgabe des LVB-Seminars “Briefing für Veranstaltungsleiter” statt.

Angereist waren 26 Teilnehmende aus ganz Bayern und sogar ein Gast aus Nordrhein-Westfalen vom Luftsportclub Bayer Leverkusen hatte sich auf den Weg gemacht “So etwas wird in der Form bei uns im Bundesland nicht angeboten”, so sein Kommentar in der Begrüßungsrunde. Er sei gespannt auf die Erkenntnisse und Informationen, da man als großer Verein dieses Jahr auch eine größere Veranstaltung plane.

Die Beweggründe der Teilnehmenden waren sehr unterschiedlich: Etliche hatten den Posten des Veranstaltungsleiters neu übernommen und wollten sich entsprechend vorbereiten. Andere wiederum hatten nach einer langen veranstaltungslosen Zeit nun wieder Pläne für Flugplatzfeste oder Flugtage in den Vereinen und waren neugierig auf die aktuellen Vorgaben. Und nicht zuletzt versprachen die angekündigten Referenten interessanten Input: Mit Frank Pierdzig vom Luftamt Nordbayern, Martin Peschke von der

gleichnamigen Versicherungsagentur sowie Rechtsanwalt und LVB-Justiziar Frank Dörner stand die geballte Kompetenz rund um das Thema Luftfahrtveranstaltungen zur Verfügung.

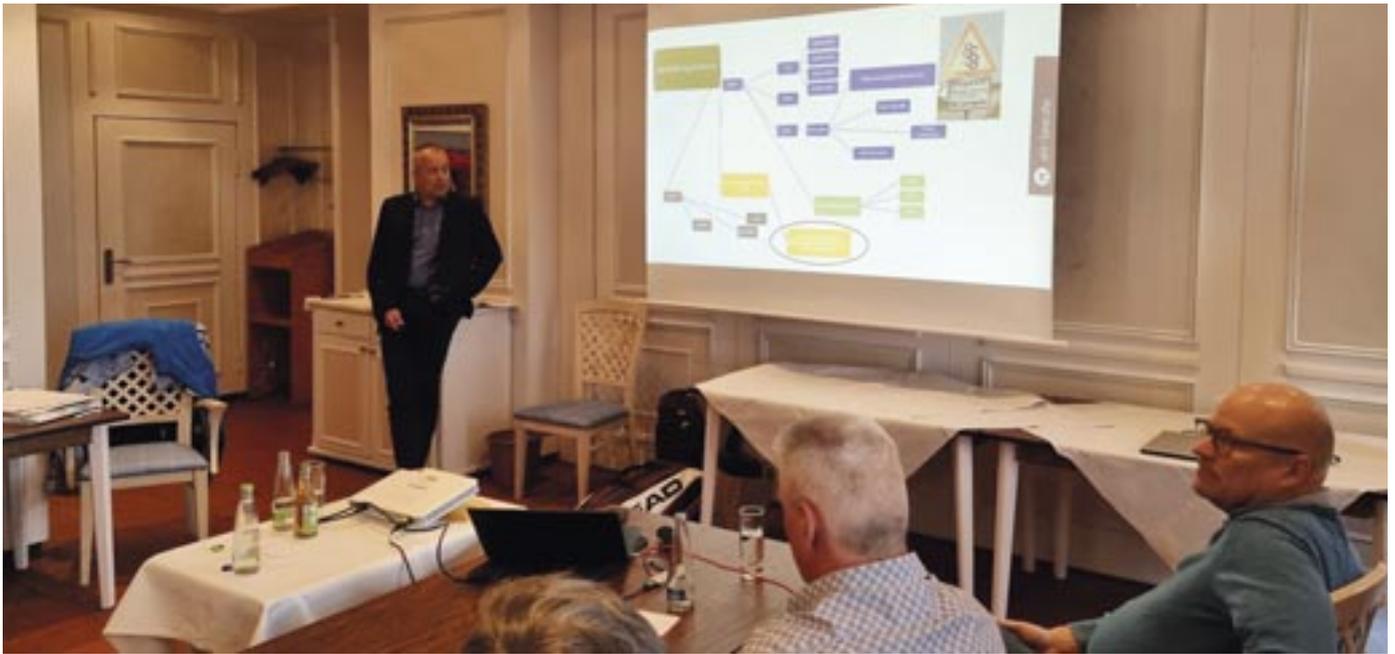
Nach einer kurzen Vorstellungsrunde der Teilnehmer eröffnete Frank Pierdzig den Tag mit einem ausführlichen Vortrag über die Aspekte, die seitens der Luftämter für die Planung von Veranstaltungen beachtet werden sollten. Dass der Informationsbedarf groß ist, zeigte die rege Beteiligung und belegten viele Fragen, die gestellt wurden. Am Beispiel charakteristischer und teilweise auch bekannter Vorfälle bei Luftfahrtveranstaltungen ließ sich anschaulich erläutern, wo die typischen Fehlerquellen lauern oder zu vermeidenden Risiken entschärft werden können. Hierbei tut jeder Verein gut daran, sich gewissenhaft mit den eigenen geographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten am Platz zu befassen. Von Parkplätzen über Rettungswege bis hin zur Einhaltung von Sicherheitsbereichen – die Methode “das haben wir immer schon so gemacht und es ist noch nie etwas passiert” darf hier getrost hinterfragt und entschlossen angepasst werden.

Hier zeigte sich auch direkt eine Problematik, die vielen Vereinsmitgliedern vertraut sein dürfte: Gewachsene Strukturen und Hierarchien sowie eventuell eine nicht immer geschmeidige Kommunikation zwischen den Generationen können maßgeblich zur Risikobewertung einer Veranstaltung beitragen. Auch die kleinen, aber feinen Unterschiede, die ein harmloses Hallen- oder Flugplatzfest zu einer Luftfahrtveranstaltung mit viel umfangreicheren rechtlichen Hintergründen machen können, sollten bei der Planung entsprechend bekannt sein und berücksichtigt werden.

Als eine der wichtigsten Botschaften gab Frank Pierdzig mit auf den Weg, dass die Luftämter gerne und zuverlässig für Fragen und Beratung rund um Luftfahrtveranstaltungen zur Verfügung stehen. Man möchte hier die Vereine unterstützen und sieht sich als Vermittler, nicht als Verhinderer. Er regte an, die Informationsquellen und auch die Erfahrung der Ämter zu nutzen, um durch offene Kommunikation und die Aktualität der rechtlichen Vorgaben sicher und kompetent planen zu können. Dies fängt bei einer ordentlichen Anmeldung einer Veranstaltung an und endet



Frank Pierdzig, Mitarbeiter beim Luftamt Nordbayern, erläuterte u.a. wichtige Prüf- und Bearbeitungsschritte der Behörde bei der Antragsbearbeitung für Luftfahrtveranstaltungen.



LVB-Justiziar Frank Dörner informierte über das Beziehungsgeflecht der an der Luftfahrt beteiligten Institutionen und die rechtlichen Rahmenbedingungen für Luftfahrtveranstaltungen. Rechts im Bild Martin Peschke, der über den bestehenden Versicherungsrahmen für LVB-Mitglieder im LVB vortrug und interessante, nützliche Beispiele aus der Praxis darstellte. Fotos: HM

bei den Checklisten, die jeder Veranstaltungsleiter führen sollte. Und auch hier gab es einen wertvollen Rat: Der Veranstaltungsleiter trägt die Hauptverantwortung und kann entsprechend haftbar gemacht werden, jedoch sollte kein Veranstaltungsleiter versäumen, sich der Rückendeckung des Vereins und der Vorstandschaft zu versichern und mögliche Aufgaben entsprechend auch zu delegieren.

Nach der Mittagspause, in der intensiv genetzt und viel diskutiert wurde, folgte der Nachmittagsteil mit zwei weiteren wichtigen Themen.

Frank Dörner, als Anwalt auf Luftrecht spezialisiert, erläuterte den oft ungeliebten Aspekt der rechtlichen Grundlagen für Luftfahrtveranstaltungen. Welche deutsche oder gar internationale Grundlage ist anwendbar? Wo finde ich die entsprechenden Quellen? Wer haftet eigentlich für was und welche Konsequenzen können entstehen? Auch hier zeigte sich, dass das Mandat als Veranstaltungsleiter zwar gerne mal nach dem Motto "irgendjemand muss es ja machen" vergeben bzw. angenommen wird, aber doch einiges mehr an Kompetenz und Verantwortungsbewusstsein gefordert ist.

Martin Peschke erläuterte abschließend anhand etlicher, teilweise auch sehr amüsanter Vorfälle die Tücken des Versicherungswesens. Sowohl für Luftfahrtveranstaltungen als auch generell alle anderen

Veranstaltungen auf Vereins- und Flugplatzgeländen kommen eine ganze Reihe an Versicherungen ins Spiel, deren Vorhandensein und Abdeckungsbereiche gut geprüft sein sollten. Insbesondere bei Gastpiloten und Gastflugzeugen am Platz gibt es einige Besonderheiten zu beachten.

Das abschließende Fazit der Teilnehmenden und auch der Dozenten war rundum positiv. Auch wenn solche Fortbildungstage gerne mal lang und intensiv sind, hätten sich viele an diesem Tag noch mehr Zeit gewünscht. Nicht, weil Fragen offengeblieben wären, sondern um konkrete Themen z.B. anhand von eigenen

Erfahrungen oder tatsächlichen Umständen im Forum besprechen zu können und sich auszutauschen. Auch dies zeigt, wie wertvoll solche Seminare sind und von den angehenden und erfahreneren Veranstaltungsleitern entsprechend wertgeschätzt und gewünscht werden. Ein großer Dank geht an die Referenten des Tages und das Organisationsteam des LVB sowie natürlich an alle Teilnehmenden für die konstruktive und interessierte Atmosphäre.

Luna Mittig

DAeC-BAUL mit neuem "Meldepunkt"

Der Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) des Deutschen Aeroclubs (DAeC) hat eine weitere Ausgabe seines Luftraum-Newsletters "Meldepunkt" veröffentlicht.

In der neuen Ausgabe 2023 geht es u. a. um Luftraumänderungen und neue Rufzeichen sowie Luftraumelemente.

Einfach am Bildschirm durchblättern oder als PDF herunterladen (www.daec.de).

DAeC-PR



AERO 2023 – Messeleitung zieht positives Fazit

Die AERO 2023 ist nach Einschätzung der Messeleitung ihrem Anspruch, internationale Leitmesse für die Allgemeine Luftfahrt zu sein, gerecht geworden. Über 670 Aussteller aus 35 Nationen haben an der Fachmesse für die Allgemeine Luftfahrt teilgenommen.

Nach den vier Messetagen Ende April zog AERO-Projektleiter Tobias Bretzel mit insgesamt 27.000 Besuchern eine sehr zufriedenstellende Bilanz: "Die diesjährige AERO hat nahtlos an die erfolgreichen Messen vor der Pandemie angeknüpft und neue Eventmodule haben überzeugt. Die Besucher konnten sich einen umfassenden Überblick über die Vielfalt der Allgemeinen Luftfahrt verschaffen, sie konnten sich in dem vielfältigen Konferenzprogramm über neue Produkte und künftige Projekte und Konzepte informieren und sich in Bezug auf Sicherheit in der Luftfahrt weiterbilden."

Im kommenden Jahr steht mit der 30. Ausgabe der AERO in Friedrichshafen ein Jubiläum an, sie findet dann vom 17. bis 20. April 2024 statt, Infos unter: www.aero-expo.de



Großes Interesse gab es für den Elektra-Trainer.



Messe Friedrichshafen/HM

Mit ca. 27.000 AERO-Besuchern war die Messeleitung sehr zufrieden. Fotos: Fairnamic GmbH

Neues Gesetz: Digitale Mitgliederversammlungen sind möglich

Anfang 2023 hat der Deutsche Bundestag das "Gesetz zur Ermöglichung digitaler Mitgliederversammlungen im Vereinsrecht" verabschiedet.

In einem neu eingefügten § 32 Abs. 2 BGB ist nun die Möglichkeit verankert, eine hybride Mitgliederversammlung durchzuführen. Eine rein virtuelle Mitgliederversammlung soll nur dann möglich sein, wenn es die Mitgliederversammlung in einer vorherigen Versammlung selbst beschlossen hat.

Diese Vorschriften gelten durch eine Verweisvorschrift im Gesetz (§ 28 BGB) auch für Vorstandssitzungen.

Der Grundsatz, dass beide Möglichkeiten ohne Satzungsänderung nutzbar werden, ist zu begrüßen.

Vereinsrechtler*innen kritisieren allerdings zu Recht, dass dies eine Durchbrechung der bisherigen dogmatischen Prinzipien dieses Rechtsgebiets ist. Es besteht die Befürchtung, dass insbesondere in ehrenamtlich geführten Vereinen nun Verwirrungen entstehen könnten, was für die Einberufung einer Mitgliederversammlung in der Satzung geregelt werden müsste und was die Mitgliederversammlung beschließen dürfe.

Bisher waren die Rahmenbedingungen zur Einberufung und Durchführung einer Mitgliederversammlung nur im Gesetz oder in der Satzung regelbar. Bis Ende

August des vergangenen Jahres galten pandemiebedingte Sondervorschriften, die dem Einberufungsorgan neben der Präsenzsitzung auch die Möglichkeit zur Einberufung einer hybriden oder einer virtuellen Versammlung gab.

Auf eine Fortsetzung dieser funktionierenden Regelung konnte man sich in der Regierungskoalition nicht einigen. Der DOSB und das Bündnis für Gemeinnützigkeit haben auf die positiven Erfahrungen in den Pandemiezeiten verwiesen. Auch die im Rechtsausschuss angehörten Sachverständigen forderten die erneute Anwendung dieser Regelungen.

DOSB

LRSt-JHV in Kempten mit Neuwahlen

Der frühere Turnus ist wiederhergestellt. Nach mehreren Jahren, in denen die Jahreshauptversammlungen der Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt) coronabedingt auf den Herbst verschoben werden mussten, fand die Jahreshauptversammlung 2023 erstmals wieder im Frühjahr statt.

Am letzten Aprilsamstag wurde das Präsidium der Luftrettungsstaffel im Duracher Rathaus von Landrätin Indra Baier-Müller, dem dortigen 1. Bürgermeister Gerhard

Hock und dem Geschäftsführer des Flugplatzes Konstantin Hadroessek empfangen. Die Landrätin lobte das ehrenamtliche Engagement der Luftrettungsstaffel und würdigte den Einsatz der Piloten als wichtigen Bestandteil des Katastrophenschutzes. Der Präsident der Luftrettungsstaffel Karl Herrmann bedankte sich für den freundlichen Empfang und überreichte Landrätin Indrea Baier-Müller und Bürgermeister Gerhard Hock jeweils die Gedenkmedaille der Luftrettungsstaffel sowie den LRSt-Kalender 2023 mit Ein-

satzmotiven der Staffel. Harald Görres, Vorstandsmitglied des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB), wies in seinem Grußwort auf die enge Partnerschaft von LVB und LRSt hin und überbrachte Grüße des LVB-Präsidenten Bernhard Drummer.

Zahlreiche Ehrungen

Mit der Verdienstmedaille in Silber zeichnete Karl Herrmann die Mitarbeiterin des Bayerischen Innenministeriums Susanna Kühner aus. Die Luftrettungsstaffel als besondere Einheit des Katastrophenschut-



Vor der JHV war das Präsidium der LRSt zu einem Empfang im Duracher Rathaus eingeladen.



Gerne stellte sich das neu gewählte Präsidium der Luftrettungsstaffel Bayern der Fotografin für ein Gruppenbild zur Verfügung.

zes ehre damit Susanna Kühner für ihre intensive und maßgebliche Unterstützung bei der technischen Ausstattung der Einsatzflugzeuge.

Eine weitere Verdienstmedaille in Silber ging an Christoph Lermer, der seit 2011 die Flugbereitschaft Niederbayern führt. Karl Herrmann begründete dessen Ehrung vor allem mit der vorbildlichen Zusammenarbeit mit Behörden und der ruhigen Führungsart, die bei Piloten und Luftbeobachtern für große Beliebtheit sorgen.

Michael Summer, der seit 1998 als Einsatzpilot tätig ist und von 2011 bis 2023 Stützpunktleiter der Staffel in Kempten war erhielt für seine Verdienste die LRSt-Verdienstmedaille in Bronze.

Über eine Ehrung der besonderen Art konnte sich Karl Herrmann jun. freuen, der vom Deutschen Feuerwehrverband für seine 25-jährige Zusammenarbeit mit den Feuerwehren ausgezeichnet wurde.



LRSt-Vizepräsident Dieter Naber nahm die Auszeichnung für Karl Herrmann jun. vor.

Im Anschluss an die Ehrungen verabschiedeten die Delegierten drei besonders hochverdiente Kameraden der Luftrettungsstaffel in den Ruhestand und ernannten sie einstimmig zu LRSt-Ehrenmitgliedern. Die neuen Ehrenmitglieder sind Fritz Frenzel, seit 1980 in der Flugbereitschaft aktiv und seit mehr als zwei Jahrzehnten deren Leiter, Adolf Nüßlein, ehemals Stützpunktleiter in Bamberg, seit 2000 dann Flugbereitschaftsleiter und schließlich seit 2002 auch Vizepräsident der Luftrettungsstaffel Bayern und Bernd Große, der sich seit als Stützpunktleiter in Hettstadt und ab 2002 als Flugbereitschaftsleiter Unterfranken große Verdienste um die Luftrettungsstaffel erworben hat.

Kurzbericht des Präsidenten

LRSt-Präsident Karl Herrmann wies in seinem Bericht darauf hin, dass die letzte Jahreshauptversammlung in Regenstauf vor etwa sieben Monaten stattgefunden hat und seitdem keine weiteren Einsatzflüge stattgefunden haben. Durch Wechsel von Personen, längere Krankheiten, Homeoffice und eine daraus folgende Arbeitsüberlastung, auch im Innenministerium, sei es aktuell eine besondere Herausforderung für ihn, die wichtigen und positiven Kontakte zum Innenministerium aufrecht zu erhalten. An der Stelle erwähnte er den zugesagten Staatsempfang zum 55-jährigen Bestehen der Luftrettungsstaffel Bayern, der am 21.7.2023



Präsident Karl Herrmann zeichnete Susanna Kühner vom Bayerischen Innenministerium mit der Verdienstmedaille in Silber aus.

im Fürstensaal der Residenz in Würzburg stattfinden wird. Ebenfalls habe es gute Möglichkeiten zu einem intensiveren Austausch beim "Kamingespräch" des Luftsport-Verbandes Bayern mit Vertretern aus verschiedenen Ministerien und Luftämtern gegeben, das nach der Coronapause erstmals wieder stattgefunden habe. Am Ende seines Berichts dankte

der Präsident voller Stolz dem Team der Flugbereitschafts- und Stützpunktleiter und den Einsatzpiloten für ihr Engagement für die LRSt Bayern und wünschte allen eine unfall- und coronafreie Saison.

Berichte aus den Referaten

Bevor Schatzmeister Dieter Naber seinen ausgeglichenen Kassenbericht vorlegte,

gab es Berichte aus den Referaten LBO-Ausbildung von Hermann Stieber, Einsatz durch Karl Herrmann jun., Ausbildung durch Steffen Gerschner sowie aus dem Referat Hubschrauber und Drohneinsatz. Zum Kassenbericht trugen die beiden Revisoren Daniel Schwenzel und Bernd Große ihren Prüfbericht vor, der dem Vorstand ein sorgfältiges und sparsames Handeln bescheinigte, weshalb die nachfolgende Entlastung des gesamten Vorstandes einstimmig erfolgte.

Neuwahl des Vorstandes

Unkompliziert verliefen auch die Neuwahlen für die Ämter Präsident, Vizepräsidenten, Schatzmeister und Revisoren. Nach der Verständigung auf Daniel Schwenzel als Wahlleiter informierte dieser die Delegierten über den eingegangenen Wahlvorschlag, der mit Karl Herrmann sen. für das Amt des Präsidenten, Dieter Naber für die Position des Schatzmeisters (Vizepräsident) und für die weitere Vizepräsidentenposition Jörg Herrmannsdörfer als Nachfolger von Adolf Nüßlein beinhaltete. Da es keine weiteren Wahlvorschläge gab und Einverständnis für eine offene Blockwahl bestand, konnte sogleich die Abstimmung erfolgen, die für das Team einstimmig erfolgte.



Nach einem einstimmigen Beschluss für die Ernennung zu Ehrenmitgliedern überreichte Präsident Karl Herrmann Fritz Frenzel, Bernd Große und Adolf Nüßlein (links) die jeweilige Ernennungsurkunde.

Gerne und wiederum einstimmig nahm die JHV abschließend die Einladung des Neumarkter Stützpunktleiters Gerhard Schmirler an, im nächsten Jahr die

LRSt-Jahreshauptversammlung an seinem Stützpunkt durchzuführen.

Text/Fotos: Renate und Georg Lehmacher

GEMA-Pauschalvertrag für Bayern

Ein neuer Pauschalvertrag ermöglicht den Vereinen in Bayern mehr Freiheiten bei der Gestaltung von Veranstaltungen.

Besonders begrüßenswert ist der zwischen der Gesellschaft für musikalische Aufführungs- und mechanische Vervielfältigungsrechte, kurz GEMA genannt, und dem Bayerischen Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales geschlossene Pauschalvertrag. Insgesamt stellt das Ressort von Staatsministerin Ulrike Scharf bekanntermaßen noch in diesem Jahr 1,75 Mio. Euro und ab dem Jahr 2024 jährlich 2,4 Mio. Euro zur Verfügung, um ehrenamtliches Engagement zu unterstützen und ein aktives Vereinsleben in den Mittelpunkt der staatlichen Förderung zu rücken.

Der Deutsche Olympische Sportbund e.V. (DOSB) unterhält mit der GEMA bereits eine bundesweit einheitliche Ge-

samtvereinbarung, die alle Landessportbünde mit ihren Mitgliedsvereinen umfasst. Durch die Zahlung eines jährlichen Pauschalbetrages durch den DOSB erfolgt eine Freistellung von GEMA-Gebühren für bestimmte Musikknutzungen durch Sportvereine, soweit die Musizierenden keine Entlohnung erhalten oder Gebührenreduktionen. Dieses Abkommen garantiert dem BLSV bis vorerst Ende 2023 unter anderem Vorzugssätze bei Musikaufführungen unter bestimmten Voraussetzungen und bereits die Freistellung von den GEMA-Vergütungen bei bestimmten Veranstaltungen mit musikalischer Umrahmung. Der Pauschalvertrag zwischen DOSB und der GEMA listet die verschiedenen Voraussetzungen für abgoltene Musikknutzungen im Detail auf GEMA-Broschüre-2022.pdf ([dosb.de](https://www.dosb.de)). Den Mitgliedsvereinen wird im Rahmen der Gesamtvereinbarung zwischen DOSB und GEMA ein Gesamtvertragsnachlass von 20 Prozent eingeräumt, welcher ins-

besondere bei nicht kostenfreien Veranstaltungen von Sportvereinen von Relevanz ist.

