



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 3-2015

VERBAND

LVB-MV mit
Neuwahl des
Vorstandes

SPORT

LSG Bayreuth gewinnt
Segelfluggundes-
und Weltliga

SPORT

Eric Weber
Weltmeister in der
Modellflugklasse F3N

CAMO(+)

DE.MG.0503

**Aufrechterhaltung und Prüfung der Lufttüchtigkeit
von Luftfahrzeugen
im nichtgewerblichen Verkehr bis 2.000 kg MTOW
aller Bauweisen und Ballone**



**Prüforganisation und
Wirtschaftsdienst GmbH des LVB**

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

Inhalt

Kommentar DAeC-Präsident	4	Internationaler Bayreuth-Wettbewerb 2016	31
EDITORIAL	5	Simon Schröder dominiert beim OLC Glider Race	32
VERBAND		LVB-Alpenlima 2015	32 - 33
LVB-Fliegerärztetagung 2015 in Fürstenfeldbruck	6	Lima-Lehrgang in Dobenreuth	33
LVB-Mitgliederversammlung 2015	7	Deutschlandflug 2015 – Spannung bis zum Schluss	34
Solidarität unter Fliegern	8	FAI World Air Games Dubai 2015	34
Udo Beran neuer DAeC-Generalsekretär	9	Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug	36
BMVI-Leitfaden "Fliegen gegen Entgelt"	10	Hubschrauberweltmeisterschaft 2015 in Przylep	37
Besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen	10	LVB-Sparte Fallschirmspringen unter neuer Leitung	37
TKG- und EMVG-Verfahren bleiben offen	10	LVB-Pavillon mit MFK-Team auf Sommertour	38
Bodenkollision bei rutschigen Verhältnissen	11 - 12	6. Teilwettbewerb der F5B-J Bavarian Open 2015	39
Drohnen gefährden Rettungshubschrauber	12	F5J-Bavarian Open in Coburg	39
Staatssekretär lobt ehrenamtlichen Einsatz der LRSt-Luftbeobachter	13 - 15	Modellflugschautag in Kaltenreuth	40
"Tante Ju" als bewegliches Denkmal anerkannt	15	Eric Weber erneut Weltmeister in Klasse F3N	41
LVB-Funkgeräte-Sammelbestellaktion	15	Großartige Luftsport-Schau am Schenkenturm	41
		F5J-Wettbewerb der FVE Erlangen	42
		AeC Teuschnitz im Bavarian Open Wettbewerbsfieber	42
		Bavarian Open 2015 – Abschlusswettbewerbe in Kulmbach	43
		Bavarian Open im Saalflug	43
JUGEND		CLUB-NEWS	
Schwäbisches Jugendvergleichsfliegen in Durach	16	350 begeisterte Gäste beim MCM-Modellflugtag	44
Weilheimer Flugschüler zu Besuch am Flughafen München	17	Me-109-Pilot noch einmal in der Luft	45
Oberbayerisches Jugendvergleichsfliegen in Eichstätt	18	Doppelte Ehrung für Bayreuther Wolfgang Heim	45
		Reiher III am Bindlacher Berg zu Gast	46
		Tombola-Gewinner fliegt Bundesliga	46
		Oldtimer Fliegerfreunde Franken gegründet	47
TECHNIK und UMWELT		Schleißheimer Segelflieger zu Gast in Neresheim	47
Stromtrassenplanungen – Neu- und Umplanung mit Vorrang Erdkabel	19	Seniorenachmittag mit Sommerfest beim Ikarus Scheißheim	48
84. Motorenwartlehrgang auf dem Hornberg	20	LSC Ikarus ehrt Stephan Knoch	48
Weniger Aufwand für nstandhaltungsaufgaben	20	Sunrisefliegen beim LSV-Regensburg	49
LVB-Prüforganisation – LTB ade	21 - 23	Modellflugzeugbau in Bad Rodacher Schule	49
Disziplin schafft Sicherheit und Vertrauen	23 - 25	Penzberger Schnupperfliegen	50
Flugzeugschweißer-Prüfung 2015	24	Mallertshofener Ferientag	50
IHP für Annex-II-Luftfahrzeuge	25	VFR-Flug aus Tröstau in die Türkei	51 - 53
Neue ADs der EASA	26	Tollkühne Modellflieger erobern Segelfluggelände	53
Wichtige IHP-Vereinfachung für ELA 1	26	Sommerlounge Fichtelgebirge	54
		LSC Schliersee trauert um Willi Übelhack	54
		Früherer LVB-Präsident Max Fischer verstorben	55
		Nachruf für Hans Singer	55
SPORT		IMPRESSUM	55
74. Deutscher Segelfliegerstag in Freudenstadt	26	TITELBILD	
Neue Prüfer für Trikes	27	Windenstart im Zeitraffer	
Gordon-Bennett-Rennen mit Herzschlagfinale	27	Foto: Heinz-Joachim Moll	1
LVB-Segelfluglehrerlehrgang 2015	28		
LSG Bayreuth gewinnt Segelflug-Bundesliga	29		
Segelkunstflug-WM – Bronze für Schaal	29		
Bayreuth siegt auch in der Segelflug-Weltliga	30		

Frauen willkommen!

Nur rund zehn Prozent der Mitglieder in den DAeC-Verbänden sind weiblich. Viel zu wenig, meine ich! Auch der Spitzensport und die Vereinsarbeit sind oft reine Männersache. Wie schade!

“Der größte nicht gehobene Schatz im Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB) liegt bei unseren Frauen”, sagte 2011 der damalige DOSB-Präsident Thomas Bach. Er hat Recht. Wir klagen über Mitgliederrückgang, wir bedauern, dass vor allem Jugendliche immer schwerer für unseren Sport zu begeistern sind, und für die wichtigen, ehrenamtlichen Aufgaben finden wir immer schwerer Freiwillige. Wenn es uns und den Luftsportvereinen gelänge, mehr Mädchen und Frauen zu gewinnen, wäre vieles einfacher.

“Ohne Frauen geht es nicht!”, titelten die “Stuttgarter Nachrichten” am 20. Mai. Redakteurin Eva Hammel berichtete über Frauen im organisierten Sport. Sie schrieb über Zugangshemmnisse, Diskriminierung und Vorurteile. Dabei wurde schon im Sportentwicklungsbericht des DOSB vor

vier Jahren veröffentlicht, dass Vereine mit höherem Frauenanteil in den Präsidien weniger Probleme haben. “Gemischte Teams finden letztlich eine bessere Lösung”, stellte DOSB-Vizepräsidentin Petra Tzschoppe fest. Vor allem würden viele Schwierigkeiten, mit denen Sportvereine heute kämpfen, erst gar nicht entstehen. Auch die erfolgreichen Clubs beim DAeC-Wettbewerb “Der familienfreundliche Luftsportverein” haben engagierte Frauen in vielen verschiedenen Positionen. In Vereinen mit stabilen Mitgliederzahlen oder sogar mit Zuwächsen sind auffallend oft viele Mädchen und Frauen aktiv.

Warum ist der Frauenanteil in unseren Clubs so gering? Wie können wir das ändern? Jeder Verein und Verband ist gut beraten, sich Gedanken über seine Mitglieder Struktur zu machen und darüber, wie der Verein für alle attraktiver wird. Die Vereinbarkeit von Beruf, Familie, Sport und Ehrenamt ist ein wichtiger Punkt, aber auch die Akzeptanz von Frauen, fairer Umgang und Chancengleichheit.