Der bayerische Sport profitiert nun insoweit vom neuen zwischen der Bayerischen Staatsregierung und der GEMA abgeschlossenen Pauschalvertrag, da die abgedeckten Veranstaltungen oder musikalischen Formate nicht in einem abschließenden Katalog gelistet, sondern weiter gefasst werden. Im GEMA-Vertrag für den Freistaat Bayern werden Rahmenbedingungen festgelegt, innerhalb derer Veranstaltungen allgemein erfasst werden. Musik darf zum Beispiel sowohl über Tonträger als auch als Live-Musik (ab)gespielt werden. Inwieweit die konkrete Quadratmeterzahl von 300 bei der Förderbeantragung ausschlaggebend sein wird, gilt es auch im Lichte der nun bestehenden Pauschalverträge abzuwarten.

BLSV

Fliegen ohne Flugleiter (FoF)

Die „Gemeinsamen Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen vom 20. April 2023 (NfL 2023-1-2792)“ beinhalten nicht mehr das Vorhalten von geschultem Personal an Flugplätzen, wenn kein gewerblicher Luftverkehr durchgeführt wird.

Das DAeC-Referat Luftraum, Flugsicherheit - und betrieb möchte einige wichtige Hinweise geben, wie in Zukunft mit dem Thema weiter umzugehen ist. Dabei werden folgende Themen im Hinblick auf das Fliegen ohne Flugleiter beschrieben:

- Wie kann ein Flugplatz jetzt das Fliegen ohne Flugleiter beantragen?
- Technische Voraussetzungen für das Fliegen ohne RFF (Rescue and Firefighting)
- Technische Lösungen für die Führung des Hauptflugbuches und die Flugfeldüberwachung
- Zusammenarbeit mit anderen Verbänden.

Wie kann ein Flugplatz jetzt das Fliegen ohne Flugleiter beantragen?

Nach der Veröffentlichung der Gemeinsamen Grundsätze über das Feuerlösch- und Rettungswesen stellte sich eine gewisse Euphorie bezüglich des Fliegens ohne Flugleiter ein, vor allem während der Vorstellung auf der AERO in Friedrichshafen.

Allerdings sind die Grundsätze nur ein notwendiger Zwischenschritt auf dem Weg zum Fliegen ohne Flugleiter, ohne weiteres Personal bestimmen zu müssen. Flugplatzbetreiber, die bereits eine Genehmigung zum Fliegen ohne Flugleiter mit eingewiesener Hilfsperson besitzen, können nun mit Verweis auf die neugefassten Grundsätze eine Änderung ihrer Genehmigung zum Fliegen ohne Flugleiter beantragen, so dass zukünftig die Hilfsperson entfällt. Die Begründung ist, dass die Hilfsperson einzig und allein zur Sicherstellung des Brandschutzes erforderlich war. Der Brandschutz geht nun aber nach den neuen Grundsätzen bei nichtgewerblichem Betrieb nicht mehr mit einer Bestellung von Personal einher.

Allerdings bleiben die in der ursprünglichen Genehmigung enthaltenen Auflagen (z. B. nur Einzelstart oder keine Schulung etc.) aller Voraussicht nach vorerst in Kraft. Hintergrund ist, dass derzeit von

einer Arbeitsgruppe der Länder noch Grundsätze erarbeitet werden, unter welchen Umständen ein Flugleiter in Zukunft entfallen könne.

Für Flugplätze (vermutlich hauptsächlich größere Verkehrslandeplätze), die bisher zusätzlich zum Flugleiter auch noch Personal für den Feuerlösch- und Rettungsdienst bereithalten mussten, besteht nun die Option, dass diese nach Genehmigung durch die Behörde für die Zeiten mit nichtgewerblichem Betrieb unter den in den Grundsätzen formulierten Bedingungen auf zusätzliches Personal für den Brandschutz verzichten können, was keine unwesentliche Erleichterung für Einzelstarts und -landungen in den PPR-Zeiten wäre.

Alle anderen Plätze (und damit der allergrößte Teil) muss für die Genehmigung zum Fliegen ohne Flugleiter noch auf die Ergebnisse der o.g. Arbeitsgruppe warten.

Technische Voraussetzungen für das Fliegen ohne RFF

Für das Fliegen ohne RFF werden in den neuen Grundsätzen einige Voraussetzungen genannt. Da diese Grundsätze über kurz oder lang auf jeden Fall Bestandteil einer jeden Flugplatzgenehmigung sein werden, empfiehlt es sich, bereits jetzt das Thema zu betrachten.

- Hervorzuheben ist die Anforderung von mindestens zwei für jedermann zugänglichen Feuerlöschern auf dem Vorfeld. Die genauen Spezifikationen finden sich



Neue Grundsätze des Bundes und der Länder über das Feuerlösch- und Rettungswesen auf Flugplätzen erleichtern zukünftig das Fliegen ohne Flugleiter. Foto: Frank Lohmann

in den neuen Grundsätzen.

- Auch wird der Aushang eines Alarmplanes gefordert.
- Ebenfalls sind weitere Löschmittel und Werkzeuge für Betriebsangehörige vorzuhalten. Als Betriebsangehörige zählen üblicherweise auf dem Flugplatz tätige Personen (z.B. Angestellte, Vereinsmitglieder o.ä.).

Bei der Gelegenheit ist eine allgemeine Einweisung aller am Flugbetrieb Beteiligten in die Lagerung und die Handhabung der Rettungsmittel sehr sinnvoll. Denn auch wenn die Grundsätze eine solche Einweisung nicht für jeden Fall fordern, so bringen Rettungsmittel niemand etwas, wenn niemand weiß, wo sie sind oder wie sie zu bedienen sind.

Führung des Hauptflugbuches und Flugfeldüberwachung

Auch beim Fliegen ohne Flugleiter wird es weiterhin eine Pflicht zur Führung eines Hauptflugbuches geben. Wir haben in unserer Initiative eine große Bandbreite an Flugplätzen, die vom kleinen UL-Platz bis zum großen Verkehrslandeplatz mit IFR-Betrieb reicht. Dementsprechend unterschiedlich sind auch in diesem Bereich die Bedürfnisse.

Während der schwach frequentierte UL-Platz schlicht eine kleine Kladde und eine Spendenbox für Landegebühren auslegen kann, so werden größere Plätze sicher auf eine besser in ihre Systeme integrierte Lösung Wert legen.

Mindestens drei Systeme sind derzeit von kommerziellen Anbietern hierzu im Markt:

1. Die Firma aerops bietet ein System an, das über eine Kamera landende und startende Flugzeuge erfasst. Diese Daten werden dann in die Flugplatzbuchhaltung eingespeist und mit Zahlungseingängen bei aerops abgeglichen.
2. Die Firma iwiation kommt eigentlich aus dem Bereich der Flugunfalluntersuchung und kümmerte sich bisher um die Flugwegrekonstruktion aus verschiedenen Kamerabildern. Sie bietet nun ein ganzes Kamerasystem an, das eine Flugfeldüberwachung ermöglicht. Dabei werden Kamerabilder erfasst und ebenfalls über eine Bilderkennung ausgewertet. Die Auswertung erkennt Flugzeuge, Fahrzeuge und Personen. Ebenfalls werden Flarm- und Transponderdaten mit ausgewertet. Neben der

Erfassung für die Abrechnung ist damit auch eine Flugplatzüberwachung und eine Alarmierung bei Konflikten (Runway Incursions, Diebstahl, Vandalismus etc.) möglich.

3. Das in vielen Vereinen verwendete Tool "Vereinsflieger" kann inzwischen Flug-

bewegungen über Flarm automatisiert erfassen. Dies kann evtl. auch für Vereine eine interessante Lösung sein.

Der DAeC, die AOPA und die IDRF leisten seit langen Jahren gute und erfolgreiche Arbeit in diesem Bereich! Diese Initiative ist hier als Ergänzung gedacht, um den

speziellen Blickwinkel von Flugplatzbetreibern einzubringen. Ohne die ausdauernde Vorarbeit der Verbände stünden wir jetzt noch lange nicht an der aktuellen Stelle.

Andreas Bucher, Michael Morr, Guido Frey

Für die Sicherheit: Feuerlöscher im Flugzeug

Wie lauten die Gesetze für Feuerlöscher in Flugzeugen?

Es gab mal eine kurze Zeit, in der Feuerlöscher generell in Flugzeugen vorgeschrieben waren. Die damals eingebauten Feuerlöscher sind jetzt u.U. am Ende ihrer TBO angekommen und müssten ersetzt werden. Heutzutage gilt aber eine differenzierte Regelung.

In National zugelassenen Flugzeugen (Annex-I-Flugzeuge) sind Feuerlöscher generell vorgeschrieben (§8 3. DV LuftBO). Hier müssen die Feuerlöscher also ersetzt werden, wenn sie abgelaufen sind.

In EASA-zugelassenen Flugzeugen sind Feuerlöscher nur noch in Flugzeugen mit

mehr als 1.200 kg MTOW (>ELA1) vorgeschrieben (NCO.IDE.A.160). In ELA1-Flugzeugen müssen diese also nicht zwingend ersetzt werden, in ELA2-Flugzeugen und schwereren schon. Wenn sie jedoch abgelaufen sind, müssen sie aus dem Flugzeug entfernt werden, da nicht lufttüchtige Teile nichts im Flugzeug verloren haben.

Zur Erinnerung: Mit "Flugzeug" sind Motorflugzeuge gemeint; Motorsegler gehören nicht dazu.

*Harald Görres,
Bundesausschuss Technik im DAeC*



Treibstoffmanagement – eine Kardinalpflicht ausschließlich des Piloten/der Pilotin

Dass der Pilot für eine ausreichende Treibstoffmenge im Flugzeug verantwortlich ist, zeigt ein Fall am Landgericht Passau.

Durch zwei Instanzen verlor ein Kläger bei dem Versuch, die Schuld an einer Notlandung wegen Treibstoffmangel bei einer Werft zu suchen und dort den Schaden geltend zu machen. Das Oberlandesgericht München bestätigte das klageabweisende Urteil des Landgerichtes, nachdem es sich den bereits in der ersten Instanz eingesetzten Sachverständigen nochmals anhörte.

In einem Nebensatz nahm das Ausgangsgericht, das Landgericht Passau, in seinem Urteil vom 23.04.2021 (Az.: 1 O 115/19) einen Grundsatz auf, der schon häufig bei straf- oder zivilrechtlichen Gerichtsverfahren um Treibstoffmangel und den daraus resultierenden Schäden zu finden ist. Für ausreichend Treibstoff ist ausschließlich der Pilot bzw. die Pilotin

zuständig. Ein Grundsatz der in der Basicregulation, der VO(EU) 2018/1139 Anhang 5 wie folgt nachzulesen ist: Der "Kommandant" (nach deutschem Sprachgebrauch und Formulierung z. B. in § 4 Abs. 4 LuftVG der "verantwortliche Luftfahrzeugführer") muss sich davon überzeugt haben, d.h. ist dafür verantwortlich, dass die an Bord mitgeführte Menge an Kraftstoff ausreicht, um den beabsichtigten Flug sicher durchführen zu können, wobei die Wetterbedingungen, etwaige die Leistung des Luftfahrzeugs beeinflussende Elemente sowie erwartete Verzögerungen während des Fluges zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus muss für unvorhergesehenen Mehrverbrauch eine Reserve an Kraftstoff/Energie mitgeführt werden.

Für nichtkomplexe Flugzeuge, die nicht gewerblich genutzt werden, bedeutet dies z.B. bei VFR-Betrieb nach den AMC 1 zu NCO.OP.125(B) mindestens Treibstoff für weitere zehn Minuten über den geplanten

Flug hinaus um mit Reiseflugleistung in 1.500 ft/450 m über dem Zielflugplatz weiter zu fliegen, wenn am selben Flugplatz gestartet und gelandet wird. Für Überlandflüge Sprit für weitere 30 Minuten (tagsüber) oder 45 Minuten (nachts) in dieser Höhe über dem Zielflugplatz.

Auch wenn unvorhergesehene Umstände zu einem Mehrverbrauch führen, muss der verantwortliche Pilot eine als Reserve zu schützende Kraftstoffmenge einplanen, um eine sichere Landung zu gewährleisten. (vgl. VO(EU) Nr. 965/2012, Anhang VII, NCO.OP125(b) - in der geänderten Fassung gerade in Kraft seit dem 30.10.2022)

In dem zu entscheidenden Fall meinte ein Pilot mit einer zweimotorigen Maschine, dass er für einen kurzen Flug mit nur 50 Kilometern Entfernung ausreichend Treibstoff dabei hätte. Die Tankuhren hätten ihm eine ausreichende Spritmenge angezeigt. Obwohl er zuvor bereits länger geflogen war und am Startplatz eine Tankstelle vor-

handen war, entschloss er sich, ohne nachzutanken zu starten. Im Anflug auf den Zielflugplatz ging der Treibstoff zu Neige und er entschloss sich zu einer Notlandung vor dem im Endanflug liegenden Wald. Die Landung glückte allerdings mit Beschädigung seines Flugzeuges. Die Bugradaufhängung brach, die Rumpfunterseite wurde beschädigt und der vordere Propeller hatte unsanften Bodenkontakt. Er beklagte daraufhin die Flugwerft, bei der die Maschine zuvor gewartet wurde und forderte über 100.000 € ein. Er trug vor, die Werft habe entgegen den Herstellervorgaben bei der Inspektion der Kraftstofftanks diese nicht gallonweise betankt und die Tankuhren und den Tankgeber entsprechend kalibriert. Zudem sei das Flugzeug vor der Kontrolle der Tankanzeige durch die Beklagte nicht ordnungsgemäß nivelliert worden.

Vor dem Unfallflug im Sommer 2018 hätten die Tankanzeigen insgesamt 30 Gallonen angezeigt, wobei er für den 15-minütigen Flug zehn Gallonen berechnet hätte und noch ausreichend Reserve vorhanden gewesen. Der Pilot habe darauf vertraut, dass die Tankuhren wie bei vorangegangenen Kontrollen korrekt justiert worden seien. Aufgrund der Besonderheiten des Tankinbaus könne weder durch Sicht- noch durch sonstige Kontrolle die Treibstoffmenge im Tank, d.h. die aus-

fliegbare Kraftstoffmenge, korrekt ermittelt werden.

Die Werft trug vor, nach Herstellervorgaben gearbeitet zu haben.

Den Beweis dazu, dass die Werft hier fehlerhaft gearbeitet hatte, konnte der Kläger aber nicht führen. Bereits aus diesem Grund scheiterte seine Klage und die angestregte Berufung (OLG München, Urt. vom 29.06.2022, Az. 13 U 3230/21). Aber selbst, wenn die Werft Fehler gemacht hätte, so das Landgericht, würde die Klage am "weit überwiegenden Mitverschulden des Piloten scheitern". "Der Pilot habe vor dem Flug keine visuelle Überprüfung des Kraftstoffstandes durchgeführt und das Flugzeug auch nicht vorsorglich zumindest mit der für den Flug erforderlichen Kraftstoffmenge (zuzüglich der vorgeschriebenen Reserve) betankt. Er habe damit grundlegende Vorsichtsmaßnahmen, die sich aus dem Flughandbuch ergeben und im Flugwesen allgemein anerkannt sind, außer Acht gelassen, indem er sich ausschließlich auf die Kraftstoffanzeige verließ."

Das Landgericht verweist zudem auf ein vom Kläger selbst vorgelegtes Gutachten, welches ausführt, dass Tankuhren ungenau seien und je nach Stand des Luftfahrzeugs (Ebene) stark von der tatsächlichen Menge abweichen könnten. Der dortige Gutachter nahm dabei Bezug auf ein In-

formationsblatt der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt (FUS, heute eigenständig die BFU): "Tankanzeigen sind ungenau und können eine Kraftstoffverbrauchsrechnung nicht ersetzen". Wobei Kraftstoffverbrauchsrechnung - dies ergibt sich aus dem Informations schreiben - nicht bedeutet, dass die Tankuhr abgelesen und berechnet wird, ob die angezeigte Menge für den beabsichtigten Flug reicht, sondern es müsse der Kraftstoffverbrauch seit der letzten Betankung, einschließlich der bereits zurückgelegten Strecken, einkalkuliert werden. Aus dem Informationsblatt ergibt sich eindeutig, dass der Tankuhr zur Ermittlung des noch ausfliegbaren Kraftstoffes nicht vertraut werden darf.

Wenn der Pilot entsprechende Berechnungen angestellt hätte, so das Landgericht, hätte ihm eine Diskrepanz zwischen der Tankanzeige und seinen Berechnungen Anlass zu Zweifeln an der Richtigkeit entweder der Anzeige oder seiner Berechnungen geben müssen, so dass eine vorsorgliche Betankung vor dem Flug angezeigt gewesen wäre. In jedem Fall handelt es sich um ein Versäumnis, das in die Verantwortlichkeit des Piloten fällt und einen etwaigen Wartungsmangel erheblich überwiegt.

Nach den in Fachkreisen bekanntlich ungenauen Treibstoffanzeigen darf ein Luft-



Sorgfältiges Treibstoffmanagement ist wichtiger Bestandteil für sicheres Fliegen.

Foto: Michael Fischer

fahrzeugführer sich nicht auf diese verlassen, vielmehr hat er eine Sichtprüfung des Tankinhalts vorzunehmen oder er hat vollzutanken. Es ist grob fahrlässig, ohne vorherige Sichtkontrolle der Treibstoffreserve ein Flugzeug in Betrieb zu nehmen. Eine Notlandung infolge Treibstoffmangels wird grob fahrlässig verursacht, indem das Luftfahrzeug entgegen den gesetzlichen Pflichten in Betrieb genommen wird, ohne sich vor Antritt des Fluges etwa durch eine entsprechende Sichtkontrolle darüber zu vergewissern, dass noch ausrei-

chend Kraftstoffvorrat vorhanden ist, und falls dies nicht möglich ist, gegebenenfalls nachzutanken (vgl. auch OLG Potsdam, Urteil vom 28.09.2006, Az. 12 U 82/05). Es stellt somit - unabhängig davon, ob der Grad der groben Fahrlässigkeit bereits erreicht ist - eine erhebliche Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt dar, dass sich der Pilot, als er den Flug antrat, hinsichtlich des vorhandenen Kraftstoffs allein auf die (ohnein und unabhängig von einem etwaigen Wartungsmangel) ungenaue Kraftstoffanzeige ver-

lassen hat, ohne vorsorglich die erforderliche Menge nachzutanken, zumal nach eigenem Vortrag der Klägerin die (im Flughandbuch vorgeschriebene) Sichtkontrolle aufgrund der Eigenart der Tankform eine Mengenermittlung, ggfs. mittels Peilstab, nicht zulässt. Hinter diesem erheblich sorgfaltswidrigen Mitverursachungsanteil würde eine etwaige Mitverursachung seitens der Beklagten vollumfänglich zurücktreten.

Frank Peter Dörner

02. - 03. September 2023

EDQE
Burg Feuerstein

LVB
FlyIn

Das Sommerevent des Luftsport-Verband Bayern e.V. für seine Mitglieder

Piloten treffen Piloten. Fliegen von Sunrise bis Sunset. Flugmöglichkeiten. Landegebühr frei. Hangarparty mit Liveband. Open Air Lounge mit DJ. Internationale Kulinarik. Static Display. Übernachtung am Campingplatz. Shuttleservice zu umliegenden Unterkünften. Verschiedene Aussteller.

lvbayern.de/flyin

Athletic Sport Sponsoring

— ICH BIN DEIN AUTO

EINFACH MAL NEU WAGEN!



DIE **AUTO-FLAT** FÜR DEUTSCHLAND



Scanne den QR-Code mit Deinem Smartphone
und entdecke unser Autoangebot.

Athletic Sport Sponsoring
0234 95 128 - 5800 | beratung@ichbindeinauto.de



Kooperationspartner

Ausbildung ehrenamtlicher Jugendleiter in Nürnberg

17 hochmotivierte Teilnehmer, drei perfekt vorbereitete Referenten und eine super Stimmung in einer tollen Location.

So oder so ähnlich könnte man die AEJ-Maßnahme 2023 beschreiben. Am Abend des 10.03.2023 startete die erste Jugendleiterfortbildung des Jahres. Der Ort war dabei ein ganz besonderer: die Jugendherberge in der Nürnberger Burg. Die Referenten, bestehend aus dem Leadership Coach Janik Eggler, Jugendbildungsreferentin Alina Rücker und dem stellvertretenden Landesjugendleiter Jonas Blahnik, erwarteten eine bunt gemischte Gruppe aus LSJ-Mitgliedern, aktiven Jugendleitern, Jugendleiter-Anwärtern und einem jungen Fluglehrer. Zu Beginn verteilten Alina Rücker und Jonas Blahnik die Zimmer und alle konnten sich in einer kurzen Vorstellungsrunde etwas kennenlernen. Von besonderem Interesse war im anschließenden Austausch in der Gruppe die aktuelle Rolle im Verein und bereits gesammelte Erfahrungen in der Jugendarbeit. Schnell wurde klar, dass trotz unterschiedlicher Vereine und Hintergründe die Voraussetzungen und Probleme für Jugendleiter überall ähnlich sind. Der

restliche Abend wurde mit Erzählungen aus dem Fliegeralltag und Kontakte knüpfen verbracht. Am Samstag ging es dann früh los. Janik Eggler hatte für die zwei verbleibenden Tage ein Programm rund um die Punkte Führungskultur, Kommunikationskultur und Konfliktkultur vorbereitet. Allesamt Themen, die eine besondere Relevanz für die Rolle als Jugendleiter,

aber auch im Schul- und Arbeitsalltag haben.

Was macht eine gute Führungskraft aus? Im Bereich Führung ging es dabei insbesondere um die geforderten Eigenschaften eines Anführers. Dabei sammelten die Gruppen positive und negative Charakterzüge eines Gruppenleiters. Im zweiten großen Teil der Führungskultur ging es



Auch die Gespräche in den Kaffeepausen durften nicht fehlen.



Die Jugendherberge in der Nürnberger Burg war Tagungsort der Jugendleiterausbildung.

Fotos: Katharina Fischer



Gruppenarbeit ist stets fester Bestandteil der Jugendleiterfortbildungen.

um Motivation. Zusammen mit Janik Egger wurden fünf wichtige Faktoren der Motivation erarbeitet. Der Schwerpunkt Kommunikation wurde mit der kleinen Übung "Bild zeichnen" begonnen. Klingt einfach - ist es aber nicht. Jede Zweiergruppe erhielt ein Bild, welches nur von einem der Teilnehmer angesehen werden darf. Die beiden Personen saßen dabei Rücken an Rücken. Nun musste der Teilnehmer ohne Bild dieses anhand der Beschreibung der ersten Person so exakt wie möglich nachzeichnen. Gar nicht so einfach. Trotz sehr unterschiedlicher Ergebnisse war allen Teilnehmern schnell klar, was bei der Kommunikation alles schiefgehen kann und worauf zu achten ist. Aufbauend auf dieser Basis wurde die rich-

tige Gesprächsführung in Feedback- und Konfliktsituationen erarbeitet. Am Abend stand dann nach einer kurzen, selbst organisierten Stadtführung das gemeinsame Essen in Nürnberg auf dem Programm. Dort wurden die am Vorabend geknüpften Kontakte intensiviert und viel über vergangene und anstehende Jugendaktionen gesprochen. Nach einem tollen gemeinsamen Abend beschäftigten wir uns am Sonntag weiter mit Konflikten und den damit ausgelösten Emotionen. Ein Thema, das viele zu Lehrgangsbeginn als besonders spannend, aber auch schwierig einschätzten. Im Laufe des Vormittags lernten die Teilnehmer die verschiedenen Konfliktarten und die Konflikt-dramaturgie kennen und erarbeiteten sich

schließlich eine bewährte Konfliktlösungsmethode. Diese ermöglicht, in Zukunft Streitthemen einfacher zu analysieren und dabei ruhig zu bleiben. Die Zeit nach dem Mittagessen konnte noch für die Besprechung konkreter Probleme aus den Vereinen genutzt werden. Am Ende blieb dann noch etwas Zeit für Jonas Blahnik, die Rolle und die Aufgaben der Luftsportjugend im Verband zu erläutern und auf einzelne Veranstaltungen und Angebote hinzuweisen. Bei der abschließenden Feedbackrunde wurde allen bewusst, wie viel sie in drei Tagen gelernt haben und welche tolle Gruppe sie geworden sind.

Martin Radler, Alina Rücker

Der Projekttag Fliegen geht in die dritte Saison

Am zweiten Maiwochenende war es wieder so weit. Mit den Flugsportvereinen Pegnitz und Kelheim startete der Projekttag Fliegen in die mittlerweile dritte Saison.

Mit dabei am Projekttag war natürlich wie immer die Kinderbuchautorin Judith "Tante JU" Spörl mit ihren Büchern und Vertreter der Luftsportjugend Bayern mit ihren Juniorpilotenkoffern. Los ging es am Freitag in Pegnitz bei windigem und kühlem Wetter. Kurzerhand wurde in der Halle Platz geschaffen und Judith Spörls Bücherstand zwischen den Flugzeugen



Über 40 Kinder waren zum Projekttag Fliegen zum LSV Kelheim nach Hienheim gekommen.

Foto: Martin Radler

platziert. Schnell noch ein paar Bierbänke aufgestellt und alles war bereit für die Lesung. Geplant war eine Lesung für die Altersgruppe 8 bis 12 Jahre und Geschichten aus dem Buch "Lena fliegt sich frei". Da aber viele der 20 kleinen Gäste etwas jünger waren, packte Tante JU ihr Lena Skript zurück in die Tasche und erklärte mit dem Bilderbuch rund um Propinella grundlegende Themen über das Segelfliegen. Sowohl die Kinder als auch die Erwachsenen und Helfer hatten dabei sichtlich Spaß. Nach der Lesung stand die Autorin für Gespräche, Bilder und Autogramme zur Verfügung. Für die signierten Bücher waren extra Lena Fans aus dem Nachbarverein angereist. Für Groß und Klein ging es nach etwa einer Stunde mit den Stationen aus dem Juniorpilotenkoffer weiter. Die Jungpiloten lernten das Nato-Alphabet, durften am Segelflug Simulator erste Flugerfahrungen sammeln und in den Pegnitzner Flugzeugen Probe-sitzen.

Zweite Station Hienheim

Nach einer Nacht und super Frühstück ging es für Judith Spörl weiter nach Hienheim. Dort erwarteten sie 30 Mitglieder des FSV Kelheim. Diese hatten bereits alles aufgebaut: Neben den sechs Stationen aus dem Juniorpilotenkoffer gab es auch Stände für Pommes, Kaffee & Kuchen, Grillzeug und Getränken. Es war alles angerichtet für eine ungewisse Anzahl an Kindern. Die Anmeldung war bis drei Tage vor Veranstaltungsbeginn eher schleppend verlaufen. Am Freitag standen dann immerhin 17 Kinder mit Begleitung auf der Anmelde-liste des Vereins. Umso größer die Überraschung bei allen Beteiligten, als plötzlich über 40 Kinder und beinahe ebenso viele Erwachsene auf dem Vorfeld standen und darauf warteten, dass Tante JU durch Ausbildungs-leiter Till Fiel eingeflogen wurde. Direkt im Anschluss las die Autorin aus ihrem Buch "Lena fliegt sich frei". Gebannt hörten Kinder und Erwachsene bei den Geschichten rund um Lena zu. Verpackt mit Gefühlen wie Mut, Liebe und Freundschaft, werden bei den Abenteuern über Lena auch viele Grundlagen des Segelfliegens vermittelt. Besonderes Highlight ist das Kapitel über den Kunstflug. Die Fliegerhalle bebte, als Judith Spörl mit den Kindern und einigen Erwachsenen das Kunstflugprogramm tanzte.

Nach der Lesung wurden die Kinder von der Fliegerjugend an den sechs Stationen



Judith "Tante JU" Spörl bei der Lesung.

Foto: Tobias Hör



Großer Andrang herrschte beim Basteln der Wurfgleiter.

Foto: Tobias Hör



Das Fliegen am Flugsimulator hat bei der Jugend eine hohe Anziehungskraft. Foto: Tobias Hör



Die Kuchentheke in Hienheim vor dem großen Andrang.

Foto: Martin Radler

aus dem Juniorpilotenkoffer beschäftigt. Neben Ausmalbildern, Papierfliegern, Simulator, Funkübung, Auftriebsversuch erfreute sich vor allem das Balsaholzfliegerbasteln großer Beliebtheit. Noch glücklicher machte viele Kinder nur die Möglichkeit, einmal selbst in ein Flugzeug zu steigen und eine 15-minütige Runde über Kelheim zu drehen. Immerhin 17 Kinder trauten sich ohne Eltern in die Luft und

konnten erstmals ihre Heimat von oben sehen.

Rückblickend kann man sagen, dass trotz mäßigem Wetter die beteiligten Vereine, die Autorin Judith Spörl und die Vertreter der Luftsportjugend sehr zufrieden auf die beiden Veranstaltungen zurückschauen. Zahlreichen Kindern und Eltern konnte die Fliegerei nähergebracht werden und vielleicht sieht man in einigen Jahren den

ein oder anderen Teilnehmer über Pegnitz oder Kelheim fliegen. Im Herbst geht die dritte Saison mit drei weiteren Vereinen weiter. Für das Jahr 2024 sind sowohl im Frühjahr als auch im Herbst noch Kapazitäten frei. Bei Interesse meldet euch gerne bei der Luftsportjugend.

Martin Radler

Jugendvergleichsfliegen 2023

Die diesjährigen Jugendvergleichsfliegen stehen wieder vor der Tür.

Am Wochenende vom 08. bis 10. September ist einiges geboten, denn es finden alle drei Regionalentscheide an einem Wochenende statt: das Ostbayerische Jugendvergleichsfliegen beim Luftsportclub Pfarrkirchen, das Südwestbayerische beim Luftsportverein Aichach und das fränkische beim Aero-Club Bamberg. Pfarrkirchen hat übrigens sogar schon ein Motto: Top Glide. Ob Ziellanden, Slippen oder hochgezogene Fahrtkurve, beim Vergleichsfliegen ist alles dabei.

Drei Wochen später können sich dann die besten Nachwuchspiloten der Regionalentscheide vom 29. September bis 01. Oktober in Bamberg miteinander messen. Der Aero-Club Bamberg hat im vergangenen Jahr sowohl das Regionale als auch das Bayerische Vergleichsfliegen gewonnen und sich bereit erklärt, beide Vergleichsfliegen auszurichten. Motiviert deshalb schon mal eure Mitjungendlichen im Verein, denn ab Anfang August werden die Ausschreibungen verteilt. Infos dazu erhalten eure Jugendleiter per E-Mail oder ihr schaut einfach auf unserer Website oder unseren Instagram-Kanal.

Termine:

08.-10.09.

Ostbayerisches Jugendvergleichsfliegen – Flugplatz Pfarrkirchen

08.-10.09.

Südwestbayerisches Jugendvergleichsfliegen – Flugplatz Aichach

08.-10.09.

Fränkisches Jugendvergleichsfliegen – Flugplatz Bamberg

29.09.-01.10.

Bayerisches Jugendvergleichsfliegen – Flugplatz Bamberg



Briefing vor einem Wertungsdurchgang.

Fotos: Katharina Fischer



Standardaufgabe bei den Jugendvergleichsfliegen: Anflug auf das Ziellandefeld.



Johanna Steil

Gruppenfoto des letztjährigen bayerischen Jugendvergleichsfliegens in Dachau.

FWTY – Bitterwasser November 2022

Michael Schnug von der Fliegervereinigung Schwabach, ehemals auch LVB-Landesjugendleiter, hat seine Erlebnisse vom Trainingslager in Namibia in einem Beitrag zusammengestellt, die Auflösung der vier Buchstaben folgt im weiteren Verlauf des Artikels.

Anfang April in Deutschland, Dauerregen, ein Gläschen Rotwein und ein Kachelofen... wir sind wieder im Hier und Jetzt angekommen. Ein zufriedenes Schmunzeln legt sich über mein Gesicht, während ich hier einen Satz an den anderen reihe. Alles begann im Januar 2022, mit einem

Onlinevortrag über das Fliegen in Namibia.

Das wäre doch auch mal was für Klaus, Dirk und mich. Während es auf der Nordhalbkugel grau und trist ist, die Tage immer kürzer werden und an Segelfliegen nur noch in der Vergangenheitsform zu denken ist, beginnt in Namibia die Flug-saison. Doch wie kann man das bewerkstelligen? Wer hat entsprechende Kontakte, wie kommt man an das geeignetes Fluggerät und vor allem, wie erhält man die Freigabe der Familie?

Glücklicherweise konnte die Begeisterung auch die Familie überzeugen, prompt erhielten wir die Freigabe und

machten uns an die Recherche. Dabei sind wir auf das Programm FWTY (Flying With The Youngsters) gestoßen. Angelehnt an das dem ein oder anderen vielleicht geläufigen Programm "Flying with the Champions" verbirgt sich ein Trainingslager hinter FWYT für diejenigen, welche weit entfernt von der Heimat Ihren Horizont erweitern und ihre Skills verbessern wollen. Die Trainer, allesamt Nachwuchspiloten mit meist mehreren tausend Flugstunden und oftmals ehemalige Mitglieder der Nationalmannschaft mit bereits mehreren Aufenthalten in Namibia, teilen deren Wissen im Doppelsitzer.

Auf in die Vorbereitungen

Fix war der Kontakt aufgenommen, das erste Treffen mit Clemens, dem Initiator von FWTY, fand bereits im Februar 2022 statt. Flüge wurden gebucht, zwei Arcen gechartert, die Unterkunft fixiert und diverse Videokonferenzen durchgeführt. Es gibt im Vorfeld viel zu klären und schnell ist klar, Fliegen in Namibia oder genauer gesagt in Bitterwasser ist anders. Denn wer denkt schon in Deutschland daran, ausreichend Wasservorrat (falls man nach einer Außenlandung auch mal 24-48 Stunden auf "Rettung" warten muss), Knicklichter, Verbandspäckchen, Sauerstoff, dicke Kleidung für die Nacht, einen Spot zur Ortung des eigenen Standortes (Handyempfang ist in Namibia nur sehr ausgedünnt verfügbar) Ersatzbatterien für Spot und EDS und einiges mehr mit in den Flieger bzw. an den Körper zu packen? Auch wenn wir dies nun wussten, vorstellen konnten wir uns das noch immer nicht so ganz.

Ankunft in Windhoek

Am 11.11.22 ging es dann endlich los. Nach einem ereignislosen Flug kamen wir am Samstagmorgen gegen 09:00 Uhr in Windhoek an. Alles lief wie geplant. Nach der Einreisekontrolle wartete Willi, unser Taxifahrer, bereits am Airport. Drei große Koffer, drei kleine Koffer/Taschen sowie vier Personen sollten anschließend in einem etwas kompakt geratenem Taxi ihren Platz finden. Und was nicht passte, wurde passend gemacht. Willi brachte uns vom Flughafen in die Stadt. Hier nahmen wir unseren Begleiter für die kommenden beiden Wochen, einen Toyota Hilux, einen Jeep mit Doppelkabine in Empfang. Und schon ging es los in Rich-



Die ersten Wolken sind erreicht.

tung Bitterwasser. Die erste Stunde noch über gut ausgebaute, asphaltierte Straßen, die restlichen eineinhalb Stunden ging es dann über gravel roads (Schotterpisten) dem Ziel entgegen. Bereits auf dem Weg konnte man gut erkennen, dass wir hier wohl fernab der von uns vertrauten Zivilisation unterwegs sind. Namibia gilt als eines der am dünnsten besiedelten Länder der Welt, in Deutschland wohnen je Quadratkilometer 85 mal mehr Menschen.

Am frühen Nachmittag erreichten wir glücklich, aber doch etwas müde, die Bitterwasser-Farm. Nach der Anmeldung mussten wir uns erst einmal zurechtfinden. Wo stehen die beiden gecharterten Arcen, wie erfolgt die Übergabe, wo bekommt man Sprit, Sauerstoff usw. Nachdem wir den Bungalow bezogen hatten, ging es erst mal an die Papierarbeit: Kontrolle der Lizenzen, Medical, language proficiency test, Flugbuch ...

Nach dem Abendessen haben wir uns dann aber auf in unseren Bungalow gemacht. Die Bungalows erinnern etwas an die Reetdachhäuser an Nord- und Ostsee. Einfach aber zweckmäßig und vor allem auch mit einer Klimaanlage und einem Moskitonetz, welches allerhand Tiere davon abhält ins Bett zu gelangen

Ungewohnte Bedingungen

Nach einer erholsamen, wenn auch etwas warmen Nacht sollte unser erster Flugtag beginnen, es standen die Einweisungsstarts auf dem Programm. Beim Briefing erfuhren wir, dass das Wetter für diesen Sonntag wohl sehr bescheiden sein wird.

Ehrlich gesagt waren nicht böse darüber, nicht gleich am ersten Tag das beste Wetter zu haben, während wir alle drei noch unseren Überprüfungsstart absolvieren müssen. Stress wollten wir uns an diesem Tag nicht machen, außerdem hatten wir für den Abend noch einen Gamedrive gebucht. Direkt von der Lodge aus wird mit offenen Jeeps bei ausreichend Teilnehmern (welche wiederum das nicht so gute Wetter voraussetzt ;-)) die nähere Umgebung der Kalahari besucht.

Nachdem wir mit einiger Verzögerung einen der beiden Arcen fertig hatten, konnte es los gehen. Bereits als wir den Flieger bei ca. 35 Grad im Schatten in die nochmals deutlich heißere Pfanne zogen, wurde der Unterschied zu unseren Gefilden deutlich. Vom Start aus blickte man in die fast unendliche Weite der Pfanne.

Diese hat Abmessungen von etwa drei mal drei Kilometern und unterschiedlichste Start- und Landerichtung, welche je nach Windrichtung aktiv sind. Platz sollte also augenscheinlich genug vorhanden sein. Wenn man nicht gerade alleine am Start steht, fällt auf, dass in Bitterwasser alle Flugzeuge neben- und nicht, wie auf unseren Plätzen, hintereinander aufgestellt werden. Welch ein Luxus!

Schaut man vom Start aus in Richtung der Startstrecke bemerkt man ein anderes Phänomen. Durch die flirrende Hitze sieht es aus, als ob Voraus nur noch Wasser sei. Ein Ende der Pfanne können wir nicht erkennen.

Der erste Flug

Wissend, dass uns knapp 3 Kilometer Bahn zur Verfügung stehen, ging es los. Nacheinander machen wir die ersten Starts mit Max als Trainer. Wir wollten pünktlich zum Gamedrive zurück sein. Beim ersten Start merkte man dann auch sofort, was Dichtehöhe bedeutet. Wir gaben Vollgas und es bewegte sich erst mal nicht viel. Der Arcus rollte sehr behäbig durch die Pfanne, legte sodann direkt die Fläche ab. Eine gefühlte Ewigkeit später war diese endlich wieder in der Horizontalen, Geschwindigkeit wollte sich dennoch nur langsam aufbauen. Nach rund eineinhalb bis zwei Kilometern waren wir dann endlich in der Luft. Max erinnert uns daran, dass wir in Bitterwas-



Clemens, Max, Michael, Klaus und Dirk (v. l.).



Kurz vor der Landung nach Sunset.

ser nach dem Abheben immer links herum der Pfanne folgen sollen, falls der Motor mal Probleme macht, könnte man so immer wieder direkt zurück in die Pfanne landen. Die Überprüfungsstarts verliefen ohne Probleme und auch innerhalb des knappen Zeitfensters.

Wilde Tiere

Pünktlich um 17:00 Uhr war die AA zurück in der Halle und wir verschwitzt und ungeduscht im offenen Jeep, fertig für den Gamedrive. Die erste halbe Stunde

sahen wir ausschließlich Erdmännchen... und stellten uns schon die Frage, warum wir so einen Stress gemacht hatten. Doch dann kamen wir an die erste Wasserstelle. Eine große Landschildkröte hat sich dort einen Drink genehmigt. Vorbei an Webervogelbäumen (Achtung: niemals darunter stellen und nicht in die Nester greifen, hier "wohnen" auch Schlangen, welche sich die Vogelbrut schmecken lassen und gern mal aus dem Nest fallen!) sahen wir dann die ersten Zebras und Antilopen. Das Highlight der Tour

sollte aber noch folgen. Querfeldein, ab der Feldwege, pirschten wir durch die Kalahari. Auf einmal standen sie vor uns, groß und anmutig, die Giraffen. Nicht eins oder zwei, sondern direkt zehn oder zwölf Tiere zusammen mit deren Kindern. Sie ließen sich nicht von unserer Anwesenheit stören und Futterten genüsslich weiter. Nachdem wir die Giraffen hinter uns gelassen hatten fuhren wir auf eine Düne. Hier hatten die Angestellten bereits einen Sundowner vorbereitet. Neben Jerky vom Springbock und getrockneten Mangos gab es ein Gläschen Sekt, bevor die Sonne langsam unterging. Hier erlebten wir zum ersten Mal den Sonnenuntergang in der Kalahari. Der komplette Horizont in fast schon kitschig anmutendem rot-rosa-orange ... atemberaubend.

Die Sonne war untergegangen und für uns hieß es nun zurück in die Lodge. Das Abendessen wartete pünktlich um 20:00 Uhr wie jeden Tag. Auch wenn dies wohl eines der wenigen Male bleiben sollte, an denen wir pünktlich waren.

Nach dem Essen machten wir uns alsbald auf in die Federn. Ab dem kommenden Tag sollte unser "Trainingslager" beginnen.

Der zweite Flugtag

Nachdem wir am Montagmorgen auch den zweiten Arcus entgegennehmen konnten, unser zweiter Trainer (Clemens) aber erst am Nachmittag ankam, wollten wir einen Eingewöhnungsflug in der nä-



Bitterwasser-Lodge mit Palmenallee von oben.



Bitterwasser fast im Blickfeld.

heren Umgebung machen. Dirk mit Klaus in der MA, Max und ich in der AA. Es ging in Richtung Nordosten, ca. 175 km nach Gobabis, einem Wendepunkt, den wir noch öfters ansteuern sollten. Bereits am Weg dorthin konnte man einen ersten Eindruck gewinnen, welche Energie in Namibia in der Luft vorhanden ist. Basis Höhen von rund 4.500 m AMSL und Steigwerte jenseits der 5m/s waren keine Seltenheit. Am Rückweg in Richtung Bitterwasser begannen wir in einer Entfernung von rund 100km mit dem Endanflug. Lüftung zu, Fenster auch, von nun an mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens (rund 130km/h) ohne größere Rudereingaben, um möglichst viele Kilometer aus der verbleibenden Höhe herauszuholen. Es war beeindruckend, wie dieses Flugzeug in der mittlerweile absolut ruhigen Luft glitt. Am Flugplatz angekommen waren wir noch immer ein gutes Stück zu hoch, also flogen wir einfach noch ein Stück nach Westen. Wir landeten gegen 18:15 Uhr, eine gute Stunde vor Sunset in der Pfanne von Bitterwasser. So früh kamen wir in den kommenden Tagen nicht mehr zurück.

Auch die Landung war wieder ganz anders als wir es von zu Hause gewohnt waren: gegen die Sonne in eine Pfanne ohne jegliche Referenzen. Hier passiert

es öfters, dass die Landung zu hoch beendet wurde. Wir gewöhnten uns jedoch schnell an die geänderten Rahmenbedingungen.

Ruhetage wegen schlechten Wetters

Bereits am zweiten regulären Flugtag (15.11.) konnten Dirk und Klaus zusammen mit den beiden Trainern bereits Stre-

cken über 1.050 Kilometern zurücklegen. An den Folgetagen meinte es das Wetter schlecht mit uns, sodass wir meist erst nach dem Mittagessen starteten.

Es wollte einfach nicht besser werden und so standen dann zwei Ruhetage an, dir zur Erkundung der näheren Umgebung genutzt wurden.



Pünktlich zurück.



Grenze Namibia zu Botswana.

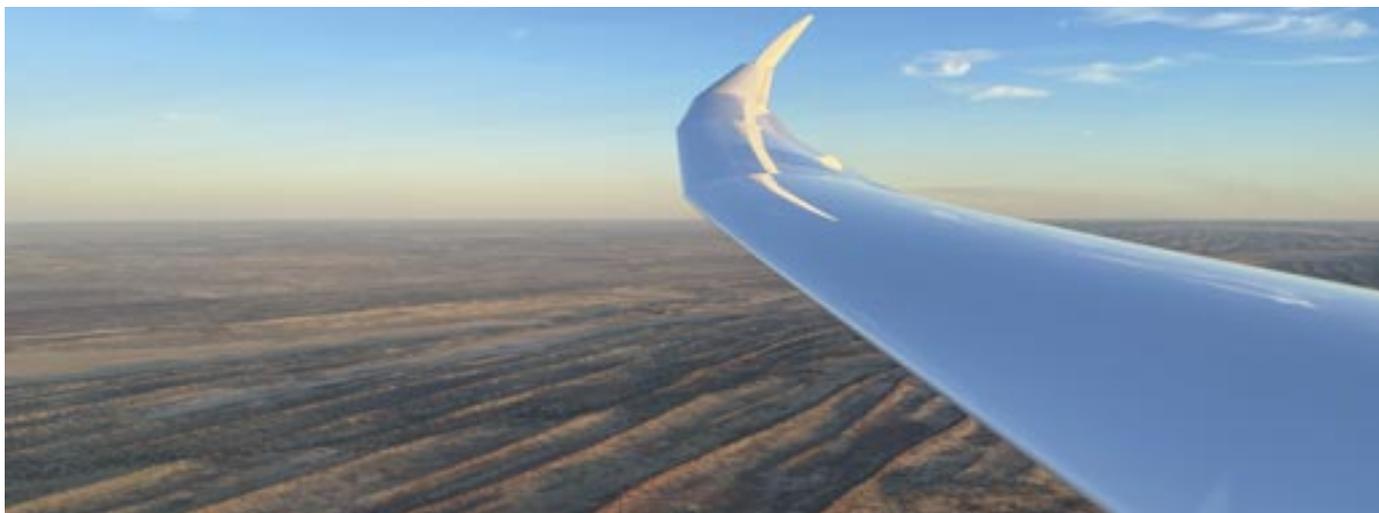
Während wir in der ersten Woche weitgehend jeweils mit einem Trainer je Arcus unterwegs waren, wollten wir in der zweiten Woche dann nur noch einen Trainer mit uns beschäftigen und den zweiten Arcus mit zwei von uns besetzen.