Engagierte und zufriedene Mitglieder, eine



DAeC-Präsident Wolfgang Mütter

freundliche Atmosphäre, stabile Mitgliederzahlen und Zukunftssicherheit für den Verein sind das Ziel.

Deshalb: Mädchen und Frauen sind herzlich willkommen!

Wolfgang Mütter, DAeC-Präsident

JUNIORPILOTENSCHHEIN

des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

Reserviere Dir jetzt den Juniorpilotschein-Koffer für
Dein FLUGPLATZFEST: info@lvbayern.de

Erfolge bayerischer Luftsportler drängen Bürokratiearbeit in den Hintergrund

Endlich mal wieder ein ausgedehnter Sommer zum Genießen. Und auch die Erfolge bayerischer Luftsportler bei verschiedensten Wettbewerben lassen die vergangenen Monate in hellem Licht erstrahlen und überschatten zumindest eine Zeit lang die nach wie vor nicht endende und in manchen Bereichen weiter ansteigende Bürokratiearbeit.

Sportliche Höchstleistungen

Bei der Modellflug-Weltmeisterschaft in der Kunstflugklasse F3N, das sind ferngesteuerte Modellhelikopter, hat Eric Weber vom MFC Grundig Fürth-Langenzenn seinen Weltmeistertitel erfolgreich verteidigt. Wolfgang Schatz von der Flugsportgruppe in der DLR Oberpfaffenhofen ist Motor-kunstflugpilot und heuer hat er sich den Titel des Deutschen Meisters in der Kategorie Sportsman geholt.

Die Segelflieger der LSG Bayreuth haben gleich zwei Wettbewerbe gewonnen. Nach einem bis zum Schluss sehr engen Rennen um den Sieg in der Segelflug-Bundesliga gewannen sie die Meisterschaft vor dem LSV Schwarzwald. Und in der WorldLeague standen sie mit dem herausragenden Streckenflugergebnis nach der 19. Runde ebenfalls ganz oben und dürfen sich somit auch mit dem Titel des WorldLeague-Champion schmücken. Wenngleich an dieser Stelle stellvertretend nur einige Sieger genannt worden sind, es gab jeweils auch eine Vielzahl weiterer hervorragender Platzierungen

von Piloten und Vereinen, ihnen allen gebührt Gratulation und Anerkennung! Auch die zehn Absolventen des mehrwöchigen LVB-Segelfluglehrerlehrgangs dürfen sich als Sieger fühlen, auch wenn sie dafür keine Pokale, sondern "nur" eine Lehrerlizenz erhalten haben.

Last but not least haben im Prinzip auch alle Teilnehmer bei den Jugendvergleichsfliegen gewonnen und ihr fliegerisches Können gesteigert, neue Erfahrungen gesammelt und Fliegerkameraden aus anderen Vereinen kennengelernt. Schließlich ist die Nachwuchsarbeit ein wichtiger Baustein für spätere Wettbewerbserfolge.

Die Konstante "Bürokratiearbeit"

Während der Flugsaison tritt die Sach- und Facharbeit des Verbandes mehr in den Hintergrund, und das ist auch gut so. Aber sie wird dadurch natürlich nicht weniger und an Stellenwert im Sinne von Intensität verliert sie auch nicht. Leider kann man sie nicht einfach auf Diät setzen. Im Gegenteil, auch ohne "Ernährung" durch den Luftsport-Verband Bayern (LVB) nimmt sie in vielen Bereichen an Umfang stetig zu. Der vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichte Leitfaden "Fliegen gegen Entgelt" ist ein Beispiel – im Sinne von Endergebnis neuer europäischer Vorschriften – dafür, wenngleich er vom Prinzip her ein guter Ansatz ist und als Hilfestellung für Piloten und Vereine konzipiert ist.

Ferner hat das BMVI die "Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen in Lizenzen für Luftfahrtpersonal, die vom Luftfahrt-Bundesamt oder einer deutschen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt sind, gemäß ARA.FCL.200 c) und d) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011" als NfL 1-521-15 veröffentlicht. Ohne Nachschlagewerk ist der Satz/Begriff nicht zu verstehen.

Die Thematik des Einsatzes und der Reglementierung von Drohnen steht eher noch am Anfang, und zwar weltweit, jedoch ist inzwischen eine N-NPA als Vorschriftenentwurf von der EASA veröffentlicht worden, aber Positionierungen und Forderungen seitens Deutscher Flugsicherung, diverser Firmen, dazu ADAC, Verkehrsflugfahrt sowie DAeC u.a. gibt es schon zuhauf, und die Versuchsreihen auf einem auf Antrag eines Start-up Unternehmens von den Behörden genehmigten Testfluggeländes in Mattsies bei Mindelheim werden schon als "Evolutionsprozess" tituliert.

Aber wir geben unsere Arbeit für den Erhalt bzw. für eine Verbesserung von Rahmenbedingungen für den Luftsport nicht auf und bleiben am Ball oder besser gesagt am Höhen- und Seitenruder.

LVB-Vorstand und Geschäftsführung

Besuchen sie unseren onlineshop
www.irl-shop.de

Wir wissen was Flieger brauchen

irlshop

Luftfahrtskarten – Avionik – Pflege – Rettungsfallschirme
Bordinstrumente – Lehrbücher – Pilotenbedarf- Geschenkartikel

FLUG OHNE MOTOR
aerolack ALL IN ONE
COM

irlshop Luftfahrtzubehör 71336 Waiblingen Benningerstr. 38 Tel: +49.7151.24512 kontakt@irl-shop.de

LVB-Fliegerärztetagung 2015 in Fürstenfeldbruck

Am 27. Juni 2015 fand im Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck unter der Leitung von LVB-Verbandsarzt Dr. Peter Frank und Prof. Dr. Heinz Deuber die inzwischen 32. Fliegerärztetagung statt.

Annähernd 100 Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet waren zu der Veranstaltung angereist, die im Zeitraum von 9:00 Uhr bis 18:30 Uhr ein umfangreiches Vortragsprogramm beinhaltete und für die das LBA den Fliegerärzten sieben Fortbildungsstunden anrechnen wird. Obwohl aufgrund der neuen EU-FCL-Systematik nunmehr die Landesluftfahrtbehörden – in dem Fall Luftamt Südbayern (LAS) – nicht mehr Genehmigungsbehörde für die Ver-

anstaltung ist, ließ es sich LAS-Leiter Regierungsdirektor Ulrich Ehinger nicht nehmen, den Organisatoren und Teilnehmern ein Grußwort zu übermitteln bzw. übermitteln zu lassen, insbesondere mit Dank an das Organisationsteam sowie das Zentrum für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe, in deren Räumen die Fliegerärzte die Tagung durchführen konnten. LVB-Verbandsarzt Dr. P.W. Frank, der die Fliegerärztetagung pünktlich eröffnete und die Teilnehmer begrüßte, musste kurzfristig das Programm umstellen, da u.a. Dr. Andreas Kirklies vom Luftfahrt-Bundesamt seine Teilnahme abgesagt hatte. Für den "Hausherrn" überbrachte der stellvertretende Leiter des Instituts/Zentrums Dr. Lothar Bresssem ein Grußwort, ihm

folgte LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Dr. Volker Himmler, der nach dem Verlesen des LAS-Grußwortes dem Team um Dr. P.W. Frank sowie Prof. Dr. Heinz Deuber auch den Dank des Luftsport-Verbandes Bayern aussprach. Das dicht gedrängte Vortragsprogramm eröffnete Dr. Thorsten Pippig mit dem Thema "Rheumatische Erkrankungen und Fliegertauglichkeit". Mit der Abschlussbesprechung und der Ausgabe der Teilnahmebescheinigungen endete ein kompakter und informativer Veranstaltungstag. Begleitet wurde die Tagung erneut von einer Ausstellung von Firmen mit pharmazeutischen Produkten.