Highlight am Ende des Trainingslagers
Gegen Ende unseres Aufenthaltes sollte

es dann nochmal richtig gut werden. So standen wir am Morgen des 25. Novembers wie gewohnt gegen 06:30 Uhr auf, machten erst uns und dann die beiden Arcen startklar, bevor wir zum Frühstück gingen. Zu diesem Zeitpunkt war uns noch nicht klar, welcher toller Tag uns erwarten würde. Pünktlich um 09:00 Uhr begann das Wetterbriefing, ein Start

gegen 10:30 Uhr sollte realistisch sein. Es stünden demnach rund 9 Stunden (Sunset + 15 Minuten entspricht etwa 19:35) zur Verfügung.

Die Flieger standen startbereit in der Pfanne, doch so richtig losgehen sollte es aber noch nicht. Die ersten Piloten starteten, wir schauten uns das Treiben noch vom Boden aus an. Schließlich, gegen



Im Endanflug auf Bitterwasser.



Unterwegs in Richtung Südafrika.

11:15 Uhr starteten wir ebenfalls. Bei drückender Hitze im Cockpit ohne ein Wölkchen, dafür aber mit gut einem Dutzend weiterer Flieger, fächerten wir breit auf und versuchten Thermik zu finden. Gut eine halbe Stunde später und in nur noch rund 300 Metern Grund haben Klaus und ich, rund 25km von Bitterwasser entfernt, erneut den Motor geworfen. Die Stimmung entsprach zu diesem Zeitpunkt dann auch mehr der Flughöhe ...

Dirk und Clemens haben den Motor nicht benötigt, ein bisschen gewurmt hat uns das zu diesem Zeitpunkt schon. Aber der Tag sollte dies wieder wettmachen. Wir tasteten uns die ersten 120-150 Kilometer in Richtung Nordosten zu den ersten Wolken. Vorbei an Gobabis ging es noch ein Stück in Richtung Norden, bevor wir uns entlang einer Konvergenz auf den fast 400 Kilometer langen Schenkel in Richtung Südosten machten. Entlang der Grenze zu Botswana bis an das nördliche Ende von Südafrika. Auf diesem Schenkel erlebten wir, welche Energie hier in der Luft vorhanden ist. Während wir mit einem Schnitt von fast 180 km/h (höchs-

tes 60-Minutenmittel 203 km/h!!) gen Südosten flogen, regnete es östlich von uns, begleitet von Blitz und Donner, bereits stark. Am Boden sahen wir den Sand, der durch die downbursts aufgewirbelt wurde. Nahezu ohne Kreis und stets unter Beachtung der Vne flogen und stiegen wir weiter. Teilweise wurde es derart turbulent, dass mein Mitflieger sich beschwerte, ich solle doch bitte etwas ruhiger fliegen. Gegen 16:15 Uhr, rund drei Stunden vor Sunset wendeten wir an der Grenze zu Südafrika. Ab dann war die Devise, immer schön an der Basis zu bleiben, um nicht den Anschluss und keine Zeit durch tiefes Gebastel zu verlieren, denn schließlich waren wir noch gut 250 Kilometer vom Ziel entfernt. Wir flogen die Linie wieder zurück in Richtung Nordwesten, um von dort dann rechtzeitig den Endanflug auf Bitterwasser zu starten. Da die Linie weiterhin sehr gut trug, haben wir nochmals ein Stück nördlich Bitterwasser verlängert. Kurz vor 18:00 Uhr standen dann rund 880 Kilometer auf dem Rechner. Mit rund eineinhalb Stunden verbleibendem Tageslicht kamen die

Gedanken auf, dass die 1.000 Kilometer in greifbare Nähe kommen. Beide Arcen flogen wechselweise in losem oder aber engem Team und konnten sich hier oftmals sehr gut gegenseitig helfen.

Wir hatten nun Bitterwasser in den Rechner gedreht und entschieden, soweit nach Süden zu fliegen, wie ausreichend Höhe und Zeit zur Rückkehr zum Ziel vorhanden waren. Gegen 18:45 Uhr drehten wir dann rund 90 Kilometer östlich in den Endanflug.

Langsam wurde klar, wir werden es nach Hause schaffen. Ab nun fiel die Anspannung immer mehr ab und wir genossen, Fläche an Fläche, die endlosen menschenleeren Weiten, den mittlerweile komplett blauen abgetrockneten Himmel und die absolute Stille.

Um 19:30 Uhr, rund zehn Minuten nach Sunset setzten wir wieder in der Pfanne von Bitterwasser auf. Beiden Arcen haben die 1.000 Kilometer geschafft. Wir stiegen aus und umarmten uns nach einem Tag, welcher lange nicht danach aussah, als ob er so gut werden würde. Es dauerte nur wenige Minuten, dann



Gewitter auf Gobabis.

waren auch schon die Line-Boys vor Ort und überreichten uns unser Landebier. Herrlich!

Der letzte Flugtag

Am nächsten Morgen begann dann unser letzter Flugtag in Bitterwasser. Euphorisiert vom Vortag wollten wir einmal mehr so viel wie möglich aus diesem Tag herausholen. Doch das Wetter war nicht mehr so gut wie am Vortag.

Dennoch flogen wir auch hier wieder den langen Schenkel in Richtung Südafrika und erkannten hier zu spät, dass die Thermik bereits deutlich früher nachließ. Um kurz vor 17:00 Uhr, noch rund 50 Kilometer von der Grenze zu Südafrika, entschieden wir uns für den Rückweg nach Bitterwasser. Bereits zu diesem Zeitpunkt schafften wir es nicht mehr, oben dran zu bleiben und verloren hier immer wieder Zeit und den nötigen Anschluss.

Gegen 17:30 Uhr ging es dann nochmal auf knapp 5.000 m MSL (3.800 Meter

über Bitterwasser). Rund 200 Kilometer nach Hause bei 20 km/h Gegenwind und einer rasch abtrocknenden Bewölkung ließen aber keine Zufriedenheit aufkommen. So entschieden wir, einige in nördlicher Richtung stehende Flusen anzufliegen. Leider konnten wir aber auch hier kein Steigen mehr generieren und so war uns bald klar, dass wir es so nicht zurück nach "Hause" schaffen würden. Also nahmen wir Kurs auf Bitterwasser und hofften, noch die ein oder andere tragende Linie zu finden. Stets auf der Suche nach landbaren Flächen (Pfannen oder Straßen) sanken wir tiefer und tiefer. In 700 m AGL über einer Pfanne zogen erst Max und ich den Motor, Dirk und Klaus waren rund 300 Meter höher und ließen sich daher noch etwas Zeit, mussten jedoch kurz später auch auf deren Motor setzen. Die Anspannung war bei allen spürbar, das Motorengeräusch wurde argwöhnisch kontrolliert und auf mögliche Störungen hin kontrolliert.

Doch beide Motoren liefen ohne Probleme. So machten wir rund 800 Höhenmeter bis wir sicher waren, nach Hause zu kommen.

Rund 15 Minuten vor Sunset erreichten wir die Pfanne in Bitterwasser. Eine letzte Landung, ein letztes Landebier... was für eine tolle, interessante und vor allem am letzten Tag spannende Zeit.

Abschied

Abends wartete dann noch ein "Brai" auf uns. "Brai" kommt aus dem afrikanischen und kann mit "Grillabend" übersetzt werden. Strauß, Emu, Springbock und allerlei andere leckere Spezialitäten werden perfekt gegrillt.

Glücklich und zufrieden sanken wir ein letztes Mal in unsere Betten.

Am nächsten Morgen nach fünf Flugtagen und rund 35 bis 40 Flugstunden in Folge saßen wir beim Frühstück ganz entspannt und auch ein bisschen froh, dass Ruhetag war.

Daran, dass der Ruhetag sich bis weit in das kommende Frühjahr ausdehnen soll, hat damals keiner von uns gedacht.

Alles in allem eine großartige Erfahrung, welche wir nur empfehlen können. Angefangen bei den Trainern über die wirklich tollen Flugzeuge bis hin zur fantastischen Infrastruktur in Bitterwasser hatten wir einen rundum perfekten Aufenthalt. Unsere Trainer haben uns hoffentlich ein gutes Stück weiterbringen können. Und so freuen wir uns auf viele schöne Flüge in den kommenden Saisons und ja, Bitterwasser wird wohl den ein oder anderen von uns bestimmt wiedersehen.

Habt Ihr auch Interesse?

Unter <https://www.fwty.de> findet Ihr alle notwendigen Informationen und Kontakte.

Träume sind da, um gelebt zu werden, worauf wartet Ihr?

Text/Fotos: Michael Schnug

Termin vormerken – Hexentreffen 2024

Das unter dem Namen "Hexentreffen" bekannte Treffen der Luftsportlerinnen findet im nächsten Jahr vom 26. bis 28. Januar findet statt.

Das Treffen jährt sich zum 48. Mal. Der

Austragungsort 2024 ist ganz in der Nähe des Flugplatzes Hahnweide bei der DEULA Baden-Württemberg GmbH, Hahnweidstraße 101, 73230 Kirchheim unter Teck. Alle Informationen zum spannenden Programm und zur Anmeldung findet man

demnächst unter www.AMFHexentreffen2024.de.

Susanne Schödel

Segelflug-DM der Junioren – Eric Schneider gewinnt Standardklasse

Spannend ging es auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen zu, inzwischen sind aber die Deutschen Meister im Segelfliegen der Junioren gefunden. Gerrit Neugebauer aus Esslingen (Baden-Württemberg) siegte in der Clubklasse. In der Standardklasse wurde Eric Schneider vom LSC Burg Feuerstein Deutscher Meister.

Spannender elfter und letzter Wertungstag

Mit einem spannenden elften Wertungstag ist die Deutsche Juniorenmeisterschaft 2023 auf dem Flugplatz Aalen-Elchingen zu Ende gegangen. In der Standardklasse gab es am letzten Wertungstag nochmals eine interessante Aufgabe zu fliegen. Eine Racing Task von Aalen nach Tuttlingen, Sigmaringen und wieder zurück nach Elchingen. Insgesamt 277,63 km.

Max Maslak aus Bonn flog mit seiner LS 8 nochmal richtig schnell – mit einem Schnitt von 118,27 km/h holte er sich nochmals einen Tagessieg. Zweiter wurde Marius Stelzer aus Krefeld. Auf dem dritten Rang landete Felix Herold aus Oberbayern. Den 11. Tagesplatz erreichte Paul Schwarz vom Luftsportring Aalen, der die Deutschen Meisterschaften ausrichtete. Schwarz hatte vor diesem letzten Flug noch auf dem dritten Gesamtplatz gelegen. "Ich habe mir vor dem Flug bewusst keinen Druck gemacht und den neutralisierten Donnerstag genutzt, um zu entspannen. Unglücklicherweise haben ein paar Piloten und ich eine andere Linie gewählt, die nicht ganz so schnell war!" Bei insgesamt über 8.000 Punkten waren es schließlich nur 17 Punkte, die den Aalener Junior vom dritten Platz trennten und damit zur Qualifikation zur WM. Die Qualifikation zur Europameisterschaft hat Paul Schwarz aber in der Tasche und er wird im C-Kader des Deutschen Aeroclubs mit von der Partie sein.

Schneider siegt in der Standardklasse vor Schlautmann und Schulz

Im Endklassement der Standardklasse lag nach dem elften Wertungstag Eric Schneider vom Luftsport Club Burg Feuerstein (Bayern) vorn und ist damit Deutscher Meister. Auf dem zweiten Platz landete Nils Schlautmann aus Schwandorf

(BY), den dritten Rang belegte ist Jan Schulz aus Insy im Allgäu(BW). In der Clubklasse stand am letzten Wertungstag folgende Aufgabe auf dem Programm:

Eine Racing Task von Elchingen, entlang der Schwäbischen Alb Richtung Südwesten zum Plattenberg. Von dort nach Sigmaringen, wieder zurück auf der Schwä-



Vorbereitungen für den nächsten Wettbewerbsstart.

Spornräder

Flächenräder

Cockpit-Komponenten

PDA und Display-Halterungen



Von Piloten für Piloten

Komponenten für Flugzeug und Cockpit

Aus hochwertigem Kunststoff produziert
mit höchster Qualität und Stabilität



Shop: www.VOCUS3D.com

Web: www.VOCUS3.de

 <https://www.instagram.com/vocus3.de>

bischen Alb nach Mönchsdeggingen, südlich von Nördlingen, und von dort aus mit einem kurzen kurzen Endanflug nach Eichingen. Zusammen 295,72 km. Tagesieger wurde Christopher Hanson vor David Neumann und Maximilian Goormann.

Gerrit Neugebauer gewinnt in der Clubklasse

In der Gesamtwertung in der Clubklasse ganz vorne und damit Deutscher Meister ist Gerrit Neugebauer aus Esslingen. Zweiter wurde John Bartels aus Königsdorf. Den dritten Platz belegte David Neumann aus Amberg.

Sportleiter Bernd Schmid war mehr als zufrieden mit dem Verlauf dieser Meisterschaft. "Wir hatten einen fairen Wettkampf mit einer harmonischen, guten Stimmung bei allen, die hier mit dabei waren. Und das Wetter, welches wir in den vergangenen zwei Wochen hatten, war traumhaft, auch wenn es natürlich anstrengend war. 190.578 Kilometer, also fünf Mal um die Welt flogen die Piloten als Gesamt-Flugstrecke. Das ist eben Leistungssport. Insgesamt wurden 710 Starts gemacht. In rund einer Stunde waren die 72 Segelfluggzeuge jeweils per Schlepp in der Luft.

C-Kader neu zusammengestellt

Traditionell wird bei einer Deutschen Junioren Segelflug Meisterschaft auch immer der C-Kader neu zusammengestellt. Er besteht nun aus folgenden Piloten: In der Clubklasse John Bartels, David Neumann, Florian Kraja, Nils Zitzelsberger, Maximilian Goormann, Jens Kammerer, Paul Gliwitzky, Felix Gries, Hannes Paulus und Jan Jens Reineke. In der Standardklasse: Eric Schneider, Nils Schlautmann, Jan Schulz, Paul Schwarz, Mas Maslak und Nuno Ferreira.



Der neue Deutsche Meister in der Clubklasse heißt Gerrit Neugebauer aus Esslingen. John Bartels aus Königsdorf holte sich den Vizetitel und Platz drei ging an David Neumann aus Amberg.



Eric Schneider vom LSC Burg Feuerstein triumphierte in der Standardklasse. Auf dem zweiten Platz landete Nils Schlautmann aus Schwandorf (BY), Rang drei ging an Jan Schulz aus Isny.

Der Luftsportring Aalen hat sich zudem offiziell für die Ausrichtung der Junioren Weltmeisterschaften 2026 beworben. Mit dieser Deutschen Meisterschaft hat er bewiesen, dass er als Verein ein exzellenter

Ausrichter ist. Videos zu den einzelnen Wertungstagen sind im YouTube-Kanal des LR Aalen zu finden.

Text/Fotos: Michael Kost



Das Teilnehmerfeld der Junioren-DM 2023.

Neue Segelflug-Trainingskonzeption für Sportsoldaten

Was verbirgt sich hinter der neuen Rahmentrainingskonzeption für den Segelflug? Wie sind die ersten Umsetzungserfahrungen in der Praxis?

Frank Strewing, Co-Bundestrainer der Sportsoldaten, berichtet von seinen Erfahrungen nach den ersten drei Trainingszyklen, die nach der neuen Rahmentrainingskonzeption durchgeführt wurden.

Im Januar 2021 berief Bundestrainer Willi Beyer einen neuen Trainerstab für die Sportsoldaten im Segelflug ein: Frank Strewing als Co-Bundestrainer, Marcus Dawert als Trainerassistent und Arnaud Hefter als Experten für Sport und Ernährung. Mit dieser personellen Ergänzung verband Willi Beyer das Ziel, das Training der Sportsoldaten in Richtung Wettbewerb und Vorbereitung auf internationale Wettkämpfe zu optimieren. Dazu beitragen sollte auch die bis September 2022 entwickelte Rahmentrainingskonzeption, die unter der Leitung von Co-Bundestrainer Frank Strewing in den letzten zwei Trainingszyklen schrittweise umgesetzt und ausgewertet wurde.

Bausteine des Sportsoldatentrainings

Den Schwerpunkt des Trainings nach der neuen Konzeption bildet eine gesunde Mischung aus Wettbewerbs- und Streckenflugtraining. Neben den relevanten segelfliegerischen Aspekten wie Taktik und Strategie beinhaltet das Konzept umfangreiche Anteile körperlicher Ertüchtigung und mentaler Optimierung. Wesentliche Bausteine sind:

- Ein klar strukturiertes Training mit standardisierten Briefings, bestehend aus Aufgaben, wie sie auch in Wettbewerben gestellt werden. Im anschließenden ausführlichen Debriefing werten die Trainer, gemeinsam mit den Sportsoldaten, die Ausführung der Trainingsaufgaben aus und analysieren den Trainingserfolg. In diesem Zusammenhang hat Marcus Dawert seine jahrelangen Erfahrungen als aktiver Jetpilot sowie als Wettbewerbsflieger an die Erfordernisse des Segelflugs angepasst und in bislang nie dagewesener Qualität in das Konzept einfließen lassen.
- Erzielung von Synergieeffekten durch gemeinsame Trainingseinheiten von Mitgliedern des C-Kaders und den Sport-

soldaten. Durch die von Bundestrainer Willi Beyer initiierten gemeinsamen Trainings konnten bereits erste Erfolge bei der Harmonisierung der Trainings beider Gruppen erreicht werden.

- Optimierung der körperlichen Fitness durch Sporteinheiten, den Einsatz von Fitnesstrackern und Ernährungsbera-

tung. Durch Stabilisierung der körperlichen Fitness sollen die Piloten in die Lage versetzt werden, mit ihren physischen Ressourcen besser zu haushalten, besonders während des Fluges. An dieser Stelle hat Sportwissenschaftler und Ernährungsberater Arnaud Hefter wichtige Erkenntnisse aus dem Flugme-



Veronika Strewing, Yannis Hartung, Nils Heck, Eva Senne, Lorenz Schulze-Varnholt, Jens Kammerer, Felix Herold (v. l.) bei der Besprechung einer mentalen Trainingseinheit.



Jan Reineke, Veronika Strewing und Katrin Senne (v.l.) bei der Einführung ins Herz-Kohärenz-Training.

dizinischen Institut der Bundeswehr in das Training eingebracht.

- **Mentales Training** als fester Bestandteil des täglichen Trainingsablaufs, um Stressphasen im Wettbewerb besser zu meistern und schlummernde Leistungsressourcen bei Bedarf optimal abrufen zu können. Mit Veronika Eva Strewing (Wingwave Wachtberg) wurde hier ein Partner mit jahrelanger Erfahrung als Wingwave®/NeuroRessourcen® Coach und NLP-Trainerin gewonnen.
- Aufstellung eines Jahresprogrammes mit Trainingslager (u. a. in Südafrika), Wettbewerben sowie einer Fluglehrer-ausbildung zur Generierung von dringend benötigtem Trainernachwuchs. Ein solches Programm macht Spaß und fordert, ohne zu überfordern.
- Vielseitigkeit und Abwechslung der Trainingsaufgaben, damit die Freude am Segelfliegen bei allem sportlichen Ehrgeiz nicht zu kurz kommt.
- Kameradschaft, ein Trainer-Sportler-Verhältnis auf Augenhöhe und die gemeinsame Organisation des Alltags im Trainingslager bilden den Kern der Teamfindung bzw. des Zusammenwachsens als gut funktionierendes Team.
- Fortschritt und Nachhaltigkeit des Trainings werden durch individuelle "Progression Sheets" (Lernfortschrittsbögen) dokumentiert und analysiert.
- Last not least: Eine ständige Evaluierung und flexible Anpassung der Rahmentrainingskonzeption an neue Erkenntnisse und sich ändernde Erfordernisse.

Knappe Ressourcen als Herausforderung

Die Einführung der neuen Rahmentrainingskonzeption trifft auf eine schon seit Jahren angespannte Haushaltslage der Bundeskommission Segelflug, welche die sportfachliche Verantwortung für die Sportsoldaten innehat. Mit der Aufkündigung der Unterstützung durch den Förderverein der Sportsoldaten Anfang 2021 wurden die ohnehin schon knappen Mittel weiter signifikant gekürzt.

Gelöst werden konnte das Problem durch umfangreiche Unterstützung seitens der Bundeswehr Flugsportvereinigung. Das Trainerteam besteht aus drei aktiven Soldaten, die das Training der Sportsoldaten im Rahmen der dienstlichen Abkömmlichkeit unterstützen. Ergänzend wurde das Regelungswerk zur Förderung des Luftsportes in der Bundeswehr angepasst.

Darüber hinaus war es in diesem Jahr erstmals möglich, Reservendienstleistende wie z.B. ehemalige SpoSos einzuberufen, die gezielt Trainingsmaßnahmen unterstützen. Markus Wendling, ein ehemaliger Sportsoldat aus den 90er Jahren, sowie Jan Jens Reinecke, Sportsoldat des Jahrgangs 2021, standen als Trainer beziehungsweise Nachwuchstrainer zur Verfügung und leisteten wertvolle Beiträge im Trainingslager in Vinon-sur-Verdon. Darüber hinaus wird die Ausbildung der Sport-

soldaten durch die Bundeswehrflugsportvereinigung bezuschusst.

Seit dem Jahrgang 2023 ist Segelflug nun militärische Sportart, um bis zur vier Förderplätze langfristig sicherzustellen.

Ergebnisse

Dass der Sportsoldaten-Ansatz zur Förderung des segelfliegerischen Nachwuchses im Spitzensport bereits in der Vergangenheit sehr erfolgreich war, beweist der große Anteil ehemaliger Sportsoldaten



Die Sportsoldaten Felix Herold, Eva Senne, Lorenz Schulze-Varnholt und Jens Kammerer (v.l.).



Die Sportsoldaten und ihre Trainer: Markus Wendling, Frank Strewing, Veronika Strewing, Markus Dawert (oben, v. l.); Lorenz Schulze-Varnholt, Eva Senne, Felix Herold Flugsportgruppe Bölkow, Jens Kammerer, Yannis Hartung, Nils Heck (unten, v. l.).

unter den deutschen Leistungssegelflieger. Will man das Niveau im internationalen Vergleich halten, muss diese Form der Förderung erhalten bleiben und stetig optimiert werden.

Darüber hinaus zeigen erste Erfahrungen nach zwei Trainingszyklen, dass der Erfolg der Sportsoldatenförderung ausbaufähig ist: Das Konzept trägt, da seit 2021 sich Sportsoldaten erfolgreich für die Deutsche bzw. auch internationale Meisterschaften weiter qualifizieren konnten. Auch sind bei freien Streckenflügen einige 1.000er erzielt worden.

Co-Trainer Frank Strewing zieht Bilanz: "Mit der neuen Rahmentrainingskonzeption haben wir bereits jetzt viel erreicht. Weitere Ideen befinden sich in der Umsetzung. Darüber hinaus wird aber entscheidend sein, dass wir uns im DAeC zu dieser Spitzen- und Breitensportförderung bekennen und entsprechende Ressourcen bereithalten. Das erfordert auch strukturelle Änderungen, beispielsweise im Bereich der Organisation und der Finanzierung, um nicht Gefahr zu laufen, unseren internationalen Status Quo im Segelflug zu verlieren."

Mentales Training

Im Trainingslager in den Alpen wurde das mentale Training, geleitet von Veronika Eva Strewing (Wingwave Wachtberg), schnell zu einem festen Bestandteil des täglichen Trainingsablaufes. Dazu gehört u. a.:

- "Morgen-Priming": Atemtechniken zur Aktivierung eines höheren Energielevels sowie Visualisierungsmethoden, um positiv, fokussiert und zielorientiert in den Tag zu starten
- Herzkohärenz-Training, bestehend aus Atem-/Visualisierungs- und Emotionsmanagement zur Stressbewältigung, Leistungsstabilisierung/-steigerung und Konzentration
- Arbeiten mit erfolgsverhindernden Glaubenssätzen
- Arbeiten mit dem Autonomen Nervensystem: Anwendung von Techniken zur Steuerung des sympathischen und parasympathischen Systems, um Leistungen auch in fordernden Situationen abrufen zu können
- Persönlichkeitstests, um im Trainingslager stärkenorientiert zu arbeiten, die Sportsoldaten in verschiedenen Situatio-

nen schneller einschätzen zu können und das Fliegen im Team zu erleichtern

Durch das Mentaltraining konnte u. a. das Stresslevel (Messung per Garmin-Watch) nachweislich reduziert werden, was sogar in der Startphase vor dem Flug spürbare Auswirkungen auf die Steigerung der Konzentration und Leistungsfähigkeit hatte.

Im neuen Team ergänzen sich die unterschiedlichsten Erfahrungen und Kompetenzen, die in das Training einfließen:

- deutsche und internationale Wettbewerbs- sowie Streckenflugerfahrung
- Kenntnisse über neueste sportwissenschaftliche Konzeptionen
- Umsetzung von Methoden zur physischen und mentalen Leistungssteigerung sowie zur Stressreduktion
- eine dem Leistungssegelflug angepasste Ernährung
- langjährige konzeptionelle und planerische Fähigkeiten in der Durchführung von Trainings
- umfassende Erfahrungen in der organisationsübergreifenden Zusammenarbeit.

Text/Fotos: Frank Strewing



SEGELFLIEGEN LERNEN

Im Verein oder an der Flugschule?
Beides: Vorwärtkommen an der Flugschule
– Vertiefen im Verein!

Kombiniere die Stärken Deines Vereins mit den Stärken der Deutschen Alpensegelflugschule Unterwössen:

- Segelflugsaison von Mitte März bis Mitte November
- Täglich Flugbetrieb, 7 Tage/Woche, Winde und F-Schlepp
- Flugschüler:innen bekommen 8 Schulungsstarts pro Tag
- Flexible Zeiteinteilung, keine festen Kurs-Termine
- Keine Mitgliedschaft, keine Arbeitsstunden
- Weiterbildung für Fortgeschrittene: Windenstart- oder F-Schlepp-Berechtigung, Streckenflug, TMG...

Segelflugausbildung maßgeschneidert – komplett bei uns oder in Kooperation mit Deinem Verein. So wie es am besten zu Deiner Zeiteinteilung, Deinem Budget und den Möglichkeiten Deines Vereins passt.

Wir beraten Dich gerne – ruf am besten einfach an, oder schreib uns eine Mail.



Deutsche Alpensegelflugschule
Unterwössen e.V.
Telefon: 08641 - 69 87 87
E-Mail: info@dassu.de | www.dassu.de



Frühjahrstagung des LVB-Segelflug-Ausbildungsteams

Wie jedes Jahr trafen sich die LVB-Gruppenfluglehrer zu ihrer eintägigen Frühjahrstagung im mittelfränkischen Greding.

Die von Landesausbildungsleiter Peter Hofmann erstellte Tagesordnung war umfangreich, entsprechend wartete intensive Arbeit auf das Team. Martin Hansen berichtete zu Beginn über das Neueste aus der zuvor stattgefundenen Tagung des DAeC-Referats Ausbildung und Lizenzen (RAL). In diesem Jahr stand schwerpunktmäßig das Trudeln in der Ausbildung und die neue Lernplattform Open OLAT mit dem zukünftigen Fragenkatalog im Mittelpunkt der Diskussion.

Informationen für die Fluglehrer wird es demnächst in der Info S geben. Zudem

wiesen die Referenten auf die Probleme mit der Datenlage im Vereinsflieger hin. Dokumente werden zwar hochgeladen, aber leider wird häufig übersehen, dass die alten Dateien gelöscht werden müssen. Auch die Ablaufdaten sollen immer auf dem neuesten Stand sein. Diesen permanenten Prozess werden die Gruppenfluglehrer zukünftig regelmäßig kontrollieren und bei den ihnen zugeordneten Ausbildungsvereine ansprechen.

Dass die bisherigen Bescheide zur Unterschreitung der Mindesthöhe vom Luftamt Südbayern mit einem neuen Bescheid ersetzt werden müssen, war ebenfalls ein wichtiger Punkt der Tagung. Hintergrund ist, dass Fluglehrer, die nicht in der LVB-ATO bzw. in einer ATO Außenstelle gemeldet sind, diese Flüge nicht mehr

durchführen dürfen. Der in der Regel jährlich angebotene und vom LVB-Ausbildungsteam durchgeführte Segelfluglehrerlehrgang bildete ebenfalls einen Themenblock. Der theoretische Teil der diesjährigen Fluglehrer-Ausbildung ist zwar bereits abgeschlossen, doch es folgen noch der praktische Teil mit einer Lehrprobe sowie natürlich der abschließenden Prüfung durch die Landesluftfahrtbehörde. Wahrscheinlich wird es heuer auch wieder einen Motorseglerlehrer-Lehrgang geben, in der Planung ist er im August in Kirchdorf am Inn. Ferner werden drei Auffrischungsseminare für Fluglehrer stattfinden, die jeweiligen Termine sind auf der Homepage des LVB veröffentlicht.

LVB-Ausbildungsteam



Thema der Frühjahrstagung war auch der LVB-Segelfluglehrerlehrgang, zu dem am Jahresanfang in der Sportschule Oberhaching der Theorie- teil stattgefunden hatte.

Foto: HM

AMF-Gebirgsfluglager in Bled 2023

Pilotin Johanna Steil nahm im April am Gebirgsflugtraining des AMF teil.

Das erste Mal vom AMF (Angelika Machinek Förderverein für Frauensegelflug) habe ich in Südfrankreich erfahren, als ich im Frühjahr 2022 mit Freunden in Saint Auban flog. Dort sammelte ich im Doppelsitzer bereits erste Bergerfahrung und wollte diese unbedingt ausbauen. Klara, eine Freundin von mir, erzählte mir dort, dass der AMF jedes Jahr ein Gebirgsflugtraining in Bled für Frauen anbietet. Also meldete ich mich direkt an. Der Winter 2022/2023 war geprägt von Vorbereitun-

gen: Einlesen in Sicherheitsbroschüren, Bekleben des Vereinsflugzeuges, Ausleihen der Sauerstoffanlage bei Fliegerkameraden oder auch Lufträume und Landewiesen in den Rechner laden.

Schnell war der Winter vorbei und es ging los. Für mich war es das erste Mal, ohne den Verein mit einem unserer Flugzeuge an einem anderen Platz zu sein. Also am besten nichts vergessen. Am Donnerstag, den 06. April startete das Fluglager endlich. Angekommen in Bled wurde ich direkt von Walter Eisele, dem Leiter des Trainingslagers, begrüßt. Auf Schwäbisch

erklärte er mir direkt sein Moto: "Wenn ihr euch bei etwas unsicher fühlt, dann sagt dies. Beispielsweise wenn man am Hang noch nicht kreisen möchte, sondern lieber achtern. Oder man zu nah am Hang fliegt und sich unwohl fühlt." Die persönlichen Grenzen der Teilnehmerinnen waren ihm sehr wichtig.

Erste Achten am Berg

Am Freitag ging es direkt mit einem Einweisungsflug im Janus des AMF los. Dabei lernte ich direkt die örtlichen Berge kennen. So konnte ich am Dob, Begu und Stol die ersten Achten drehen und die



Blick auf die Karawanken.

wunderschönen Karawanken von oben bewundern (eigentlich haben die Berge slowenische Namen, aber da sich von uns keiner diese Zungenbrecher merken konnte, hat sich Walter andere Namen für die Berge überlegt). Andere hatten an diesem guten Tag richtig Glück und konnten bei Ihrem Einweisungsflug direkt nach Nötsch und zurück in unter einer Stunde mit einem Schnitt von ca.170 km/h fliegen. Walter sagte selbst, so einen Tag habe er dort noch nicht erlebt. Motiviert von meinem Einweisungsflug baute ich direkt meine ASW19 auf und versuchte, die Tipps von Walter umzusetzen.

Die nächsten beiden Tage waren von Regen geprägt, doch wir haben die Zeit direkt genutzt und Landwiesen im örtlichen Tal besichtigt und die Sauerstoffanlage meines Helfers eingebaut. Der hatte nämlich auch seinen Flieger mit und war sozusagen "fliegender Helfer". Bei jeglichen technischen Problemen konnten wir auf die Helfer aus Beilngries, von Walter auch "Beilngries Mafia" genannt, zurückkommen. Diese hatten nämlich alles an Werkzeug dabei, sogar einen Lötkolben. So konnte beispielsweise für die AM1, die Förder-LS4 des AM, ein Adapter für eine andere Batterie gelötet werden, da die eigentliche Batterie daheim vergessen wurde. Keine Stunde später war die AM1 wieder flugbereit. Bei allen Problemen war der Zusammenhalt groß und eine helfende Hand immer in der Nähe.

Spannende Eindrücke am ersten Trainingstag

Der nächste Flugtag und erste Trainingstag direkt am Montag konnte also kom-

men. Die Gruppe wurde je nach Flugzeug und bisheriger Bergerfahrung in Teams aufgeteilt. Ich war im Team mit Sophie (LS4) und Heike, die bei Walter im Janus mitflog (Es ist möglich, im Doppelsitzer teilzunehmen, wenn man sich so wohler fühlt). Walter wird den Tag im Nachhinein mit den Worten "Wolkenthermik, gestört durch Berge" bezeichnen. Der klassische Hangflug funktionierte nämlich nicht und so übten wir, "hochnäsiger" in der Thermik zu fliegen. Nase hoch, mit dem Seitenruder abstützen, den Kreis ein bisschen verlagern, wieder eng rum. Mein Helfer schlich sich mit seiner LS6 zu unserem Team dazu und zu viert machten wir die Gegend unsicher. Walter leitete uns an und so waren im Funk nach jedem ausgekurbelten Bart die Worte "Wir ziehen weiter Mädls" zu hören. Wir lernten die Apalachen, den Kahlkogel, Frauenkogel und Mittagkogel näher kennen. Abgerundet wurde dieser schöne Flug noch durch ein Debriefing mit dem Team am Abend, bei dem jeder von seinen Erlebnissen im Flug berichtete und wir ein ausgiebiges Feedback von Walter über den Tag und unsere Flugstile bekamen.

Weitere Verbesserungen am zweiten Flugtag

Mit dem Mittwoch hatten wir in einer eher regnerischen Woche einen weiteren fliegbaren Tag. Für mich, Sophie und Heike war das oberste Gebot, oben zu bleiben. Allerdings musste ich nach einer Stunde einmal kurz zwischenlanden und es nochmal versuchen. Danach schaffte ich es endlich, Walter und Heike zu finden und konnte anschließend im Hangflug die Berge von nahem bewundern. Mit Trainer

geht es dann doch leichter, weil man direktes Feedback bekommt, mit "Hier noch näher an den Hang" oder "Jetzt achtern". Als ich Klara im Nachgang des Lehrgangs fragte, wie es ihr so gefallen hatte, ist ihr besonders der Flug vom Mittwoch in Erinnerung geblieben:

"Es war natürlich einerseits traurig, dass es so viel geregnet hat, aber andererseits war ich komplett überrascht und begeistert davon, dass wir insbesondere am Mittwoch bei totaler Abschirmung trotzdem so weit fliegen konnten. Beim Zurückgleiten vom Dobratsch wurde mir stark vor Augen geführt, wie vielfältig und cool unser Sport ist! Und wie sehr es sich auszahlt, auch mal im Regen ins Fluglager zu fahren."

Klara flog zusammen mit Sabine und Léna als Trainerin im Team. Aus Interesse fragte ich sie, wie Léna so als Trainerin sei, da sie seit zehn Jahren dabei ist: erst als Teilnehmerin und in der Zwischenzeit als Trainerin.

"Und mit der Léna zu fliegen war super: Sie ist eine sehr umsichtige Trainerin, wir haben unsere nächsten Entscheidungen immer diskutiert und so konnte ich abgleichen, wie ich selber die Entscheidung getroffen hätte und was in der Diskussion daraus geworden ist. Da habe ich viel mitgenommen. Außerdem ist die Léna ein richtiges Vorbild für mich, weil sie so gut und umsichtig fliegt und es ist eine große Bereicherung mit anderen jungen Frauen zu fliegen."

Viel gelernt trotz Regens

Neben Léna und Walter waren noch Ute, Patrick, Ralf, Toni, Veit, Michael und Rainer als Trainer dabei. Vielen Dank dafür!



Blick auf den Triglav aus dem AMF-Janus.

Ebenfalls gut gefiel mir das morgendliche Wetterbriefing von Ute und Caro. An den regnerischen Tagen nahmen sich die beiden sogar die Zeit etwas Meteorologie-Unterricht zu geben. Ebenso Rainer und Andi, die ein BZF-Sprechtraining anboten. Trotz der vielen Regentage hat mich das Trainingslager fliegerisch deutlich weitergebracht, da ich durch die Trainer erstmalig direktes Feedback zu meinem Flugstil

bekam. Das habe ich seitdem ich Scheinpilotin bin, lange nicht mehr erlebt. Der Gebirgsflugehrgang vom AMF ist nicht nur etwas für Neulinge wie mich, sondern auch für Frauen mit Gebirgsflugerfahrung, die noch etwas Neues lernen wollen. Ich bin nächstes Jahr zu Walters 100sten und wahrscheinlich leider letzten Trainingslager in Bled wieder dabei und kann es nur weiterempfehlen.

Was mir auch neu war: Auch Männer können Mitglied im AMF werden. Wenn du also den Frauensegelflug und Trainingsmaßnahmen wie in Bled unterstützen möchtest, tritt einfach in den AMF ein. Die Kosten sind mit 25 € im Jahr sehr gering und helfen, Frauen in unserem männerdominierten Sport zu unterstützen.

Johanna Steil



Die Teilnehmerinnen des AMF-Trainingslagers.

Fotos: Andreas Riedel

Gästeflüge von Minderjährigen im Auftrag des Vereins

Das Referat Ausbildung und Lizenzen (RAL) des Deutschen Aero Clubs (DAeC) hat darauf hingewiesen, dass bei Gastflügen von minderjährigen Lizenzinhabern die Zustimmung der Eltern schriftlich beim Verein vorliegen sollte.

Bei Flügen im Auftrag des Vereins haftet ggf. auch der Vereinsvorstand, weshalb dies vermieden werden sollte. Bei minderjährigen Gästen sollte ebenfalls die Zustimmung der Eltern vorliegen. Windenfahrer, Ausbilder und Flugleiter müssen ebenfalls volljährig sein.

Das LVB-Ausbildungsteam schließt sich der Meinung des RAL vollumfänglich an.

LVB Ausbildungsteam

Neue Regelung für Sportzeugen im Segelflug

Seit dem 01. April 2023 dürfen nur Sportzeugen mit einer neuen Nummer – im Format: DE-OO-nnnn – Flüge für FAI-Leistungsabzeichen und Rekorde überwachen.

Wer die Fortbildung noch nicht absolviert hat, kann bzw. sollte das schnell nachholen, denn die alten Nummern sind nicht mehr gültig.

Die Bundeskommission Segelflug hat ein vereinfachtes Verfahren entwickelt, bei dem Kandidaten eine ca. 25-minütige Schulung per Video erhalten. Anschließend folgt ein ca. zehnmütiges Prüfungsquiz. Die Schulung mit Quiz eignet sich sowohl für den Ersterwerb als auch für die Verlängerung der Sportzeugen-Lizenz und ist einfach und unkompliziert möglich.

Beim Quiz muss der Kandidat mindestens 20 der 22 möglichen Punkte erreichen. Wer beim ersten Anlauf diese Punktzahl nicht schafft, kann das Quiz nochmals durchlaufen. Das Quiz wird in monatlichen Abständen ausgewertet und die Sportzeugenausweise ausgestellt.

Die Vergabe der neuen Sportzeugenlizenzen erfolgt zentral durch die Geschäftsstelle der Bundeskommission Segelflug im DAeC und wird auf segelflug.aero und im Onlineportal COPILOT veröffentlicht.

Die neue Sportzeugenlizenz hat eine Gültigkeit von fünf Jahren.

Bundeskommission Segelflug



Flugzeugräder • Hydraulisches Bremssystem • Flugzeugreifen
Schleppkupplungen • Schleppseileinziehwinde mit Kappvorrichtung • Startausrüstung • Sicherheitskupplungen • Wartung

www.tost.de

Tagung der Ausbildungsleiter und Vereine aus Unterfranken

Zum jährlichen Erfahrungsaustausch trafen sich rechtzeitig vor Saisonbeginn die unterfränkischen Ausbildungsleiter und Vereinsvorstände beim Aero-Club Schweinfurt.

Die Tagung begann mit einer erfreulichen Nachricht. Der Bezirksbeauftragte Rainer Hubert teilte mit, dass wegen der schlechteren Finanzlage durch die Corona-Jahre die Vereinspauschalen, die der Freistaat Bayern zur Verfügung stellt, erhöht wurden. Allerdings konnte bei der letzten Bezirksversammlung des Bayerischen Landessportverbandes BLSV vom neuen Bezirksvorsitzenden Klaus Greier noch keine Aussage getroffen werden, ob es Zuschüsse für Segelfluggelände geben wird.

Jedoch sollten die Flugvereine für Maßnahmen in Unterfranken wie Segelfluglager, Zusammenkünfte wie Vergleichsfliegen und Ähnliches über den BLSV Bezirkszuschüsse beantragen, Rainer Hubert steht bei Bedarf als Ansprechpartner zur Verfügung.

Anschließend folgte die Neuwahl des Bezirksvorsitzenden, die jedoch mit der einstimmigen Wiederwahl von Rainer Hubert – Mitglied beim AC Schweinfurt – schnell erledigt war.

Ein intensiver Informationsaustausch der unterfränkischen Vereine zeigte, dass alle

von einem weitgehend pandemiefreien Jahr 2023 ausgehen. Viele Fluglager, auch von auswärtigen Fluggruppen in Unterfranken, ein Flugplatzfest in Altfeld zum 50-jährigen Bestehen und ein Fly In nach Karlstadt machten Hoffnung auf eine rege Flugsaison.

Unter der Leitung der beiden Gruppenfluglehrer Martin Hansen und Günter Goller besprachen die Ausbildungsleiter ein langes Programm an Neuigkeiten aus allen Bereichen der Ausbildung. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, die Daten der Fluglehrer und der Schulflugzeuge im System "Vereinsflieger" zu überprüfen und den neuesten Stand in die ATO-Unterlagen einzupflegen. Das im zweijährigen Turnus stattfindende Auffrischungsseminar in Unterfranken für Fluglehrer, das traditionsgemäß nicht nur für Segelfluglehrer, sondern auch für UL- und Motorflug-Lehrberechtigte ausgerichtet wird, findet voraussichtlich in Bad Neustadt statt. Es wird im Herbst zweitägig mit einem Praxisteil stattfinden und gilt damit auch als Fortbildung für den Übungsleitererschein des DOSB.

Erfolgsversprechendes E-Learning-Programm

Bei dem jährlichen Jugendvergleichsfliegen – so wurde gefordert – sollten die Ausbildungsleiter darauf achten, dass die

theoretischen Kenntnisse der Teilnehmer angemessen sind. Zum ersten Mal haben die Segelflugvereine Unterfrankens das neu geschaffene E-Learning-Programm für den winterlichen Theorieunterricht eingesetzt. Den Flugschülerinnen und Flugschülern wurden für die neun Prüfungsfächer je zwei Wochen Selbstlernzeit eingeräumt und die Betreuer der einzelnen Fächer standen in der Zeit jeweils zweimal abends online für die Klärung von offenen Fragen zur Verfügung. Abgerundet wird der Ausbildungslehrgang durch zweimal je zwei Tage dauernden Präsenzunterricht. Dabei haben die Interessierten auch die Möglichkeit, die erforderliche Vorprüfung zur Zulassung zur Theorieprüfung beim Luftamt abzulegen. Obwohl die Unterrichtsphase noch nicht abgeschlossen ist, konnten die anwesenden Fluglehrer schon feststellen, dass von allen Beteiligten das Verfahren als erfolgreich angesehen wird.

Martin Hansen gab noch einen Überblick über das Verfahren des E-Learning-Zugangs erwähnte, dass in den kommenden Monaten der neue DAeC-Fragenkatalog, der gemäß den Anforderungen der Luftämter nur noch 50 Prozent der möglichen Prüfungsfragen beinhaltet, in der E-Learning-Plattform online gestellt werden wird.

Text/Fotos: Peter Wiggen



Interessante Diskussionen mit einem intensiven Erfahrungsaustausch ermöglichte die Bezirkstagung Unterfranken in Schweinfurt.