Text/Fotos: HM



LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Dr. Volker Himmler bei seinem Grußwort.



Begleitet wurde die Fliegerärztetagung von einer ganztägigen, fachspezifischen Ausstellung.



Die beiden Tagungsleiter Prof. Dr. Heinz Deuber und LVB-Verbandsarzt Dr. Peter Frank sowie der stellvertretende Leiter des Instituts/Zentrums Dr. Lothar Bresssem (v.r.).

LVB-Mitgliederversammlung am 31. Oktober in Treuchtlingen

Wahl des Vorstandes

Am 31. Oktober findet heuer die diesjährige Mitgliederversammlung (MV) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) statt.

Der LSV Treuchtlingen-Pappenheim hatte anlässlich der letztjährigen MV die Ausrichtung übernommen, Veranstaltungsort ist die Stadthalle Treuchtlingen. Trotz intensiver Suche nach räumlichen Alternativen in der weiteren Umgebung von Treuchtlin-

gen, gab es am Ende keine andere Möglichkeit, als den noch einzig freien Termin in der Stadthalle zu nehmen, womit eine zeitliche Überschneidung mit dem Deutschen Segelfliegertag in Baden-Württemberg nicht zu vermeiden war. In diesem Jahr steht u.a. die Wahl des LVB-Vorstandes auf der Tagesordnung, dazu auch eine ausführliche Information über die zukünftige Zusammenlegung von Fliegertag und MV sowie eine erste Be-

standsaufnahme zur LVB-ATO inklusive des Kostenverteilungsmodells. Der LVB-Vorstand hat beschlossen, den intensiven Sparkurs fortzusetzen und einen Haushaltsvoranschlag zur Abstimmung vorzulegen, der seit zwölf Jahren auch für 2016 keine Beitragserhöhung vorsieht. Untenstehend finden Sie die vorläufige Tagesordnung, die den Mitgliedsvereinen zugesandt worden ist.

HM

Vorläufige Tagesordnung für die ordentliche LVB-Mitgliederversammlung 2015 am 31. Oktober um 10:00 Uhr in der Stadthalle Treuchtlingen

TOP 01)	Eröffnung / Grußworte	Präsident
TOP 02)	Ehrungen	Vorstand
TOP 03)	Regularien/Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung 2014	Vorstand, Delegierte
TOP 04)	Jahresberichte a) Vorstand b) Sportbeirat c) Geschäftsführung	Vorstand Sportbeirat Geschäftsführer
TOP 05)	Sachstand zur LVB-ATO inkl. Kostenverteilung	Vorstand
TOP 06)	Haushalt und Finanzen a) Haushaltsabschluss 2014 b) Revisionsbericht 2014 c) Entlastung von LVB-Vorstand und -Geschäftsführung d) Haushaltsvoranschlag 2016	Vorstand Finanzen Revisoren Delegierte Vorstand Finanzen
<i>– Mittagspause –</i>		
TOP 07)	Anträge	Delegierte
TOP 08)	Informationen zum Projekt der Kombination von LVB-Fliegertag und MV (ab 2016)	Vorstand
TOP 09)	Wahlen Wahl des Vorstandes Wahl der Revisoren	Delegierte Delegierte
TOP 10)	Jahreshauptversammlung 2016 in FFB (27.02.) im Rahmen des Fliegertags (siehe TOP 8)	Vorstand
TOP 11)	Sonstiges	Delegierte

Solidarität unter Fliegern

Kitzinger Flieger seit drei Jahren in Giebelstadt

Nach dem Weggang der US-Streitkräfte aus Kitzingen im Jahr 2007 konnte der LSC Kitzingen einige Jahre fast ungestört auf Basis des alten Mitbenutzungsvertrages sein Segelfluggelände auf dem Gelände der Harvey Barracks nutzen. Es wurden einige Fluglager und 2010 auch der Salzmann Cup im Segelkunstflug ausgerichtet.

Die Jugendgruppe wuchs auf 12 Jugendliche. Es wurde ein Pachtvertrag mit der BIMA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) geschlossen, der bis zum Verkauf an einen Investor den Flugbetrieb sichern sollte. Gleichzeitig liefen die Verhandlungen mit der Stadt Kitzingen auf Einrichtung eines Sonderlandeplatzes unter kommunaler Beteiligung. Große Pläne und alles wird gut, hätte man denken können.

Im Jahr 2011 kam die Überraschung: Aufgrund eines nunmehr konkreten Verdachtes von militärischen Altlasten (Blindgänger aus dem 2. Weltkrieg) wurde der Flugbetrieb für die motorgetriebenen Flugzeuge und ein Jahr später auch für die Segelflieger luftamtlich eingestellt. Der Antrag

auf Genehmigung eines Sonderlandeplatzes ebenso. Die Altlastensondierung und Räumung eine Geldfrage von mehreren hundert Tausend Euro. Eine Bundesbehörde, die für ein Fluggelände natürlich nichts investieren will und kein Investor weit und breit, der Interesse an einem Flugplatz haben könnte. Normalerweise der Todesstoß für jeden Verein. Wären da nicht die Freunde vom FSC Giebelstadt gewesen, die den Luftsportclub Kitzingen völlig unkompliziert aufgenommen und Platz in ihren Hallen für die Flieger geschaffen hätten. Der Schulbetrieb in dem rund 30 km entfernten Giebelstadt läuft seit dem jedes Wochenende mit zwei bis drei Fluglehrern, vier Schulungs-Doppelsitzern, einer kräftigen Diesel-Doppeltrommelwinde mit 1.600 m Kunststoffseil und einem Platz, der sieben Tage in der Woche offen ist. Alles ist gut, könnte man denken.

Wären da nicht die Kitzinger, die eigentlich gerne wieder zu Ihrem Platz zurück wollten. Mittlerweile wurde das Gelände an einen Investor verkauft, der auch Interesse an einem Sonderlandeplatz hat. Die Stadt Kitzingen erklärte sich kürzlich be-

reit, sich an den Investitionskosten zu beteiligen, so weit der Kitzinger Luftsportclub den Betrieb des Sonderlandeplatzes für gewerbliche und touristische Flüge gewährleistet. Die militärischen Altlasten wurden mittlerweile sondiert und die Großkampfmittel geräumt. Der Antrag auf Genehmigung eines Sonderlandeplatzes wird noch in diesem Jahr gestellt, so dass mit einer Genehmigung zum Ende 2015 gerechnet wird. Alles wird gut. Endlich.

“Das hätten wir allerdings alles nicht geschafft”, so Herbert Sattler, der 1. Vorsitzende vom LSC Kitzingen, “wenn uns die Giebelstädter Freunde nicht so herzlich und unkompliziert aufgenommen hätten. Man hat niemals über Geld gesprochen, sondern uns einfach aufgenommen. Unsere Mitglieder sind im Großen und Ganzen bei uns geblieben und haben zum Verein gestanden”, so Sattler.

Etwas Trennungsschmerz wird im kommenden Jahr zwar schon aufkommen, aber die beiden Vereine werden wohl auch in Zukunft eng zusammenarbeiten.

Text/Foto: LSC Kitzingen



Herbert Sattler (1. Vorsitzender LSC Kitzingen), Wolfgang Schöll (Ausbildungsleiter, LSC Kitzingen), Walter Bühl (Fluglehrer FSC Giebelstadt), Günter Goller (Ausbildungsleiter LSC Kitzingen und LVB-Gruppenfluglehrer), Jürgen Guckenberger (Vorstand und Fluglehrer FSC Giebelstadt) (v.l.n.r.).

Udo Beran neuer DAeC-Generalsekretär



Der neue Generalsekretär des DAeC

Udo Beran.

Foto: DAeC-PR

Deutschland und Europa eine sichere Zukunft hat. Mein Ziel ist es, gemeinsam mit dem Vorstand, den Bundeskommissionen und den Mitgliedsverbänden sowie den Mitarbeitern der Bundesgeschäftsstelle den Interessen des Luftsports und der Allgemeinen Luftfahrt eine deutlich wahrnehmbare Stimme zu verleihen.“

Udo Beran hat auch Verbindungen nach Bayern, da er einige Jahre in München gelebt hat. Mit dem Vorstand des Luftsportverbandes Bayern ist vereinbart, sich bei einem seiner nächsten Aufenthalte in München zu einem Kennenlerngespräch und Informationsaustausch zu treffen. Wenngleich man heutzutage zwar per Telefon und mit der Nutzung elektronischer Medien eine Entfernung wie München – Braunschweig schnell und einfach überwinden

kann, so ist der persönliche Kontakt, bei dem auch Fragen, Wünsche und sonstige Vorstellungen zur gemeinsamen Verbandsarbeit ausgetauscht werden können, nicht zu ersetzen. Und gerade die Themen “Einsatz von Drohnen” in Verbindung mit Vorschriftenentwürfen durch die EASA, dazu auch der Optimierungsbedarf in der Aufbau- und Ablauforganisation von ATOs bieten neben zahlreichen weiteren Themen und Problemfeldern des Luftsports ausreichend Gesprächsstoff.

Die Verantwortlichen des LVB freuen sich auf eine angenehme, erfolgreiche und zukunftsorientierte Zusammenarbeit und wünschen Udo Beran für die Bewältigung der vielfältigen Aufgaben alles Gute.

HM/DAeC-PR

Der Deutsche Aero Club (DAeC) hat mit Udo Beran einen neuen Generalsekretär. Seit dem 01. Juli 2015 hat der 48-Jährige die Aufgabe in der DAeC-Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig übernommen und die Nachfolge von Jürgen Leukefeld angetreten, der nach dem Ausscheiden des früheren Generalsekretärs Thomas Diener zum Jahresanfang die Funktion kommissarisch übernommen hatte.

Udo Beran bringt als Wirtschaftsingenieur umfangreiche Managementenerfahrung aus der privaten Wirtschaft und dem öffentlichen Dienst mit. In verschiedenen Führungspositionen hat er namhafte Verkehrsunternehmen geleitet und sich mit Fragen der Mobilität und Daseinsvorsorge beschäftigt. Auch die politische Arbeit ist Udo Beran vertraut. Zu seinen bisherigen Aufgaben gehörte auch die Vertretung der Unternehmensinteressen gegenüber Politik und Verwaltung. Als Motorflugpilot und Flugzeughalter kennt er aktuelle Themen der Luftsportler aus eigener Erfahrung: “Ich freue mich auf die neue Herausforderung. Ein wichtiger Schwerpunkt der DAeC-Arbeit ist die politische Interessenvertretung. Wir müssen in den verantwortlichen Gremien, bei den verschiedenen Behörden und den politischen Entscheidern präsent sein und für akzeptable Bedingungen kämpfen. Dieses Engagement ist notwendig, damit der Luftsport in

Jetzt auch als App und in 3. Auflage: Die Cross Border Information ...

Neu!

...BEREITET SIE OPTIMAL AUF IHRE
AUSLANDSFLÜGE VOR!

Cross Border Information als Nachschlagewerk:

- Ideales Handbuch für Europareisen
- Wichtige Infos über 22 Länder in Europa
- Jetzt in neuer Auflage erhältlich!

Cross Border als App im iTunes Store:

- Enthält das komplette Nachschlagewerk
- Vollständige Flugplatzliste aller enthaltenen Länder (Frequenzen, Wetter, NOTAM, etc.)
- Such- und Favoritenfunktion
- Bewertungsmöglichkeit für Flugplätze

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

BMVI veröffentlicht Leitfaden “Fliegen gegen Entgelt”

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen zwölfseitigen Leitfaden “Fliegen gegen Entgelt” herausgegeben, der insbesondere Vereinen und Piloten ausführliche Infos an die Hand geben soll, unter welchen Bedingungen nicht-gewerbsmäßige Flüge gegen Entgelt oder geldwerte Gegenleistungen erlaubt sind.

Den Leitfaden sowie ergänzende Infos des DAeC dazu finden Sie über die entsprechende News vom 03.08.2015 auf der Homepage des LVB oder auf der DAeC-Website www.daec.de über die Suchfunktion mit dem Begriff “Leitfaden”.

Übersicht Motorflug:

Art des Fluges	Genehmigung ²	Rechtsgrundlage für Genehmigung	Lizenz ³
Gewerbsmäßige Beförderungsflüge, die nicht in eine der nachfolgenden Kategorien fallen	Luftfahrtunternehmen	VO 965/2012: Art. 5 (1)	CPL (A) CPL (H)
gewerbsmäßige Rundflüge	Luftfahrtunternehmen	LuftVG: § 20 Abs. 1 Nummer 1	CPL (A) CPL (H)
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist, aber Beförderung von max. 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	alle
Flüge einer Privatperson auf Kostenteilungsbasis mit einem Luftfahrzeug, dass für mehr als 4 Personen zugelassen ist und Beförderung von mehr als 3 Fluggästen	nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt	LuftVG: § 20 Abs. 1 Satz 2	PPL (A) PPL (H) CPL (A) CPL (H)

HM Auszug aus dem BMVI-Leitfaden “Fliegen gegen Entgelt”.

Besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen

Das BMVI hat mit Wirkung ab 4. August die “Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur über die besondere Ermächtigung zu handschriftlichen Eintragungen in Lizenzen für Luftfahrtpersonal, die vom Luftfahrt-Bundesamt oder einer deutschen Landesluftfahrtbehörde ausgestellt sind, ge-

mäß ARA.FCL.200 c) und d) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011” als NfL 1-521-15 veröffentlicht.

Ab sofort können die Klassenberechtigungen SEP und TMG vom Fluglehrer wieder direkt auf der Rückseite der Lizenz verlängert werden. Das Einsenden der Lizenz an das Luftamt nach der Auffrischungs-

schulung (früher Schulungsflug oder Übungsflug) entfällt somit. Der Fluglehrer muss aber ein ausführliches Formblatt an die Behörde schicken damit diese über die Verlängerung informiert bleibt. Dies betrifft nur Inhaber von PPL(A) Lizenzen. Bei LAPL Lizenzen ändert sich nichts.

HM

TKG- und EMVG-Verfahren bleiben offen

Das Bundesverwaltungsgericht (kurz BVerwG) hat das Verfahren gegen die Erhebung von Frequenzschutzbeiträgen nach TKG und EMVG durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) an das Oberverwaltungsgericht zurückverwiesen.

In einer Presseinformation vom 25. Juni 2015 erklärt das BVerwG, dass “zur weiteren Sachaufklärung” nun zu prüfen sei, ob die von der BNetzA vorgelegten Kostenkalkulationen rechtmäßig sind.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Teilerfolg für die BNetzA. Dennoch wird erst nach der Prüfung der Gebührenkalkulation endgültig feststehen, ob die Frequenzschutzbeiträge rechtmäßig erhoben wurden. Wann die Prüfung abgeschlossen sein wird, ist schwer abzuschätzen.