Spartenversammlungen beim LVB-Fliegertag

Im direkten Anschluss an die Mittagspause finden beim LVB-Fliegertag, der heuer erstmals in Bad Windsheim stattfand (siehe dazu auch die Berichterstattung ab Seite sieben dieser Ausgabe), parallel mehrere Spartenversammlungen statt.

Segelflug-Spartenversammlung

Nach der Begrüßung leitete der Vorsitzende Dr. Thomas Kuhn gleich über zur Genehmigung des Protokolls der Versammlung 2022. Nachdem es keine Diskussionen oder Fragen dazu gab, war die entsprechende Genehmigung nur noch Formsache. In den nachfolgenden Berichten der Mitglieder der Segelflugkommission (Seko) konnten alle ein zumindest zufriedenstellendes Fazit ziehen, denn nicht alle Maßnahmen und Vorhaben konnten wegen der Coronapandemie uneingeschränkt durchgeführt werden. Das LVB-Förderflugzeug "BY" LS8 neo ist für 2023 an Felix Herold von der Flugsportgruppe Bölkow vergeben worden.

An der DMSt (Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug) haben in 2022 erfreulicherweise 1.018 Segelfliegerinnen und

Segelflieger teilgenommen, was einer Steigerung von 25 % zum Vorjahr entspricht. Entsprechend hat sich auch die Gesamtzahl der Flüge erhöht auf 7.861. Dabei konnten in Summe 2.317.870 Kilometer erfliegen werden. Den vom Sachreferenten für den Spartenhaushalt Dr. Tho-

mas Liebernicker erstellten Haushaltsabschluss stellte Thomas Kuhn vor, da Thomas Liebernicker nicht an der Versammlung teilnehmen konnte. Wie auch die beiden Haushaltsrevisoren Angela Grygier und Oliver Frank in ihrem Prüfungsbericht festgehalten hatten, ist die Sparte finan-



Der Spartenvorsitzende Dr. Thomas Kuhn (links) und LVB-Landestrainer Dr. Claus Triebel nahmen gemeinsam die DMSt-Ehrungen vor, Katharina Schmitt vom AC Bamberg belegte in der Frauenrangliste Platz zwei.



IHR ANSPRECHPARTNER SEIT 3 GENERATIONEN.



60 JAHRE
PESCHKE

ziell gut aufgestellt und kann auf einen soliden Etat zurückgreifen, der für 2022 zudem einen Überschuss von ca. 46.000 € ergab. Verbesserungshinweise der Revisoren werde man in der Spartenleitung prüfen und zur Spartenversammlung 2024 dann vorstellen. Nach der anschließenden, einstimmigen Entlastung der Seko erläuterte Thomas Kuhn den Haushaltsvoranschlag 2023, der u.a. auch schon eine Planzahl bzw. Anzahlung für die Anschaffung eines neuen Verbandsdoppelsitzers beinhaltet, zu der im weiteren Verlauf der Versammlung noch der Antrag der Seko auf der Agenda stand. Vorher informierte Thomas Kuhn mit seinen Seko-Kollegen über Angebote und Maßnahmen im laufenden Jahr.

Seko-Ergänzungswahlen

Der bisherige Kunstflugreferent Reiner Scheler hatte schon frühzeitig erklärt, dass er nicht mehr für eine weitere Amtszeit kandidieren würde. Für seine Nachfolge stellte sich Mathias "Matze" Mühlbacher von der Luftsportgemeinschaft Bayreuth zur Verfügung, der ebenso einstimmig gewählt wurde wie auch Thomas Liebernickel, der aber zuvor erklärt hatte, dass er das Amt nur noch ein Jahr ausüben werde und in 2024 eine Nachfolgerin / ein Nachfolger gewählt werden muss.

Thomas Kuhn ergänzte, dass es bei der Spartenversammlung im nächsten Jahr einen großen, personellen Umbruch in der Seko geben werde, der aber bereits "vorbereitet" sei. Dann seien die Positionen Vorsitzender, Sachreferent Öffentlichkeitsarbeit, Sachreferent für den Spartenhaushalt und auch die Funktion des Landestrainers neu zu besetzen, wobei der Landestrainer gemäß der Wahl- und Geschäftsordnung der Sparte Segelflug von der Seko vorgeschlagen und vom LVB-Präsidenten berufen wird. Für seine eigene Nachfolge als Spartenvorsitzender habe man Markus Full (Erstmitglied bei der SFG Werdenfels, Zweitmitglied beim AC Dachau) gewinnen können, für das Amt des Landestrainers und damit für die Nachfolge von Dr. Claus Triebel stünde dann Dr. Christoph Nacke (LSV Aichach) zur Verfügung und für die beiden zu besetzenden Sachreferenten sei man in Gesprächen mit möglichen Kandidaten. Zum Seko-Antrag auf Ersatzbeschaffung des Verbandsdoppelsitzers mit einem voraussichtlichen Lieferzeitpunkt in 2025

gab es zu den stark gestiegenen Preisen der Segelflugzeugherstellerfirmen eine längere Diskussion, die Versammlung sprach sich aber grundsätzlich dafür aus, vorerst am Seko-Konzept mit einem Verbandsdoppelsitzer festzuhalten.

Da auch der Präsident des Deutschen Aero Clubs Claus Cordes an der Ver-

sammlung teilnahm, nutzte Thomas Kuhn die Gelegenheit, sich einerseits bei ihm für sein Kommen zu bedanken, andererseits sich aber auch mit ihm über die seiner Meinung nach wenig zielführende DAeC-Strukturarbeit auszutauschen. Nach dem letzten Tagesordnungspunkt folgten die wie immer sehr zahlreichen DMSt-Siegerehrungen.



Fast der gesamte Segelflug-Nachwuchskader war nach Bad Windsheim gekommen.



Bernhard Drummer, LVB-Präsident und in Personalunion auch Motorflug-Spartenvorsitzender, gab die Spartenleitung an Florian Huber ab, der von der Versammlung einstimmig gewählt wurde.



Motorflug-Spartenversammlung – Florian Huber neuer Vorsitzender

In der Sparte Motorflug gab es einen Führungswechsel. Florian Huber vom Aero Club Dachau hat den Vorsitz von Bernhard Drummer übernommen, der nach seiner Wahl zum LVB-Präsidenten in der Jahreshauptversammlung 2021, die wegen der Corona-Beschränkungen nur online durchgeführt werden konnte, den Spartenvorsitz in Doppelfunktion weitergeführt hatte, um einen kontinuierlichen Übergang gewährleisten zu können. Zudem steht er Florian Huber als stellvertretender Spartenvorsitzender noch "beratend" zur Seite.

Nach den ersten beiden Tagesordnungspunkten Begrüßung und Protokollgenehmigung gab Bernhard Drummer einen kurzen Jahresbericht zum abgelaufenen Jahr, in dem die Sparte erfreulicherweise u.a. auch wieder ihre beiden jeweils zweitägigen Fluglehrer-Auffrischungslehrgänge in Präsenzform durchführen konnte. Im Anschluss stellte er den Delegierten die beiden Navigationsflugpiloten Robin Shearer und Oliver Meindl vor, die zum Auftakt

des Fliegetags bereits einen sehr interessanten Vortrag gehalten hatten. Einstimmig erfolgte die Berufung der beiden, die sich als "Navgeeks" bezeichnen, zu Referenten für Navigationsflug in der Spartenkommission.

Motorflug-Landesausbildungsleiter Michael Eschenbacher fasste danach die Ausbildungstätigkeiten des Vorjahres in der ATO des LVB zusammen und zog auch bezüglich der Schülerzahl ein positives Fazit.

Bei den kommenden internationalen und offenen nationalen Hubschraubermeisterschaften erhofft sich der LVB-Mitgliedsverein Deutscher Hubschrauber Club (DHC) bessere Ergebnisse als in den vergangenen Jahren, weil die russischen Teams, die in der Vergangenheit quasi als Berufs-/Militärpiloten bevorteilt waren, derzeit nicht mehr teilnehmen dürfen. Der neue Spartenleiter Florian Huber war in den vergangenen drei Jahren als Revisor in der Sparte tätig und trug daher letztendlich seinen Prüfbericht vor, der aber keine Besonderheiten enthielt, weshalb auch die Entlastung der Spartenkommissions-

leitung einstimmig erfolgte. Für die Wahl eines neuen Revisors gab es keinen Kandidaten, womit gemäß der Wahl- und Geschäftsordnung der Sparte Motorflug im kommenden Jahr der LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki diese Funktion wahrnehmen wird. Auch die Annahme des Haushaltsvoranschlags erfolgte einstimmig, Anträge der Vereine lagen nicht vor.

Ultraleicht-Fluglehrerweiterbildung mit Spartenversammlung

Seit einigen Jahren nutzt die Sparte Ultraleicht den Fliegetag auch für die Integration einer ganztägigen UL-Fluglehrerweiterbildung, und einer der Programmpunkte am Nachmittag ist die Spartenversammlung. Der Vorsitzende Robert Artmann und sein Stellvertreter Thomas Selz begrüßten zum Auftakt der Weiterbildung gemeinsam die Teilnehmer, Thomas Selz übernahm dann am Nachmittag die Protokollierung der Spartenversammlung. Robert Artmann, in Personalunion auch Landesausbildungsleiter, fasste seinen Jahresbericht und auch den Ausbildungsbericht kurz zusammen, beide sind zudem auf der LVB-Homepage hinterlegt. Der Prüfungsbericht zum Haushaltsabschluss, den der Revisor Manfred Eckstein erstellt hatte, führte zu keinerlei Fragen, einstimmig erfolgte anschließend die Entlastung der Spartenleitung. Die Neuwahlen dauerten ebenfalls nur ein paar Minuten. Michael Kania als Wahlleiter hatte keine schwierige Aufgabe zu lösen, da Robert Artmann, Thomas Selz und auch Manfred Eckstein signalisiert hatten, für eine weitere Amtsperiode zur Verfügung zu stehen und es keine weiteren Kandidaten gab. Nach der jeweils einstimmigen Wahl erläuterte Robert Artmann den Haushaltsvoranschlag 2023, informierte über Spartenaktivitäten in 2023, um abschließend den Vorschlag zum Kauf eines Elektro-Ultraleichtflugzeugs in der 120 kg-Klasse vorzustellen. Nach ausführlicher Diskussion stimmte die Versammlung mit einer Enthaltung dem Vorhaben zu.



Ganztägig fand während des Fliegetags eine Ultraleicht-Fluglehrerweiterbildung statt, in die auch die UL-Spartenversammlung integriert war.



BM Freiballon Hauptthema bei Spartenversammlung der Ballonfahrer

In einer kleineren Runde trafen sich die Ballonfahrer zu ihrer Spartenversammlung. Auch bei den Ballonfahrern gab es zu den Tagesordnungspunkten Protokollgenehmigung, Jahresbericht, Haushaltsabschluss und -planung, Ausbildung keine Diskussionen, sondern wo erforderlich einstimmig.



Manfred Eckstein (rechts) und sein Stellvertreter Thomas Fink (2.v.r.) leiten auch in den kommenden drei Jahren die Sparte Freiballon.



Auch die Sparte Fallschirmspringen unter dem Vorsitz von Monika Noll hielt in Bad Windsheim ihre Jahresversammlung ab. Foto: Erik Löffbecke

Text/Fotos: HM

mige Zustimmungen. Manfred Eckstein ging anschließend kurz auf die Allgemein-erlaubnis ein und ergänzte, dass man diese auch abgewartet habe, um den Flyer "Hier landet ein Ballon" nunmehr auch neu auflegen zu können. Neben der Neuwahl der Spartenleitung stand aber eindeutig die Planung, Organisation etc. der Bayerischen Ballon-Meisterschaften im Juni in Burgebrach im Mittelpunkt der Versammlung. Bei den abschließenden Wahlen wurden Manfred Eckstein und sein Stellvertreter Thomas Fink, der gleichzeitig auch als Landesausbildungsleiter fungiert, einstimmig wiedergewählt.

Spartenversammlung Fallschirmspringen

Auch die Sparte Fallschirmspringen ist seit vielen Jahren mit ihrer Spartenversammlung beim Fliegetag beteiligt. Die Vorsitzende Monika Noll und Landesausbildungsleiter Franz Scheuermann berichteten in Kurzform über die vergangene Sprungsaison. Ausführliche Diskussionen gab es zur Mitgliedschaft im DAeC. Auch die Sparte Fallschirmspringen hat eine solide finanzielle Basis, entsprechend genehmigte die Versammlung für die beiden Standorte Nord (Rothenburg/Oberhausen) und Süd (Eggenfelden) für die geplanten Fortbildungsmaßnahmen einen Zuschuss von je 600 €.

Erster internationaler Wettbewerb des Rookie-Projektes

Die FAI hat für den Rookie einen internationalen Wettbewerb ins Leben gerufen.

Junge Piloten unter 14 Jahren konnten an dem Wettbewerb teilnehmen. Während sie ihr Rookie-Modell – ein kleines Modellflugzeug mit Mikrokondensator – flogen, wurden sie von Erwachsenen beaufsichtigt, die die Flugzeit bestimmten und die Wertung auf einer Plattform eintrugen. Die Gewinner des ersten Wettbewerbs kommen allesamt aus Schweden.

Wer möchte den Wettbewerb 2023 gewinnen?

Alle jungen Piloten und Pilotinnen sind aufgefordert, am Rookie-Wettbewerb 2023

teilzunehmen. Auf der Homepage fai.org können Eltern, Lehrer und Erzieher die Leistung registrieren.

Zum Rookie-Projekt: Das Projekt-Projekt entstand aus einer Zusammenarbeit zwischen Merlijn, dem Eigentümer von Aviation Toys in den Niederlanden, und dem Königlichen Niederländischen Luftfahrtverband (KNVvL), einem FAI-Mitglied. Es wurde von anderen FAI-Mitgliedern in erheblichem Umfang übernommen, unter anderem von Deutschland.

Sebastian Brandes

Die LVB-Modellflugsparte beteiligt sich ebenfalls am Rookie-Projekt und stellt den Vereinen Materialien zur Verfügung. Foto: HM



Your passion.
Our expertise.
Ready for take-off.

Ready.
luftfahrt@allianz.com

Ready 

80. Deutscher Modellfliegertag in Kulmbach

Nach den üblichen Corona-Verschiebungen konnte sich die Modellflugkommission des Deutschen Aero Clubs (DAeC) endlich wieder in Präsenz treffen.

Schon in 2021 war für die oberfränkische "Bierstadt" Kulmbach als Veranstaltungsort geplant. Deshalb war der Besuch des deutschen Brauereimuseums, den das Rahmenprogramm vorsah, natürlich eine gern erfüllte Pflicht und mit einer kleinen Kostprobe der Braukunst ein sehr guter Start.

Uwe Schönlebe, Vorsitzender der Bundeskommission Modellflug, eröffnete am den Modellfliegertag. Er begrüßte unter den Teilnehmern besonders die stimmberechtigten Delegierten der Landesverbände und des MFSD (Modellflugsportverband Deutschland) sowie Klaus Böckmann als Ehrenvorsitzenden und Michael Thoma als Ehrenmitglied. DAeC-Präsident Claus Cordes konnte aufgrund einer zeitgleich stattfindenden internationalen Veranstaltung nicht nach Kulmbach kommen.

Im Bericht des Vorstandes ließ Uwe Schönlebe das Jahr 2022 Revue passieren, zählte die vielen sportlichen Erfolge, die Gold- Silber- und Bronzemedailles in

den unterschiedlichen Modellflugklassen auf. Dabei verwies er auch auf die allen Teilnehmern vorliegenden Berichte der jeweiligen Sportklassen hin.

Der Schwerpunkt der Arbeit des Vorstandes der DAeC-Modellflieger lag aber in der Erarbeitung und Einführung der Verbandsbetriebserlaubnis (VBE). Die Übertragung an das DAeC-Mitglied MFSD hat

sich dabei als die gute Entscheidung erwiesen. Die Bearbeitung der Geländeanzeigen, der Geländeausweisungen und der vielen Anfragen ist in professionellen Händen und bekommt großes Lob aus der Szene.

Sebastian Brandes, Referent für Modellflug im DAeC, beschrieb nochmals kurz das Verfahren und bat die Vertreter der



Peter Uhlig (rechts) erhielt für seine langjährigen Verdienste den Ehrenpreis der Bundeskommission Modellflug.



Die Tagungsteilnehmer vor dem Hotel Dobrachtal in Kulmbach.

Mitgliedsverbände, diese Informationen an die Vereine weiterzugeben. Er rief dazu auf, alle Gelände kurzfristig über das Geländetool des MFSD anzuzeigen. Damit können die Landesbehörden über die Zugehörigkeit der jeweiligen Gelände zur Verbandsbetriebserlaubnis informiert und so behördliche Widerrufe der Aufstiegserlaubnisse vermieden werden. Anschließend wurde das Map-Tool der Plattform www.dipul.de vorgestellt, in dem

Luftbeschränkungsgebiete nach §21h LuftVO zu finden sind. Dieses Tool kann auch direkt über das elektronische Flugbuch des MFSD erreicht werden. Es folgten die Berichte aus den Mitgliedsverbänden und aus den Sport- und Fachreferaten. Dabei stellte sich eine erfreulich große Zahl neuer ehrenamtlicher Mitstreiter für den Modellflug im DAeC vor.

Peter Uhlig, Frank Tofahrn und Christian Walther erhielten für ihre Unterstützung

des Modellflugs im DAeC jeweils den Ehrenpreis der Bundeskommission überreicht. Nach zwei intensiven, arbeitsreichen Tagen konnten auch in Kulmbach wieder wichtige Weichen für die Zukunft gestellt werden. Großer Dank ging an Helmut Bauer vom Luftsport-Verband Bayern für die Organisation. Der nächste Modellfliegtag findet in Hessen statt.

Text/Fotos: Erwin Metz

Nachwuchsförderung mit dem “Rookie” geht weiter

Die Sparte Modellflug des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) hatte in 2022 in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Aero Club (DAeC) und dem Modellflug-Sportverband Deutschland (MFSD) das Projekt “Rookie” gestartet.

Der Auftakt war sehr erfolgreich, weshalb die Spartenleitung sich entschieden hat, das Projekt weiterzuführen und auch heuer Kits als Teil der Nachwuchsförderung anzubieten. Der Aufbau des Modells ist sehr einfach. Es kann von Kindern und Jugendlichen unter Aufsicht eines Erwachsenen zu Hause, in der Schule oder im Modellflugverein gebaut werden. Flüge sollten am besten auf einer großen Wiese durchgeführt werden, das Modell ist aber auch sporthallentauglich. Angetrieben wird der “Rookie” von einem kleinen Elektromotor, der seine Energie wiederum aus einem kleinen Kondensator bezieht. Für den Bau des “Rookie” ist ein Kit zusammengestellt worden, in dem alle Kompo-

ponenten für den Bau des Modells sowie eine Aufbauanleitung enthalten sind. Die LVB-Modellflugsparte fördert ihre Vereine bei der Ausstattung der Kits. Die Vereinsvorstände interessierter Vereine können sich über die Geschäftsstelle unter info@lvbayern.de für die Projektteilnahme bewerben.

Zum Versand kommt je teilnehmendem Verein ausschließlich ein Kit mit zehn

“Rookies” bei einem Stückpreis von 10 €. Nach Abschluss des Projekts kann ein Zuschuss von 50 € beantragt werden, wenn ein Projektbericht dem Antrag beiliegt. Alle Projektberichte werden veröffentlicht, entweder im Verbandsmagazin “Luftsport in Bayern” oder auf der Homepage des Verbandes.

Text/Foto: Tilman Hartenfels



Im Kit befinden sich alle Teile für den Bau des Modells sowie eine Aufbauanleitung.

Neuer digitaler UL-Fragenkatalog und digitale Theorieprüfung

Die Bundeskommission Ultraleicht im DAeC (Buko-UL) hat einen neuen UL-Fragenkatalog für Anwärter zum/zur Luftsportgeräteführer:in entwickelt.

Der neue Fragenkatalog wird ausschließlich digital zur Verfügung stehen und die Papierversion im Laufe des nächsten Jahres ablösen. Die inhaltliche Annäherung an den PPL-A/LAPL-A Fragenkatalog ist der technischen Entwicklung der Luftsportgeräte folgend ein not-

wendiger Schritt. Wir erwarten von den Piloten moderner, teils komplexer Luftsportgeräte fundiertes theoretischen Wissen auch in Bereichen, die bisher kein Thema bei der UL-Ausbildung waren. Das erlernte theoretische Wissen soll es zudem Umsteigern von UL auf eine Motorfluglizenz ermöglichen, auf das erworbene Wissen aufzubauen und nur noch ergänzende Inhalte lernen zu müssen.

Aktuell umfasst der digitale Fragenkatalog die Prüfungsfragen für Dreiaxser und

Trike. Für Tragschrauber und UL-Hubschrauber wird der digitale Fragenkatalog mittelfristig ebenfalls zur Verfügung stehen. Bis in das Jahr 2024 hinein wird es noch möglich sein, Theorieprüfungen auf herkömmliche Art abzulegen. Die “Papier“-Prüfung basiert auf dem bisherigen DULV/DAeC Fragenkatalog. Fragen zur digitalen Theorieprüfung werden gerne per Mail an buko-ul@daec.de.

Buko-UL

UL-Papiere zum Saisonstart überprüfen

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) im DAeC möchte UL-Piloten daran erinnern, dass sie zum Saisonstart alle benötigten Papiere vollständig beisammen haben, damit keine unangenehmen Überraschungen auftauchen.

Die unbefristete UL-Lizenz (ohne Ablaufdatum) muss auf jeden Fall unterschrieben und das dazugehörige Medical gültig sein. Dann muss noch für die Ausübung der Rechte der Lizenz eine fortlaufende Flugerfahrung bestehen. Diese ist in der Verordnung über Luftfahrtpersonal festgelegt: Innerhalb der vergangenen zwei Jahre müssen mindestens zwölf Stunden und zwölf Starts auf Ultraleichtflugzeugen der eingetragenen Geräteart, Reisemotorsegler oder Einmot im Flugbuch stehen. Ebenfalls darf der Übungsflug mit UL-Fluglehrer nicht älter als zwei Jahre sein. Der Übungsflug ist zwingend auf einem UL zu fliegen, und das mindestens eine Stunde ohne Unterbrechung. Hat der Pilot das nicht, gibt es zwei Möglichkeiten: Entweder holt er die fehlenden Stunden mit einem UL-Fluglehrer nach und schließt diese mit dem Übungsflug ab oder er macht gleich eine Befähigungsüberprüfung mit einem Prüfer und Prüfprotokoll. Das Protokoll gibt den Inhalt der Prüfung vor und das, was ein UL-Pilot mindestens beherrschen muss. Auch für den Übungsflug mit Fluglehrer kann das Protokoll komplett oder stichprobenartig abgeflo-

gen werden oder man bedient sich der gegebenenfalls vorhandenen Vorgaben und Empfehlungen der Luftsportverbände. Bestätigt wird der Übungsflug im Flugbuch mit Unterschrift und Lizenznummer des Lehrers.