Es ist noch nicht entschieden, ob die BNetzA die ruhend gestellten Widerspruchsverfahren wieder aufgreift und entscheidet oder die Entscheidung zur Gebührenkalkulation abwartet. Das gilt auch

für die Widerspruchsverfahren des DAeC für die bisher versendeten Beitragsbescheide für die Jahre 2003 bis 2011. Es ist zu erwarten, dass die BNetzA spätestens im kommenden Jahr weitere Gebührenbescheide zumindest für das Jahr 2012 versenden wird. Sie würde sonst die gesetzliche Verjährungsfrist von vier Jahren verstreichen lassen.

Mehr auf <http://www.daec.de/service/musterverfahren/>

DAeC-PR

Bodenkollision bei rutschigen Verhältnissen

Betriebsgefahr eines abgestellten Luftfahrzeuges

Das Landgericht Hanau hat sich kürzlich dazu entschieden, dass auch von einem auf dem Vorfeld abgestellten Luftfahrzeug eine Betriebsgefahr ausgeht (Urteil vom 13.05.2015; Az. 4 O 828/13).

Im Dezember 2012 wollte ein in diesem Verfahren beklagter Pilot und Eigentümer einer PA 28 nach der Landung zur Flughalle rollen. Beim Abbiegen vor der Halle geriet er auf leicht schneebedeckter Oberfläche ins Rutschen und streifte das aus seiner Sicht links vor einem der Hallentoren abgestellte Flugzeug des späteren Klägers – ebenfalls eine PA 28.

Für das angerempelte Flugzeug hatte der Kläger eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen. Die Versicherung beauftragte einen Schadensgutachter. Dieser kam zu dem Schluss, dass die an beiden Flugzeugen festgestellten Schäden mit den Schilderungen des Klägers und des Beklagten kompatibel seien. Auch der Kostenvorschlag der beauftragten Werft sei realistisch.

Der Beklagte meldete den Unfall der Bundesstelle für Flugfalluntersuchung sowie seiner Haftpflichtversicherung und gab jeweils eine Unfallschilderung ab. Er gab dabei an, den Unfall verursacht zu haben. Gleichwohl weigerte sich seine Haftpflichtversicherung den Schaden zu bezahlen. Sie wand ein, die geltend gemachten Schäden würden nicht zum Schadensverlauf passen. Die veranschlagten Kosten seien zu hoch und die Betriebsgefahr des gegnerischen Flugzeuges müsste berücksichtigt werden.

Aufgrund des im Luftfahrtversicherungsrechts nicht vorgesehenen Direktanspruchs gegen die Versicherung blieb dem Halter der geschädigten Maschine nichts anderes übrig als den Unfallverursacher zu verklagen.

Nach einem Verfahren von rund zwei Jahren, der mehr oder minder intensiven Mitwirkung von insgesamt vier Gutachtern und einem Ortstermin, bei dem die Bodenkollision nachgestellt wurde, entschied das LG Hanau zugunsten des Klägers – allerdings nur zu 75 Prozent.

Dem Kläger stehe gegenüber dem Beklagten ein aus den §§ 33 Abs. 1 LuftVG, 823 BGB folgender Anspruch auf Erstattung des an dem Flugzeug entstandenen Schadens zu.

Er könne jedoch nicht die Erstattung des vollen Schadens verlangen. Auch sei der Kläger Halter des bei dem Vorfall beschädigten Flugzeugs, weswegen die sich aus § 33 Abs. 1 LuftVG ergebende Gefährdungshaftung wechselseitig zu berücksichtigen sei.

Das Flugzeug des Klägers befand sich nach Ansicht des Gerichts noch im Betrieb im Sinne von § 33 Abs. 1 Satz 1 LuftVG, obwohl niemand mehr an Bord war. Ein Luftfahrzeug sei solange in Betrieb, als von ihm noch typische Gefährdungen aus-

gehen. Im Betrieb sei das Luftfahrzeug daher auch dann noch, wenn es in verkehrsbeeinflussender Weise ruht. Der Betrieb ende regelmäßig erst mit einem Abstellen außerhalb des öffentlichen Verkehrsbereichs, also z.B. in der Halle.

Damit habe gemäß § 41 Abs. 1 LuftVG eine Abwägung der wechselseitigen Verursachungs- und Verschuldensbeiträge stattzufinden. Diese führe hier zu einer Haftungsverteilung von 75 % zu Lasten des Beklagten und 25 % zu Lasten des Klägers. Die Betriebsgefahr des rollenden Beklagtenflugzeugs sei deutlich höher als die des ruhenden Klägerflugzeugs.

Ein Verschulden sei dem Beklagten demgegenüber nicht anzulasten. Am Unfalltag herrschten winterliche Witterungsverhält-



VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN
SEIT ÜBER 50 JAHREN.



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de



Autor Frank Dörner ist Rechtsanwalt, Dipl. Luftfahrtsachverständiger und für den LVB als Justiziar tätig.

nisse. In Richtung der Flugzeughalle ist der Taxiway wegen einer Wasserauffangrinne leicht abschüssig. Aufgrund der leichten Schneedecke, könne ohne weiteres auch von einer leichten Vereisung ausgegangen werden. Dass das nur über die Radbremsen steuerbare Flugzeug des Beklagten beim beabsichtigten Fahrmanöver nach rechts ins Rutschen geriet und dies letztlich die Ursache für den Zusammenstoß beider Flugzeuge war, sei plausibel.

Mangels festgestellten Fehlverhaltens des Beklagten sei eine weitere Erhöhung der Betriebsgefahr des Beklagtenflugzeugs, die die Betriebsgefahr des klägerischen Flugzeugs zurücktreten lassen würde, daher nicht gegeben. Der Verursachungsbeitrag des Klägerflugzeugs sei aber umgekehrt auch nicht so unwesentlich, dass die Betriebsgefahr hinter der des Beklagtenflugzeugs vollständig zurücktreten müsste. Gerade in Anbe-

tracht der Witterungssituation und der Notwendigkeit für ankommenden Flugverkehr, zum Erreichen der Hallen Tore der Flugzeughalle die Rechtskurve zu durchfahren, ist das Abstellen der Piper im erweiterten Kurvenbereich vor der Halle und die damit einhergehende Verengung des Verkehrsraums kein völlig unwesentlicher Verursachungsbeitrag.

Frank Dörner

Drohnen gefährden Rettungshubschrauber

Die Vertreter der kommerziellen Betreiber von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS) mit ihrem Verein UAV DACH e.V. haben vor einigen Monaten eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, welcher u.a. ebenfalls Vertreter der Vereinigung Cockpit, der DFS, des ADAC, des DMFV und selbstverständlich auch des DAeC angehören.

Aus unterschiedlichen Interessenlagen heraus versucht man dort in zahlreichen Gesprächsrunden zu einer Empfehlung für

eine Anpassung von Gesetzen und Verordnungen im Hinblick auf Möglichkeiten und Gefahren der sprunghaften Technik-Entwicklung zu kommen. Der DAeC, speziell die Vertreter der Bundeskommission Modellflug, sehen ihre Aufgabe in diesem Gremium darin, einerseits die Interessen des Modellflugs in Deutschland zu vertreten und andererseits als echte Probleme erkannte Reibungsstellen gemeinsam mit den Betroffenen (z.B. mit den Piloten der Rettungs-Helikopter in der Vereinigung Cockpit) zu klären.

Unsere Position wird durch jeden Modellflieger gestärkt, der die bestehenden Gesetze und Verordnungen einhält – auch wenn vielleicht die angebotene Technik, Medienberichte und die leider zahlreichen, kurzsichtig spektakulären, aber dennoch für den Modellflug kontraproduktiven, Videos auf einschlägigen Internet-Kanälen zu Aktivitäten außerhalb der bestehenden Regelungen verführen.

Uwe Schönlebe

Staatssekretär lobt ehrenamtlichen Einsatz der Luftbeobachter

Der 31. Grundausbildungslehrgang für Luftbeobachter (LBO) an der staatlichen Feuerwehrschnle Würzburg stand insgesamt unter einem glücklichen Stern.

Sowohl die Ausbilder als auch die Teilnehmer waren mit dem Ergebnis der einwöchigen Ausbildung in Theorie und Praxis der Luftbeobachtung hoch zufrieden. So gaben 80 Prozent der Teilnehmer dem inhaltlich sehr anspruchsvollen Lehrgang die Note "sehr gut". Im Gegenzug erhielten alle Teilnehmer die angestrebte Grundqualifikation zum "Staatlichen Luftbeobachter".

Bei fast zu guten, hochsommerlichen Wetterbedingungen arbeiteten sich die 24 Teilnehmer aus allen Regierungsbezirken Bayerns, darunter auch drei Frauen und erstmals seit vielen Jahren wieder ein Vertreter des THW, in die Aufgaben eines zukünftigen Luftbeobachters ein. Sie mussten dabei viele Stunden die Schulbänke der Feuerwehrschnle drücken: vom Luftrecht bis zu den physikalischen Grundlagen des Fliegens, vom BOS-Funk bis zur Taktik der Waldbrandbekämpfung, von der Navigation bis zur Wetterkunde reichten die Unterrichtsthemen. Außerdem war mit der "menschlichen Leistungsfähigkeit" ein neuer Inhalt in das Lehrprogramm aufgenommen worden. Dr. Thomas Werner, selbst Pilot, vermittelte den zukünftigen Luftbeobachtern, mit welchen körperlichen und gesundheitlichen Belastungen sie an ihrem neuen Arbeitsplatz, dem Flugzeug, zu rechnen haben und warum eine während des Fluges auftretende Luftkrankheit nur am Boden behandelt werden kann.

Ein schöner aber anstrengender Ausgleich waren dann die Trainingsflüge, bei denen es die verinnerlichte Theorie in die Praxis umzusetzen galt. Fliegerischer Höhepunkt neben der Arbeit im Flächenflugzeug war sicherlich die Erledigung der Beobachtungsaufträge aus dem LRSt-Einsatzhubschrauber unter der sicheren Führung von Einsatzpilot Frank Kurtz, Mitarbeiter des Luftamtes Nord-



Zuspruch vor der Abschlussprüfung: Schulleiter Dr. Roland Demke (Feuerwehrschnle Würzburg) und der bayerische Innenstaatssekretär Gerhard Eck wünschten allen Teilnehmern eine "erfolgreiche Prüfung".

Trainieren Sie Ihre Funk-Kenntnisse ...

Neu!

... MIT DEM IFR SPRECHFUNK BUCH & DEM IFR SPRECHFUNK SIMULATOR ZUM AZF!

IFR Sprechfunk Buch

- Anschaulich dargestelltes, theoretisches Basiswissen
- Erläuterung des Prüfungsstoffs inkl. Prüfungsfragenkatalog

IFR Sprechfunk Simulator

- Training der praktischen AZF-Kenntnisse
- Realitätsnahe Simulation durch moderne Spracherkennung
- 15 verschiedene Routen
- Integrierte Hilfefunktion

IFR Sprechfunk Buch auch als eBook verfügbar!

EISENSCHMIDT
DFS GROUP

+49 6103 20596 0
www.eisenschmidt.aero
facebook.com/eisenschmidt.aero
customer-support@eisenschmidt.aero

bayern (LAN), der für diesen Lehrgang auch als Theorielehrer eingesetzt war. Am Vorabend der Abschlussprüfung freu-

ten sich die Teilnehmer über den Besuch des LAN-Leiters Regierungsdirektor Wolfgang Brunner.

Dem LRSt-Einsatzpiloten Alfred Weigand wurde im Rahmen des Kameradschafts-abends für seine zwanzigjährige aktive



24 neue Luftbeobachter wurden auf dem LRSt-Stützpunkt Hettstadt für ihr neues Aufgabengebiet vorbereitet.



Vier Flächenflugzeuge und ein Hubschrauber standen den Lehrgangsteilnehmern in über 100 Starts rund 50 Stunden zur Erfüllung ihrer praktischen Beobachtungsaufgaben zur Verfügung.



LRSt-Einsatzpilot Alfred Weigand vom Stützpunkt Hettstadt erhielt für seine zwanzigjährige Tätigkeit die "Goldene Ehrennadel der LRSt". Zu den Gratulanten gehörten (v.l.) LAN-Leiter Wolfgang Brunner, LRSt-Schatzmeister Dr. Friedrich Gerfert, Präsident Karl Herrmann, Alfred Weigand, LRSt-Vizepräsident Adolf Nüßlein und der unterfränkische Flugbereitschaftsleiter Bernd Große.

Fotos: Charles Herrmann

Mitarbeit in der Luftrettungsstaffel und bei der Ausbildung von Luftbeobachtern die "Goldene Ehrennadel" der Staffel durch LRSt-Präsident Karl Herrmann verliehen.

Abschlussprüfung

Rechtzeitig zur praktischen Abschlussprüfung auf dem Sonderlandeplatz Hettstadt war Innenstaatssekretär Gerhard Eck eingetroffen, um den Teilnehmern "viel Glück" bei der Erfüllung ihrer Prüfungsaufgaben zu wünschen. Er ließ es sich nicht nehmen, ein Prüfungsteam auf dessen Flug zu begleiten und sprach im Anschluss allen Teilnehmern des Lehrgangs höchste Anerkennung für ihr eh-

renamtliches Engagement aus. Drei "Realeinsätze" bereits während der Ausbildung ließen keinen Zweifel an der Notwendigkeit der zukünftigen Tätigkeit als Luftbeobachter aufkommen.

Während die Teilnehmer im Theorieunterricht schwitzten, wurden die eingesetzten Flugzeuge der Staffel mit Antennen für den Digitalfunk ausgerüstet, um dann bereits erste Erfahrungen mit dem Digitalfunk aus Flugzeugen sammeln zu können. Übereinstimmend wurde die hervorragende Sprachqualität und die störungsfreie Funktion der neuen Geräte und Antennen gelobt. Nach erfolgreichem Ab-

schluss der Erprobungsflüge sollen in absehbarer Zeit die Vorrüstungen der LRSt-Einsatzflugzeuge auf den Stützpunkten und die Auslieferung der Digitalfunk-Geräte an die bayerischen Luftbeobachter erfolgen.

Mit Dank an die Teilnehmer verabschiedeten Schulleiter Dr. Roland Demke und LRSt-Präsident Karl Herrmann die neuen Luftbeobachter in ihre Regierungsbezirke.

Karl Herrmann

"Tante Ju" als bewegliches Denkmal anerkannt

Sie ist eines der ältesten, noch fliegenden Passagierflugzeuge der Welt. Von ihren vielen Fans im In- und Ausland wird sie liebevoll "Tante Ju" genannt, oder auch respektvoll "Grande Dame der Lüfte".