Hat der Pilot zwar alle fortlaufenden Voraussetzungen erfüllt, kann es dennoch sein, dass die drei vorgeschriebenen Starts für die Nutzung der Passagierberechtigung innerhalb der vergangenen 90 Tage fehlen. Diese sind unbedingt und mindestens nachzuholen, bevor jemand außer einem UL-Fluglehrer zusteigt. Die Vorgabe dazu steht in der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV), in § 45a Flugerfahrung bei Mitnahme von Fluggästen.

Ein Luftsportgeräteführer darf ein Luftsportgerät, in dem sich Fluggäste befinden, als verantwortlicher Luftsportgeräteführer nur führen, wenn er innerhalb der vorhergehenden 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit einem Luftsportgerät derselben Art ausgeführt hat.

Die Fluglehrer wiederum schauen bitte in der Lizenz auf das Ablaufdatum ihrer Lehrberechtigung. Diese ist unabhängig von der unbefristeten Lizenz lediglich drei Jahre gültig und muss regelmäßig verlängert werden. Das gilt auch für die Prüfer und Mitglieder des Prüfungsrates. Die unbefristete Anerkennung als Flugprüfer und Prüfungsrat ist nur gültig mit der gültigen Lehrberechtigung. Der Luftfahrerschein

mit Tauglichkeitszeugnis, Flugbuch und Personalausweis oder Reisepass sind beim Flugbetrieb mitzuführen.

Check der Unterlagen zum Ultraleichtflugzeug

Für Instandhaltung und Wartung der Flugmaschine ist der Halter verantwortlich. Das betrifft auch die mit den Wartungshandbuch- und unterlagen der Hersteller festgelegten Instandhaltungsprogramme. Nicht, dass jemand auf die Idee kommt, dass das alles durch eine Bescheinigung der Jahresnachprüfung erledigt ist. Die Nachprüfung durch den Prüfer Klasse 5 ist eine zusätzliche Überprüfung, ob das UL lufttüchtig ist und dem Gerätekenntblatt entspricht, nicht mehr und nicht weniger. Verankert ist dies in der Verordnung zur Prüfung von Luftfahrtgerät (LuftGerPV), in § 13 Nachprüfungen:

(1) Bei einem Luftsportgerät ... hat der Halter das von der zuständigen Stelle festgelegte Instandhaltungsprogramm innerhalb der darin festgesetzten Fristen vollständig durchzuführen. Zusätzlich wird das Luftsportgerät alle zwölf Monate einer Nachprüfung (Jahresnachprüfung) unterzogen.

Jedem Halter wird aufgrund dieser gesetzlichen Vorgabe sowie versicherungs- und strafbewährter Gründe dringend empfohlen, seine Wartung auch entsprechend zu dokumentieren. Durch den Hersteller festgelegte Betriebsdauergrenzen sollen dabei eingehalten werden - und dazu gehören die genauen Betriebsaufzeichnungen. Der Prüfer schreibt durch die Erteilung des Nachprüfscheins niemals das Fehlen von Halterpflichten gesund. Der aktuelle Nachprüfschein ist im UL mitzuführen. Dazu kommt der Eintragungsschein mit dem Lufttüchtigkeitszeugnis (= Vorder- und Rückseite der Verkehrszulassung), Flughandbuch und Versicherungsnachweis. Wo es geht, bitte die erforderlichen Dokumente am besten im Bordbuch mitführen, obwohl das für Luftsportgeräte außerhalb der Schulung nicht vorgeschrieben ist. Das hat wahrscheinlich noch historische Gründe, da das Mitführen von Büchern im luftigen Skywalker oder Flightstar nicht unbedingt sinnvoll war und ist (das Buch könnte im Flug verloren gehen und jemandem auf den Kopf fallen oder durch den Propeller schreddern).



Vor dem Start mit dem UL gibt es stets einiges zu beachten.

Text/Foto: Frank Einführer

LVB-Modellflugtage

16. und 17. Sept. 2023 von 10 bis 17 Uhr
Flugwerft Schleißheim des Deutschen Museums



Flugshow „Modellflug ist Vielfalt“

Großer Modellbauflomarkt

am 16.9.2023 – ein Muss für alle Modellflieger

Angebote für Kinder und
Jugendliche

Flieger- und Raketenbasteln und andere luftige Experimente
z.B. Warum fliegen Flieger? usw.



Informationen für Einsteiger rund um
den Modellflug

Technik, Luftrecht und Versicherung, Umweltschutz
Schallpegelmesser kalibrieren



Biergarten und Café

Museumsbesuch im Eintritt enthalten

Infos, Anmeldung der Piloten zum Mitfliegen,
Anmeldung für den Flohmarkt unter:



lvb-modellflugtage



Saisonstart und Training im Navigationsflug

Jedes Jahr beginnt die Navigationsflugsaison Anfang Mai mit einem Trainingscamp, organisiert von der schweizerischen Precision Flying Association (PFA). Neben den theoretischen Inhalten kam die Praxis für die elf Teams trotz schlechter Wetterprognose zum Glück nicht zu kurz.

Am Verkehrslandeplatz Mengen-Hohentengen (EDTM) drehte sich vom 04.05.2023 bis 07.05.2023 für vier Tage alles um das Thema Navigationsflug, dem präzisen und motorisierten Sichtflug. Trotz eher bescheidener Wettervorhersage zog es elf Teams aus ganz Deutschland nach Mengen, darunter auch ein junges bayarisches Einsteigerteam: Jannis Gernhold und Jonas Heims von der Luftsportvereinigung Albatros reisten mit ihrer Super Dimona aus Erding an, um sich für den Allgäuflug und den Deutschlandflug vorzubereiten.

Jeden Tag ging es um eine bestimmte Art des Navigationsfluges: Air Navigation Race, Präzisionsflug und Rallyflug. Vormittags wurden die grauen Zellen mit der Theorie zum Navigationsflug geweckt. So standen neben einer Einführung in die verschiedenen Regelwerke auch der tak-

tische Erfahrungsaustausch auf dem Programm. Fragen wie "Welche Geschwindigkeit sollen wir fliegen?", "Wie bereite ich den Kurs am besten vor" und "Wie fliege ich einen Wendepunkt idealerweise an?" wurden mit Hilfe von Präsentationen ausführlich beantwortet. In Trockenübungen wurden darüber hinaus besonders relevante Streckenabschnitte am Boden nachgeflogen. Dies verhalf zu einer sehr angenehmen Lernatmosphäre, bei welcher Spaß nicht zu kurz kam.

Theorie und Praxis

Nach dem gemeinsamen Mittagessen ging es dann in die Praxis, um die neuen Erkenntnisse umzusetzen. Je nach gewähltem Schwierigkeitsgrad bekamen die Teams andere Aufgabenstellungen und mehr oder weniger Vorbereitungszeit für ihre Flüge. Wer erst frisch dabei war, durfte selbstverständlich alles in Ruhe und mit Unterstützung der Trainerinnen und Trainer vorbereiten. Für das deutsche Nationalteam galt es, schwierigere Bilder auf den Strecken zu finden und die Strecken in an die internationale Wettbewerbsordnung angelehnte Bedingungen vorzubereiten. So hatte jedes Team einen individuellen Lernerfolg. Begleitend dazu fand



Dass der Flugtag im perfekten Sonnenschein endet, war beim Auslegen der Bodenzeichen noch nicht absehbar.

auch ein reger Austausch über das perfekte Equipment sowie Erfahrungen statt. Insgesamt konnten die Teilnehmenden im Trainingscamp bis zu fünf 25-minütige Air Navigation Race Kurse, zwei eineinhalbstündige Präzisionsflugkurse und einen



Maurice Ducret der PFA (oben) weiht Jannis (links) und Jonas (rechts) in die Kunst des Air Navigation Races ein.



Das vorhergesagte Schlechtwetter kam nur gegen Abend durch, sodass alle Trainingsflüge durchgeführt werden konnten.

knapp zweistündigen Rallyflug durchführen. Geflogen wurde bei guten Wetter- und Windbedingungen mit Motorsegler, Ultraleichtflugzeug und Motorflugzeug. Bei den letzteren drei Kursen wurden von Helfenden sogar auch Bodenzeichen entlang der Strecke in die Landschaft ausgelegt, die es zu finden und in die konstru-

ierte Karte einzuzichnen galt. Besonderes landschaftliches Highlight war das Überqueren des Bodensees, welcher bei Sonnenschein in CAVOK überflogen werden durfte – trotz ursprünglichen Bodennebels und schlechter Wettervorhersage. Nach den Flügen wurden diese umgehend ausgewertet und es blieb genügend

Zeit, um ein individuelles Debriefing durchzuführen. Abends wurde jeder Flugtag im neu eröffneten Flugplatzrestaurant "Cockpit" in Gemeinschaft bei leckerem Essen und vielen Geschichten über die Fliegerei abgerundet.

Für Jannis Gernhold und Jonas Heims steht als Fazit ganz klar fest: Auf jeden Fall wieder! Neben sehr individuellem Einzelunterricht gab es für sie auch jede Menge sonst schwer erlernbare Tipps von den Profis. Dies erleichterte den Einstieg für Pilot und Navigator erheblich und sie fühlen sich gut für die kommenden Wettbewerbe vorbereitet. Die Vorfreude auf die kommenden Navigationsflüge ist daher jetzt schon riesig. Besonders großes Dankeschön gilt an dieser Stelle der



Auch das genaue Konstruieren des abzufliegenden Kurses wurde fleißig geübt.



FRIEBE
FLUGBEDARF
FRIEBE
LUFTFAHRT-BEDARF GmbH

NEU
BOSE A30
AVIATION HEADSET



City Airport · 68163 Mannheim · +49 621 - 7001890 · www.friebe.aero · info@friebe.aero



Bei Sonnenschein ging es mit Stoppuhr und Karte in der Hand für die Teilnehmenden im Sichtflug rund um Mengen.

PFA, welche für ein sehr lehrreiches und perfekt organisiertes Event zum Saisonbeginn gesorgt haben.

Auch dem Flugplatz Mengen-Hohentengen möchten wir für den herzlichen Empfang und die unkomplizierte Abwicklung

trutz regulärem Flugbetrieb danken.

Auch nächstes Jahr soll das Trainingscamp wieder in den ersten zwei Maiwochen stattfinden. Wer schon immer mal den Navigationsflug ausprobieren wollte, ist hier schon jetzt herzlich eingeladen.

Fragen und Ideen zum Navigationsflug sind bis dahin jederzeit herzlich unter info@navgeeks.com willkommen.

Text/Fotos: Oliver Meindl & Robin Shearer
(navgeeks)

DM Hubschrauber in Alkersleben

„Im Landeanflug“ befindet sich der Deutsche Hubschrauber Club e. V. (DHC) bei der Vorbereitung auf die Offene Deutsche Hubschrauber-Meisterschaft (ODHM 23).

Sie findet vom 31. August bis 03. September auf dem Flugplatz Arnstadt-Alkersleben (EDBA) statt und ist derzeit der einzige internationale Wettbewerb im Helikopterflugsport in Europa.

Die ODHM wird vom DHC im Auftrag des Deutschen Aero Club (DAeC) ausgerichtet und basiert auf dem Regelwerk der FAI (Fédération Aéronautique Internationale). Dabei werden vier Wettbewerbssteile geflogen: Navigation, Slalom, Precision Hover und Fender Rigging. Ermittelt wird sowohl der Gesamtsieger der ODHM 23 als auch der Deutsche Hubschraubermeister 2023. Teams, deren Piloten über weniger als 250 Flugstunden als verantwortlicher Pilot verfügen, können zudem im Junioren Cup gewertet werden. Die klassischen Helikoptermuster im Wettbewerb sind Ro-

binson R44, Guimbal Cabri G2 und Schweizer S 300.

Bisher haben Crews aus Deutschland und aus der Schweiz ihre Teilnahme bekundet. Neben Teams aus Tschechien werden außerdem international erfahrene Schiedsrichter aus Frankreich, Großbri-

tannien, der Schweiz und aus Deutschland erwartet. Als Titelverteidiger gehen Andreas Rübner/Holger Wolf ins Rennen, ihre stärksten Konkurrenten sind Ruedi Boser/Stefan Meier aus der Schweiz.

Renate Strecker



Bei der Offenen Deutschen Hubschrauber-Meisterschaft ist in allen Wettbewerbssteilen hohe Präzision und Geschick gefragt.
Foto: LVB

50 Jahre Flugplatz Altfeld – Rückblick auf eine spannende Vereinsgeschichte

Ein Flugplatz im Naturpark Spessart, wo in unmittelbarer Nähe stolze Eichen ragen und ein paar hundert Meter weiter der Ortsrand von Altfeld beginnt und die Autobahn angrenzt – ist das möglich?

Es war eine Vision, mit der eine Gruppe leidenschaftlicher Segelflieger aus dem Raum Aschaffenburg Anfang der siebziger Jahre bei Bürgermeister Georg Fertig anklopfte. Die Piloten vom Untermain waren auf der Suche nach einem neuen Fluggelände, weil ihr Zuhause auf dem Flugplatz im Großostheimer Ortsteil Ringheim wegen der Nähe zum Rhein-Main-Flughafen verlegt werden sollte. Der "Schulze Schorsch", wie das Altfelder Ortsobershaupt im ländlichen Jargon ge-

nannt wurde, hatte zusammen mit seinen Gemeinderäten offene Ohren für das Ansinnen der Flugsportler, die sich für ein Wiesengelände am Waldesrand interessierten. Einer der Gründe, warum die "modernen Erben Lilienthals" ausgerechnet am Rande der Flurabteilung "Eichholz", wo sich sonst Fuchs und Hase gute Nacht sagten, künftig ihrem lautlosen Sport fröhnen wollten, war neben der reizvollen Lage die im Vorspessart früh einsetzenden thermischen Aufwinde, die als meteorologische Hilfe für den Segelflug nun mal notwendig sind.

Erste Motorflüge im Herbst 1972 bestätigten schließlich unter den kritischen Augen des Luftamtes Nordbayern die Eignung des Wiesenareals als Fluggelände. Am 1. April 1973 war es soweit. Der "Altfeld-Flug-

e.V." wurde aus der Taufe gehoben, ein Pachtvertrag mit zweijähriger Laufzeit war der Grundstock für das "Unternehmen Flugplatz im Naturpark".

Ärmel hoch krempeln hieß nun die Devise der Segelflieger vom bayerischen Untermain. Zwei Hektar Niederwald galt es zu roden, Wiesengelände musste eingeebnet werden Axt, Motorsäge. Pickel und Schaufel gehörten fortan zum täglichen Handwerkszeug der Pilotengruppe um den Gründungsvorsitzenden und langjährigen Flugplatz-Chef Jupp Heckmann. Die US-Army unterstützte mit einer Planier- raupe die Aktion "Altfeld-Flug". Parallel dazu lief das behördliche Genehmigungsverfahren unter Stabführung des Luftamtes Nordbayern in Nürnberg.

Mit tatkräftiger Unterstützung der Bevöl-



Das Fliegerstübli – gemütlicher Treffpunkt nach der Landung beim FSC Altfeld.



Flugplatzidylle im Naturpark Spessart.

Fotos: Heiko Niederhoff



Der Flugsportclub Altfeld war Austragungsort mehrerer unterfränkischer Meisterschaften..

Foto: Günter Reinwarth

kerung entstand ein Flugzeug-Hangar, ein schmuckes Clubheim folgte, der Anschluss an öffentliche Ver- und Entsorgungsleitungen ließ nicht mehr lange auf

sich warten. Ein doppelsitziges Schulflugzeug vom Typ Ka 7 sowie ein Schleppflugzeug vom Typ Morane MS 893 gehörten zur "fliegerischen Grundausstat-

tung", die im Laufe der Jahre durch Hochleistungssegler und eine umweltfreundliche Schleppmaschine vom Typ Porsche-Remorquer ergänzt wurde.

Die Bayerischen und Unterfränkischen Segelflugmeisterschaften sowie einige Flugtage lockten abertausende Besucher an den Rand des Eichen-Waldes. Mit Susanne Fertig und Marie Ostrowski ließen sich zwei "fliegende Amazonen" aus dem Fliegerdorf Altfeld selbst ausbilden. Zwanzig "Luftkutscher" männlichen Geschlechts interessierten sich ebenfalls für die "Cockpit-Lizenz".

Die Gründung einer Jugendgruppe, ein Spielgelände für die jüngsten Flugplatzbesucher sowie ein Flugzeugpark mit fünf Seglern, einem Motorsegler und einem Schleppflugzeug und drei Fluglehrer (Horst Ostrowski, Jürgen Denk, Nils Eilbacher) sind Beweise für einen aktiven Flugsportclub, der nach dem Tod von Jupp Heckmann von Jürgen Denk geführt wurde und heute von Eberhard Schäfer und seinem Stellvertreter Horst Ostrowski geleitet wird.

Sein 50jähriges Vereinsjubiläum feierte der FSC Altfeld am 17. und 18. Juni mit musikalischer Unterhaltung an beiden Festtagen. Viel fürs Auge zu sehen gab es bei einer Flugzeugschau mit Oldtimern, Ultraleicht- und Vereinsflugzeugen sowie mit PS-Oldtimern. Die jüngsten Besucher konnten sich auf der Hüpfburg des Landkreises Main-Spessart austoben.

Günter Reinwarth

**FLIEGER
FEST**

22. JULI 2023
23. JULI 2023
AB 10:00 UHR

LIVE-MUSIK SAMSTAG 19:00 UHR
ESSEN & GETRÄNKE
RUNDFLÜGE

TAG DER OFFENEN TÜR
FLUGPLATZ FÜRTH SECKENDORF

Aero-Club / Fürth e.V.

Jahreshauptversammlung 2023 der LSG Bayreuth

Mit drei positiven Nachrichten begann der 1. Vorsitzende der Luftsportgemeinschaft Bayreuth Johannes Bühler am 21. April die diesjährige Hauptversammlung.

Dass die Ausrichtung der Deutschen Meisterschaften nun auf der Zielgeraden ist, dass es gelungen ist, eine Förderung von 10.000 Euro aus Mitteln der ländlichen Entwicklung über die ILE Fränkisches Markgrafen- und Bischofsland für die Verbesserung der Infrastruktur zu generieren und dass an der Halle 1 Sanierungsarbeiten, die schon seit einigen Jahren auf die Umsetzung gewartet haben, nun erledigt werden konnten.

Auch auf der fliegerischen Seite sah er die Coronadelle überwunden: In allen drei Sportgruppen konnte er positive Entwicklungen vermelden, im Motorflug v.a. ausbildungsseitig, bei den Segelfliegern sportlich und im Modellflug organisatorisch, betreffend die Umarbeitung der Platzgenehmigung auf das neue Vorschriftenwerk. Ein besonderer Dank ging an Hermann Diewitz, Rudi Deinlein und Georg Baier, die sich vorbildlich um die Herrichtung der Infrastruktur am großen Flugplatz am Bindlacher Berg für die anstehende DM kümmern.

Im Modellflug konnte Bühler mit Kevin Widmann auch einen neuen Sportgruppenvorsitzenden und sein Team begrü-

ßen. Dank sprach er ihren beiden Vorgängern Michael Schardt und Norbert Drescher aus. Widmann durfte dann auch den Reigen der Berichte der Sportgruppenvorsitzenden eröffnen und stellte zunächst sein neues Vorstandsteam vor. Dazu gehörte natürlich auch ein Rückblick auf das alte Jahr, in dem das lockere Freundschaftsfliegen die vorherigen, organisatorisch zu aufwändigen Flugtage abgelöst hat und die Bewirtung des Modellflug-Clubheims auf neue Füße gestellt wurde. Wermutstropfen waren die wiederholten Vandalismusfälle, bei denen durch unbefugtes Befahren des Modellfluggeländes mit Autos erheblicher Flurschaden entstanden war. Einer der Täter konnte inzwischen gefasst werden.

Für 2023 plant die Modellfluggruppe am 22. Juli das diesjährige Freundschaftsfliegen, das auch das 60-jährige Modellflugjubiläum am Bindlacher Berg würdigen soll. Für den 7. Oktober ist wie im Vorjahr ein "Waffelfliegen" mit Schaumstofffliegern und Waffelessen geplant. Außerdem soll die Clubheim-Terrasse erweitert werden. Für die Segelfluggruppe berichtete vertretungsweise Daniela Mühlbacher als stellvertretende Sportgruppenvorsitzende. Sie stellte dabei vor allem das neue Flugzeug LS1f vor, das angeschafft wurde, um dem Streckenflughachwuchs Wettbewerbsteilnahmen in der Clubklasse zu ermöglichen. Der Ziellandewettbewerb mit den

anderen ostoberfränkischen Vereinen zum Saisonabschluss im Herbst ist leider zum zweiten Mal in Folge ins Wasser gefallen, "aber gefeiert haben wir mit den Kameraden natürlich trotzdem!". Zuvor hatte Johannes Bühler bereits Danielas Mann Matthias Mühlbacher zum vierten Platz bei der Segelkunstflug-WM in Issoudun und zur Silbermedaille in der Nationenwertung gratuliert.

Für dieses Jahr steht bei den Segelfliegern mit der Ausrichtung der DM ein großer Meilenstein ins Haus, der nicht vergessen machen darf, dass mit Ausbildung, Bundesliga, Sommerlager und dem nächsten Versuch für den Ziellandewettbewerb noch weitere Herausforderungen auf dem Jahresplan stehen. "Vielen Dank an einen tollen Verein!" resümierte Mühlbacher ihre Ansprache.

Jörg Thomas konnte für die Motorfluggruppe v. a. auf die Erfolge in der Ausbildung verweisen. Sieben neue Mitglieder stellte er vor, fünf haben es im letzten Jahr zum Schein gebracht. Zur Bewältigung der stark gestiegenen Mitgliederzahl hat die Gruppe eine weitere Cessna 172 angeschafft, die zum Zeitpunkt der Hauptversammlung mit viel Eigenleistung technisch aufgearbeitet war, aber noch auf die letzten Papiere warten musste. Bei der fälligen 6.000-Stunden-Kontrolle der Katana "CB" hat sich ebenfalls bezahlt gemacht, dass der Verein über kompetente Mitglie-



Uli Lang stellte in seiner Präsentation die umfangreichen Aktivitäten des Stützpunktes Bayreuth der Luftrettungsstaffel Bayern dar.



Kevin Widmann, der neue Sportgruppenvorsitzende der Bayreuther Modellflieger.