Jetzt wurde dem Oldtimer, gebaut 1936 in den Junkers-Flugzeugwerken in Dessau, eine Ehre zuteil wie noch keinem Passagierflugzeug zuvor: Als weltweit erstes und einziges für den gewerblichen Flugbetrieb

zugelassenes historisches Verkehrsflugzeug ist die Ju 52 der Lufthansa jetzt vom Amt für Denkmalschutz der Hamburger Kulturbehörde als "bewegliches Denkmal" unter Schutz gestellt worden. Die Übergabe der offiziellen Denkmalschutzplakette fand am 22. August 2015 anlässlich der Airport Days Hamburg statt. Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz überreichte die Plakette an Dr. Jürgen Weber, den Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG,

und an Bernhard Conrad, den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung. Die Stiftung ist die Betreiberin des Flugzeugs.

Bernhard Conrad bedankte sich in seiner Rede beim DAeC für die Unterstützung bei dem Vorhaben. Besonders lobte er die Hilfe von Gerhard Allerdissen, ohne die die Anerkennung durch die Behörde nicht so zügig hätte erfolgen können.

Text/Foto: DAeC-PR



Hamburgs Erster Bürgermeister Scholz (2. v.l.) nach der Übergabe der Denkmalschutzplakette an die Vertreter der Lufthansa, links neben ihm DAeC-Ehrenpräsident Gerhard Allerdissen, rechts DAeC-Präsident Wolfgang Müther.

LVB-Funkgeräte-Sammelbestellaktion

Wie schon in den vergangenen beiden Jahren führt der LVB auch in diesem Winter wieder eine Sammelbestellaktion durch.

Die möglichen Sammelbestellrabatte sind abhängig von der tatsächlich jeweils bestellten Geräteanzahl. Die Bestellungen werden über die Firma Ülis Segelflugbedarf abgewickelt.

Ausführlichere Infos finden Sie in der entsprechenden News auf der LVB-Homepage bzw. über die Homepage-Suchfunktion mit dem Stichwort „Sammelbestellung“.

Harald Görres

Schwäbisches Jugendvergleichsfliegen in Durach

Als Titelverteidiger veranstaltete die Westallgäuer Luftsportgruppe das Schwäbische Jugendvergleichsfliegen auf dem Flugplatz in Kempten-Durach, denn die Jugend hatte im Vorjahr in Schwabmünchen den Sieg errungen und durfte somit den diesjährigen Wettbewerb ausrichten.

Für die Vereinsverantwortlichen bedeutete das natürlich eine große Herausforderung, aber dank zahlreicher Helfer konnte alles erfolgreich bewältigt werden und bereits freitags trafen die ersten Teilnehmer und Teilnehmerinnen ein, die sich sogleich mit den Gegebenheiten am Platz vertraut machten. Hier wurden alle in den richtigen Anflug und die Besonderheiten, die es zu beachten galt, eingewiesen, um einen sicheren Flugbetrieb und eine bessere Chancengleichheit zwischen platzfremden und einheimischen Fliegern und Fliegerinnen zu ermöglichen.

Übernachtet wurde in Zelten auf dem Flugplatz, gegessen und die Abende verbracht in der von der Kemptener Luftsportgruppe zu Verfügung gestellten Halle.

Am Samstag konnten bei gutem Wetter, bereits alle Wertungsflüge durchgeführt werden.

Sonnenschein gab es zwar keinen, jedoch herrschte dadurch am Flugplatz auch weniger Motorflugverkehr, was den Segelflug-

wettbewerb entspannter machte. Jeder Teilnehmer/-in musste drei Flüge bestreiten, in denen jeweils andere Flugmanöver vorgeführt werden mussten. Bewertet wurden alle Flüge von einer Jury aus fünf Personen, die jeden Abschnitt der Flüge genau begutachtete. Dazu gehörten sowohl der Start an der Seilwinde, die Übungen im Flug als auch der Anflug und die Landung selbst, welche in markierte Felder mit unterschiedlichen Punktzahlen erfolgen musste. Nachdem alle ihre Wertungsflüge ohne Zwischenfälle durchgeführt hatten, musste jeder noch einen Theorietest ablegen. Dieser wurde ebenfalls in die Ge-

samtpunktzahl mit einbezogen. Noch am selben Abend fand die Siegerehrung statt. Die WLG schnitt auch in diesem Jahr wieder sehr erfolgreich ab, zum einen mit dem ersten Platz in der Teamwertung und zum anderen mit den Plätzen fünf (Johannes Lengler), zwei (Christian Müller) und eins (Dennis Birmelin) in der Einzelwertung. Aber nicht zu vergessen sind alle Teilnehmer und Teilnehmerinnen der anderen Vereine, die auf dem fremden Flugplatz wirklich gute Leistungen erzielt haben, vielen Dank für die Teilnahme!

Johannes Lengler



Siegerehrung des Schwäbischen Jugendvergleichsfliegens 2015.



Windenstart unter genauer Beobachtung der Jury.

Fotos: Johannes Lengler, Lutz Berger

Weilheimer Flugschüler zu Besuch am Flughafen München



Die Paterzeller Segelfliegerinnen und Segelflieger vor dem Triebwerk eines A340-600.

Die Flugschülerinnen und Flugschüler des LSV Weilheim-Peißenberg besuchten im Juni die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die Lufthansa Technik am Flughafen München.

Nach einem freundlichen Empfang bei der DFS gab es zunächst interessante theoretische Informationen zu den Aufgaben der DFS, den Lufträumen, der Steuerung der Verkehrsströme über Deutschland sowie der An- und Abflüge am Münchner Airport. Auch die Praxis durfte nicht fehlen: Im "Center" konnten die zukünftigen Privatpilotinnen und Privatpiloten den Controllern bei deren verantwortungsvoller Arbeit über die Schultern schauen und den Funkverkehr sowie das Radarbild in Echtzeit hautnah mitverfolgen. Berührungssängste wurden so abgebaut und speziell die FIS-Controller ermutigten die zukünftigen VFR-Flieger, deren Dienste in Anspruch zu nehmen. Weiter ging es in den gegenüberliegenden Hangar der Lufthansa Technik. Dort warteten größere Flugzeuge als gewohnt auf

die Segelfliegerinnen und Segelflieger aus Paterzell. Von außen und innen konnten sie einen Airbus A340-600 der Lufthansa – gerade angekommen aus Sao Paulo – unter die Lupe nehmen. Geduldig und kompetent gab das Wartungspersonal der Lufthansa Auskunft über die Funktionsweise der Rolls-Royce Triebwerke, des beachtlichen Fahrwerks sowie der Klappen an den riesigen Flügeln. Nicht fehlen durfte ein Besuch in der Kabine und im Cockpit des Airbus mit einer Sitzprobe auf

den Pilotensitzen. Ausbildungsleiter Tim Schmidt von Braun freute sich nach den gelungenen Besuchen besonders darüber, seinen Schützlingen aus Paterzell eine besondere und lehrreiche Weiterbildung und auch einen Blick über den Tellerrand hinaus ermöglicht zu haben und bedankte sich im Namen aller Weilheimer bei der DFS und der Lufthansa Technik für die sehr interessanten Einblicke.

Text/Foto: Frank Zellner



Ihr Partner für Pilotenbedarf.

Zahlung per Rechnung! Keine Versandkosten!

Besuchen Sie uns auf: www.kessler-aviation.de

Oberbayerisches Jugendvergleichsfliegen in Eichstätt

Dass ein Wettkampf auch mit wenigen Teilnehmern riesigen Spaß machen kann, bewies das diesjährige Oberbayerische Jugendvergleichsfliegen, das Ende Juli auf dem Eichstätter Flugplatz stattfand.