Das LSG-Vorstandsteam mit Kassier Peter Schedo, 1. Vorstand Johannes Bühler und 2. Vorstand Christian Schindler zog in seinem Jahresrückblick ein zufriedenstellendes Fazit.

der für solche Arbeiten verfügt. Thomas schätzt, dass ein ansehnlicher fünfstelliger Betrag durch die teilweise Eigenleistung eingespart werden konnte - nun steht ein schöner Flieger wieder voll zur Verfügung. Für die Jugendgruppe stellte Anike Daut die Aktivitäten vor. Gerade auch im Winter hat die Gruppe durch LAN-Partys und eine gemeinsame Ochsenkopfwanderung viel Zusammenhalt bewiesen. Die Jugendlichen waren es auch, die im letzten Jahr mit einer Aktion auf dem Bayreuther Marktplatz aktiv um Nachwuchs geworben haben, eine solche Aktion soll es in 2023 erneut geben. Für das Kassenteam berichtete Peter Schedo von einer soliden Finanzlage des Vereins, die schließlich von den Kassenprüfern Felix Weidner und Ernst Pittroff bestätigt wurde, ebenso wie der ordnungsgemäße Ablauf der Kassengeschäfte. Die einstimmige Entlastung des Vorstandes war somit keine Überraschung.

Zum Abschluss der Versammlung durfte Uli Lang als Stützpunktleiter der Luftretungsstaffel Bayern (LRSt) noch auf ein besonders arbeitsreiches Jahr zurückblicken. Als Highlight hob er heraus, dass sogar die Polizei die LRSt einmal angefordert hatte, um die Fahndung nach einem Brandstifter zu unterstützen. Schwerpunkt waren natürlich dennoch die Waldbrandbeobachtungsflüge. Etwa 50 Stunden waren die LSG-Flugzeuge 2022 im Auftrag der LRSt unterwegs, was im Vergleich der letzten Jahre der drittstärkste Wert gewesen ist. Lang bedankte sich bei den anderen Motorfliegern, dass sie mit eigenen Flugzeug-Reservierungen im Zweifel zurückstehen, um die Beobachtungsflüge ermöglichen zu können.

Text/Fotos: Daniel Große Verspohl

LSG-Büro
Service und Leistung für alle Ultraleichten

Hermann-Blenk-Str. 28 Tel. +49 531. 2 35 40 60
38108 Braunschweig www.daec.de

LUFTSPORTGERÄTE - BÜRO

LSV Schwabmünchen weiter auf dem Weg nach oben

Anlässlich der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Luftsportvereines Schwabmünchen konnte der Vorsitzender Florian Boehlke auf eine überaus ereignisreiche Zeit seit der letzten Jahreshauptversammlung zurückblicken.

So fiel in diese Zeit das 70-jährige Bestehen des Vereines und der 50. Geburtstag des Flugplatzes Schwabmünchen. Besondere Freude bereitete das Wiederaufleben des Flugtages für Menschen mit Beeinträchtigungen und die mittlerweile weit über die Grenzen hinaus bekannte

Modellflugmesse nach coronabedingter Pause.

Neben reger Ausbildungstätigkeit des fliegerischen Nachwuchses organisierten die Jugendlichen des Vereines wieder einen Projekttag für die Leonhard – Wagner – Schule mit über 40 Teilnehmern und natürlich die ebenfalls schon traditionelle Teilnahme am Ferienprogramm der Stadt Schwabmünchen. Dies nicht nur theoretisch – so konnten alle Teilnehmer/innen zum ersten Mal in ihrem Leben ihre Heimatstadt aus dem Segelflugzeug erleben. Die Sportlerehrung der Stadt zeichnete Mitglieder des Vereines für herausragende Leistungen im Kunstflug, Streckenflug und bei Doppelsitzerwettbewerben in der Vereinswertung und bei Meisterschaften auf bayerischer und deutscher Ebene aus.

Daneben wurden auf der "weglide-Plattform" von 15 Piloten des Vereines 86 Flüge mit insgesamt 25.000 km gemeldet. Auf der "OLC-Plattform" (Online-Contest) lag der Verein bayernweit bei 200 beteiligten Vereinen auf Platz 33.

Attraktivität des Luftsports erhalten und steigern

Der absolute Höhepunkt im Vereinsleben war nach über 70 Jahren seines Bestehens zweifelsohne der Bau einer weiteren Halle. "Mit maßgeblicher Unterstützung der Stadt Schwabmünchen, des Landkreises Augsburg, des Luftsport-Verbandes Bayern und unter großen finanziellen und praktischen Anstrengungen der Mitglieder wird der Verein mit diesem "Jahrhundertprojekt" seinem Sport mit all seinen unterschiedlichen Bereichen gerecht. "Wir begegnen damit den steigenden Anforderungen an Infrastruktur zur Ausübung unseres Sports an sich, der Förderung des Nachwuchses, unserer sozialen Verantwortung innerhalb des Vereines, aber auch gegenüber unserem Umfeld in besonderem Maße. Dies gebündelt in dem letztendlichen Wunsch Attraktivität zu erhalten und zu steigern," so Vorsitzender Florian Boehlke in seinem Bericht. Er schloss seine Ausführungen mit einem Bekenntnis zum Segelflugzentrum Schwabmünchen, aber auch der Notwendigkeit harmonisch zu wachsen, um den Bestand zu sichern und zu entwickeln, ab. Schatzmeister Peter Michaelis und Aus-



Vorsitzender Florian Boehlke mit den Geehrten Robert Lammel, Sabine Haaphoff, Sören Haaphoff, Robert Müller, Peter Michaelis, Ruth Michaelis, Tjeerd Mulder und Gerhard Dressel (v.l.n.r.).



Der alte und neue Vorstand des LSV Schwabmünchen mit Florian Boehlke, Basti Leib, Ehrenmitglied und ehemaliger Schatzmeister Peter Michaelis, Gregor Frick, Günther Geiger sowie dem neuen Schatzmeister Maxi Wottrich (v.l.n.r.).

Fotos: Josef Berger

bildungsleiter Sebastian Leib bauten auf diesen Bericht auf. Sie bestätigten eine ausgeglichene wirtschaftliche Lage mit dem Vermerk, dass sich die Steigerung der Baukosten natürlich auf die Gesamtsituation auswirkt. Um diese Situation beizubehalten, bedarf es auch in Zukunft der Mitarbeit aller, so Michaelis.

Jugend- und Nachwuchsarbeit auf Erfolgskurs

Auch Abteilungsleiter Basti Leib berichtete über eine weiterhin positive Entwicklung. Intensive Jugend- und Nachwuchsarbeit der vergangenen Jahre spiegeln sich in 165 Stunden Ausbildungszeit bei 535 Flügen und 820 Landungen wider. Zwei Schüler erreichten ihren ersten Alleinflug, drei Mitglieder legten erfolgreich ihre theoretische und praktische Prüfung für Segelflugzeuge und eine Prüfung für Motorflugzeuge ab. Zudem konnte einem weiteren "geprüften Windenfahrer" gratuliert wer-

den. Daneben verfügt der Verein jetzt mit Benedikt Goller, der den Weg in den Verein gefunden hat, über neun Fluglehrer. 2023 werden elf Segelflugschüler und zwei Schüler die Ausbildung im Ultraleicht absolvieren.

Für die Pflege und Wartung von Flugzeugen und technischen Einrichtungen im Flugsport sind eine Vielzahl von regelmäßigen Maßnahmen erforderlich und Vorschriften zu erfüllen. Mitglieder des Vereines, die über die entsprechende Qualifikation verfügen und von Richard Stuhler verantwortlich betreut werden, leisteten dabei hervorragende Arbeit.

Die turnusgemäßen Neuwahlen brachten in der Person von Schatzmeister Peter Michaelis eine Veränderung. Nach jahrzehntelanger, erfolgreicher Tätigkeit für den Verein als Mitglied des Vorstandes und Schatzmeister legte er sein Amt in jüngere Hände. Sein Nachfolger ist Maxi Wottrich, der ebenso wie die bisherigen

Mitglieder des Vorstandes von der Versammlung einstimmig bestätigt wurden.

Ernennung von Peter Michaelis zum Ehrenmitglied

Nach den Wahlen stand Peter Michaelis im Mittelpunkt. Die Mitgliederversammlung ernannte ihn für seine jahrzehntelange Tätigkeit an verantwortlicher Stelle zum Ehrenmitglied des LSV Schwabmünchen. In seiner Laudatio ließ Vorsitzender Flo Boehlke eine Vielzahl von Ereignissen aus der Amtszeit von Peter Michaelis Revue passieren. Unter langanhaltendem Beifall der Anwesenden übergab der Vorstand ihm die Ernennungsurkunde zum Ehrenmitglied.

Es folgten weitere Ehrungen für jahrzehntelange Mitgliedschaften mit Dieter Winkler an der Spitze, der bereits fünf Jahrzehnte dem LSV die Treue hält.

Florian Boehlke

Segel- und Modellflieger aus Grunau auf der Wasserkuppe

Bei trübem Nebelwetter besuchten am 15. April knapp 20 polnische Segel- und Modellflieger aus Grunau die Rhön.

Vergleichbar mit der Geschichte der Wasserkuppe gingen im heutigen Jeżów Sudecki schon früh Segelflugzeuge in die Luft. Bereits kurz nach der Eröffnung der ersten Segelflugschule der Welt auf der

Wasserkuppe gründete sich in Niederschlesien eine vergleichbare Schule. Und die Parallelen setzen sich bis in die heutige Zeit fort. Nach der Begeisterungszeit der 1920er und frühen 1930er Jahre dominierte zwar die Ausbildung von Militärpiloten, nach Kriegsende entstand jedoch schnell wieder eine Gemeinschaft von Segel- und Modellfliegern. Um bei sich vor Ort die bestehenden regionalen An-

sätze eines Segel- und Modellflugmuseums erweitern zu können, nahm die Delegation viele neue Eindrücke und Ideen von der Wasserkuppe mit heim.

Der Verein Antikmodellflieger Deutschland (AMD) nutzte ebenfalls die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch mit dem Museum.

Text/Foto: Ulrich Braune



Die Delegation aus Grunau mit den Mitgliedern des AMD und der Museumsleitung.

Neuwahlen beim LSC Schliersee

Nach vier Jahren standen satzungsgemäß wieder Neuwahlen beim Luftsportclub Schliersee auf der Tagesordnung.

Zwanzig Mitglieder des LSC Schliersee trafen sich im Gasthof zur Roten Wand in Geitau zur Mitgliederversammlung. Erster Vorstand Sebastian Kienzle berichtete über die Vereinsereignisse der vergangenen Jahre. Dazu zählte u.a. der Neubau der Startstrecke, die Anschaffung neuer Fallschirme, die Neulackierung des Vereinsflugzeugs Janus, die Beschaffung neuer Bordinstrumenten, Funkgräte und diverser Ausrüstungsgegenstände. Besonders lobte Sebastian Kienzle die großartige Unterstützung durch den Chef des Transport- und Baggerunternehmens Georg Maier aus Bayrischzell für den Umbau der neuen Startstrecke in Geitau. Ebenso großer Dank galt und gilt der Familie Storr aus Geitau, auf deren Grundstück sich der Segelflugplatz befindet. Der Kassier Alex Friedl zeigte mit Grafiken die finanzielle Entwicklung des Vereins in den abgelaufenen vier Jahren auf. Der Kassenrevisor Mathias Ehlert hatte die Kasse geprüft und für in Ordnung befunden, entsprechend stellte er den Antrag auf Entlastung der Vorstandschaft, die einstimmig erfolgte.

Sebastian Kienzle bleibt erster Vorstand. Bei den Neuwahlen wurden sowohl der 1. Vorsitzende Sebastian Kienzle, sein Stellvertreter Herbert Scholl als auch Kassier Alex Friedl in ihren Ämtern bestätigt. Für das Amt des Schriftführers gab es mit Kilian Brummer eine Neubesetzung. Zum neuen technischen Leiter wurde Hans Kirchberger ernannt, neuer Kassenprüfer

ist Martin Leidel. Abschließend gab der Vorstand einen Ausblick auf das Jahr 2023, in dem der Austausch von Vereinsflugzeugen begonnen, der Flugbetrieb digitalisiert und die Vereins-Homepage erneuert werden soll.

Text/Foto: Herbert Scholl



Die aktuelle Vorstandschaft des LSC Schliersee mit Alex Friedl, Herbert Scholl, Sebastian Kienzle und Kilian Brummer (v.l.n.r.).

FC Condor startet Modernisierung

Mit der Ankunft eines neuen ultraleichten Schleppflugzeuges der Marke "Breezer" hat beim Fliegerclub Condor in Antersberg die Modernisierung des Segelflugvereins begonnen.

In den letzten Jahren hat der FC Condor bedingt durch die Corona-Maßnahmen wie auch viele andere Sportvereine eine schwierige Zeit hinter sich gebracht. So konnte während der letzten Jahre der Ausbildungs- und Flugbetrieb aufgrund der Betretungsverbote und Hygienemaßnahmen nur sehr eingeschränkt stattfinden. Die Konsequenz war, dass sich die Zahl aktiver Mitglieder reduzierte und keine an der Luftfahrt Interessierten im Segelflugzeug mitfliegen durften. Die Zeit der Einschränkungen hat der FC Condor genutzt, um den Vereinsbetrieb zukunftsicherer aufzustellen, attraktiver zu machen und zu modernisieren.

Durch die Eigenleistung der Mitglieder ermöglicht der Verein eine Ausbildung zum

Segelflugpiloten zu Kosten von weniger als 1.500.-€/Jahr. Flugschüler werden dabei durch die ehrenamtliche Tätigkeit der acht Fluglehrer des FC Condor zu von der Luftfahrtbehörde zertifizierten Segelflugpiloten ausgebildet. Neben der fliege-

rischen Ausbildung erhalten die Flugschüler in den Wintermonaten eine fundierte theoretische Grundlage.

Im vergangenen Winter bestand erstmals in einem Testlauf die Möglichkeit, die Ausbildung durch Virtual Reality zu ergänzen.



Wartung an einem Ausbildungseinsitzer – Jung und Alt agieren gemeinsam. Foto: FC Condor

Mit VR-Brillen ist es möglich, ein nahezu authentisches Erlebnis verschiedener Flugsituationen zu üben, um so die Ausbildung zu verkürzen und den Lernerfolg zu steigern. Aus den ersten vielversprechenden Tests werden über den Sommer Konzepte für eine zukünftige Ergänzung der Ausbildung entwickelt. Ziel ist es, wie

in der kommerziellen Luftfahrt im Simulator ergänzende Sicherheitstrainings zu den praktischen Flügen durchzuführen. Und das neue UL-Schleppflugzeug vom Typ "Breezer" bietet nunmehr die Aktivisten des Vereins die attraktive Möglichkeit, Segelflugzeuge deutlich leiser und mit erheblich geringerem Benzinver-

brauch auf die erforderlichen Ausklinkhöhen zu schleppen. Der Verein plant weitere Maßnahmen, die insbesondere die Ausbildung zukünftig weitestgehend CO²-frei ermöglichen soll.

Thomas Bauer

AC Fürth – neues Schleppflugzeug-Crowdfunding

Der Aero Club Fürth (ACF) möchte mit der Anschaffung eines neuen, modernen, sparsamen und leiseren Ultraleichtflugzeugs die Segelflugzeuge in Zukunft noch schneller, sicherer und effizienter in die Luft bringen.

Der ACF war bereits vor vielen Jahren Vorreiter bei der Einführung von Ultraleichtflugzeugen (UL) zum F-Schlepp. Die ULs lösten damals die alten Schleppflugzeuge ab, welche durch ihren hohen Kraftstoffverbrauch und ihre Lärmemission unwirtschaftlich geworden waren. Der Verein macht nun wieder einen Schritt in die Zukunft mit dem Kauf eines neuen

Schleppflugzeuges des Typs WT9 Dynamic mit leistungsstarkem Turbomotor, verbessertem Propeller und vielen weiteren, auch sicherheitssteigernden, Ausstattungsgen. Dadurch wird der Flugbetrieb ökologischer, leiser und noch sicherer.

In diesem Zuge hat der Aero-Club Fürth eine Crowdfunding-Aktion in die Welt gerufen, sodass jeder den ACF auf dem Weg in die Zukunft unterstützen kann. Helft uns dabei durch die Neuanschaffung der WT9 Dynamic den Segelflugsport in Seckendorf noch sicherer, nachhaltiger und leiser als bisher gestalten zu können.

Maximilian Plack



Mitglieder des ACF vor der "alten" Dynamic.

Foto: Ines Holstein

Luftbeobachtertraining in Gauchsdorf

Eine Fortbildung der besonderen Art fand am 21.04.2023 am Flugplatz Gauchsdorf statt. 19 Luftbeobachter der Luftrettungsstaffel Mittelfranken trainierten – zusammen mit Piloten der Fliegervereinigung Schwabach und

weiterer Flugvereine des Regierungsbezirks Mittelfranken, darunter Gunzenhausen, Rothenburg, Weißenburg und Ansbach – ihre Fähigkeiten in Navigation, Funkkommunikation und Koordination.

Die Luftrettungsstaffel Bayern wurde bereits 1968 in Schwabach gegründet und hat einen ihrer Stützpunkte am Flugplatz Gauchsdorf. Einmal im Jahr trainieren die Luftbeobachter, wie man von einem Flugzeug Brände lokalisiert, die entsprechen-

Impressum

Luftsport in Bayern

Beiträge (Wort und Bild) sind Spenden der Einsender. Mit Übergabe der Manuskripte und Bilder versichert der Verfasser, dass er das alleinige und uneingeschränkte Recht an ihnen besitzt. Namentlich oder mit Buchstaben gekennzeichnete Artikel müssen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wiedergeben. Der Herausgeber behält sich vor, Beiträge redaktionell zu bearbeiten. Alle Rechte, auch die der Übersetzung, des Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Verwendung in elektronischen Medien von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen, sind vorbehalten.

Luftsport in Bayern ist das offizielle Verbandsorgan des Luftsport-Verbandes Bayern e.V., Prinzregentenstraße 120, 81677 München, Tel.: 0 89/45 50 32-10, Fax: -11 info@lvbayern.de, www.lvbayern.de

Die Bezugsgebühr für **Luftsport in Bayern** ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Anzeigenverwaltung:

LVB-Prüforganisation und Wirtschaftsdienst GmbH, PO@lvbayern.de

Verantwortlicher Redakteur:

Herwart Meyer (HM)

Redaktion:

Harald Görres (HG), Stefan Senger (StS), Herwart Meyer (HM), Martin Weigert (MW), Frank Dörner (FD), Birgit Ostertag (BO), Lara Maria Humrich (LH), Erich Lötbecke (EL)

Gestaltung und Satz:

© extratour **MEDIA** goertz, Krefeld www.extratour-media.de

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3-2023 ist der 04. August 2023.

den Informationen über BOS-Digitalfunk kommuniziert und die Mannschaften am Boden dorthin dirigiert. Den Piloten der beteiligten Vereine fällt die verantwortungsvolle Aufgabe zu, die speziell geschulten Luftbeobachter zu den Gefahrenstellen zu fliegen und bei der Erkennung von Waldbränden zu unterstützen. Zur Begrüßung und Einführung gaben sich u.a. Mitglieder der Regierung von Mittelfranken, des Landratsamtes sowie auch der Bürgermeister von Büchenbach die Ehre und würdigten den Einsatz der Luftrettungsstaffel. Im Rahmen der Übung erhielten die Teams verschiedene Aufgaben zugeteilt: Pro Flugzeug befinden sich neben dem Piloten je ein Besatzungsmitglied der Feuerwehr und der Forstbehörde an Bord. Jene müssen die gestellten Aufgaben, zum Beispiel einen fiktiven Brandherd zu finden und die vorgeschriebenen Maßnahmen zu ergreifen, lösen. So sollen die Piloten zu der Gefahrenstelle gelotst werden, ebenso müssen die Löschtrupps am Boden durch Übermittlung von Koordinaten und Beschreiben von möglichen Rettungswegen zu dem Waldbrand dirigiert werden. Hierbei sind eine schnelle und korrekte Kommunikation über spezielle Funkverbindungen ebenso unverzichtbar wie gute Ortskenntnis und Fähigkeiten in der Navigation mit Kompass, Karte und GPS.

Anspruchsvolle Tätigkeit

Die Luftrettungsstaffel ist in Bayern fester Teil des Katastrophenschutzes und als

Modell deutschlandweit einzigartig. Hierbei arbeiten alle Beteiligten ehrenamtlich: insgesamt stehen bayernweit ca. 150 Flugzeuge und etwa 300 Piloten bereit, die in ihrer Freizeit die Beobachtungsfüge durchführen. Ein wertvoller Beitrag der Vereine, der damit die Kostenstruktur des Katastrophenschutzes entlastet, da dem Freistaat somit keine eigenen Vorhaltekosten für Flugzeuge und Personal entstehen. Um als Pilot für die Luftrettungsstaffel fliegen zu können, müssen mindestens 200 Flugstunden vorgewiesen werden, ebenso sind die regelmäßigen Auffrischungsschulungen obligatorisch.

In den vergangenen heißen Sommern stiegen die Luftbeobachter immer häufiger auf. Ein Grund dafür ist auch der Klimawandel, der überdurchschnittlich oft heiße Tage mit Temperaturen jenseits der 35-Grad-Marke hervorbringt. Anspruchsvolle Voraussetzungen für Menschen und Flugzeuge, umso wichtiger ist das regelmäßige Training.

Am Ende des erfolgreichen und anspruchsvollen Tages zeigten sich die Verantwortlichen sehr zufrieden mit den Ergebnissen und dankten allen Beteiligten für Ihren wertvollen ehrenamtlichen Einsatz für den Katastrophenschutz.

Fliegervereinigung Schwabach



Flugbereitschaftsleiter Werner Geistmann (Mitte) und Stützpunktleiter Jochen Heider (links) verabschiedeten den langjährigen Flugbereitschaftsleiter Fritz Frenzel in den wohlverdienten Ruhestand.

Foto: Matthias Wörner

Sicher vom Abflug bis zur Landung

Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand

Unser Ziel sind die engagierte und verantwortungsvolle Beratung, Vertretung und Schulung unserer Mandanten

- im internationalen, europäischen und deutschen Luftrecht,
- zu Verträgen in der Luftfahrt,
- bei Luftfahrtversicherungsangelegenheiten,
- bei Luftfahrtunfällen,
- in Strafverfahren und bei Ordnungswidrigkeiten,
- bei der Zulassung, Änderung oder Erweiterung von Entwicklungs- und Herstellungsbetrieben sowie Instandhaltungsbetrieben, Luftfahrtunternehmen, Flugschulen und Flugplätzen,
- im Dialog und in der Auseinandersetzung mit Luftfahrtbehörden und Verbänden
- sowie bei Sachverständigenleistungen.

Ihre Ansprechpartner:

Frank Peter Dörner, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Luftfahrtsachverständiger
Kai-Alexander Bischoff, Rechtsanwalt, LL.M. EUR.

Monika Thürmer, Rechtsanwältin, Vors. Richterin am Hessischen Verwaltungsgerichtshof a.D.



Dörner & Partner mbB, Rechtsanwälte, Sonderflughafen Oberpfaffenhofen (EDMO)
Friedrichshafener Str. 1, 82205 Gilching, T +49 89 2000 794 00, F +49 89 2000 794 09, M crew@air-law.de



air-law.de