Neben vier jungen Segelfluggipiloten und einer jungen Pilotin des Eichstätter Fliegerclubs nahmen in diesem Jahr lediglich fünf weitere Flugbegeisterte aus zwei anderen oberbayerischen Vereinen teil. Trotzdem war die Stimmung nach der Anreise bereits ausgelassen. Die Konkurrenten scharrten mit den Hufen und konnten es kaum abwarten, endlich in die Luft zu kommen, so dass nach dem Einchecken direkt die mitgebrachten Flugzeuge, u.a. eine ASK 23 und ein Astir CS, zusammengesteckt wurden und der Flugbetrieb schon am Freitagnachmittag mit den Einweisungsflügen und einigen Übungsflügen startete.

Die eigentlichen Wertungsflüge fanden dann aber doch traditionell am Samstag

statt. Um die Starts vor dem vom Wetterbericht angekündigtem "Sturm" zu absolvieren, begann der Flugbetrieb schon am frühen Samstagvormittag nach einem reichhaltigen Frühstücksbuffet. Beurteilt wurden jeweils der Start, die Einteilung der Platzrunden und ein Seitengleitflug jeweils im Endteil sowie die Ziellandung in ein zehn Meter langes, markiertes Ziellandefeld. Während des Fluges mussten die jungen Segelflugzeugführer ihr Können zudem mit Rollübungen und einer hochgezogenen Fahrtkurve unter Beweis stellen. Um eine faire Bewertung zu garantieren, bildeten sowohl die Fluglehrer aus den zwei angereisten Vereinen als auch einige Fluglehrer sowie erfahrene Piloten des Eichstätter Fliegerclubs eine gemeinsame Jury. Da der Wind am Nachmittag auffrischte, wurde der dritte Wertungsdurchgang aus Sicherheitsgründen kurzfristig gecancelt. Die Theorieprüfung am frühen Samstagnachmittag trug schließlich zum Endergebnis bei.

Alle Teilnehmer und ihre Helfer ließen den Samstagabend gemütlich am Lagerfeuer bei ausgelassener Stimmung ausklingen. Bei der Siegerehrung am Sonntagvormittag wurde feierlich das Endergebnis präsentiert: Am Ende der beiden Wertungsflüge und nach Auswertung der Theorieprüfung, die stets zu einem Drittel in die Gesamtwertung einfließt, sicherte sich Nachwuchspilot Christoph Pachowsky (15) vom Fliegerclub Eichstätt den ersten Platz. Nur knapp dahinter auf dem zweiten Platz landete Tom Wetzel (15) von der Sportfliegergruppe Werdenfels. Den dritten Platz belegte der Eichstätter Julian Alin (16). Aufgrund der geringen Teilnehmerzahl kam in diesem Jahr keine Mannschaftswertung zustande. Jeder Pilot und die Pilotin durfte sich am Ende des Wettkampfes um ein "Überraschungspaket" freuen, das neben Thermikhüten weitere tolle Segelflug-Utensilien beinhaltete.

Franziska Metzel



Stolz und ausgelassen präsentierten die Teilnehmer des oberbayerischen Jugendvergleichsfliegens ihr "Heimatbewusstsein".

Foto: Gerhard Pachowsky jun.

Aktuelle Infos zu Stromtrassenplanungen

Neu- und Umplanung mit Vorrang Erdkabel

In den vergangenen Monaten haben wir seitens des LVB umfangreich über die Stromtrassenplanungen informiert, hatten in Schweinfurt die Bundesnetzagentur, TenneT, LAN, dazu u.a. auch den DAeC und DHV an einen Tisch gebracht.

Auch wenn die Information nicht mehr tagesaktuell ist, TenneT hat uns nun nachfolgende Position übermittelt:

„Im Juli hatten die Vorsitzenden der Regierungsparteien CDU, CSU und SPD eine Einigung über die weitere Ausgestaltung der Energiepolitik und des Netzausbaus erzielt. Die Parteivorsitzenden haben erklärt, dass SuedLink ein wesentlicher Baustein für eine erfolgreiche Umsetzung der Energiewende ist. Damit der notwendige Netzausbau vorangetrieben werden kann, muss die Akzeptanz vor Ort gestärkt werden. Konkret haben die Koalitionspartner dabei das von TenneT entwickelte Konzept einer Stammstrecke für die beiden SuedLink-Verbindungen bestätigt. Auch die netztechnisch sinnvolle Lage der Netzverknüpfungspunkte wurde betont. Zudem haben sich die Koalitionsspitzen darauf verständigt, bei den geplanten Gleichstrom-Leitungen der Erdkabeltechnologie Vorrang gegenüber der Freileitung einzuräumen.“

Unseren aktuellen Trassenkorridorvorschlag und die etwa 100 Alternativen aus dem Projektdialog haben wir – den geltenden gesetzlichen Vorgaben entsprechend – im Hinblick auf mögliche Auswirkungen einer Freileitung untersucht. Der Beschluss der Koalitionsspitze sieht nun vor, diese Planungsprämisse bei Gleichstromverbindungen gesetzlich zu verändern und stattdessen die Erdkabeltechnologie vorrangig einzusetzen. Für SuedLink bedeu-

tet der Erdkabel-Vorrang, dass die Planung möglicher Trassenkorridore neu aufgesetzt werden muss. Um den damit einhergehenden Zeitverzug möglichst gering zu halten, setzen wir darauf, dass Politik und Genehmigungsbehörde die Rahmenbedingungen für die Planungen rasch schaffen sowie konkrete und methodisch umsetzbare Prämissen für die Korridorfindung definieren.



TenneT sieht den Einsatz von Erdkabel bei Gleichstromverbindungen wie SuedLink positiv. Wir hatten uns deshalb bereits in der Vergangenheit erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Kabeloption bei SuedLink nicht nur auf die Verbindung Wilster-Grafenheinfeld beschränkt ist. Die mit dem Erdkabel verbundenen Möglichkeiten möchten wir bei der weiteren Planung von SuedLink entschlossen ausschöpfen.

Die Planung eines Korridors mit Erdkabel-Vorrang unterscheidet sich von der Planung eines Freileitungskorridors. So rü-

cken beispielsweise andere Schutzgüter (v.a. Boden und Wasser) in den Vordergrund. Nach Vorliegen des gesetzlichen Rahmens werden wir daher einen neuen Korridorvorschlag erarbeiten.

Die von Ihnen eingebrachten Hinweise zu den SuedLink-Korridoren werden wir weiterhin berücksichtigen, sofern diese in einem räumlichen Kontext zu unserem neuen Korridor, den wir auf Basis eines Erdkabel-Vorrangs entwickeln, stehen.

Für Ihr Engagement und Ihre Beteiligung an den bisherigen SuedLink-Planungen möchten wir uns bedanken. Auch in der Phase der Neu- und Umplanung wollen wir den Austausch mit allen Beteiligten vor Ort suchen und Sie über die aktuellen Entwicklungen fortlaufend informieren. Aktuelle Informationen zur Planung erhalten Sie auch zukünftig über unsere Projektwebsite sowie über unseren SuedLink-Newsletter, für den Sie sich unter „SuedLink im Dialog“ registrieren können: www.suedlink.tennet.eu.”

Damit gehen die Planungen sozusagen in eine neue Runde, mit teilweise anderen Vorzeichen, aber unsere Sensibilität für die Vorhaben sollte unverändert bestehen bleiben. Durch neue Trassen und Netzverknüpfungspunkte wie dem skizzierten Anschluss von Ohu bei Landshut müssen noch Absprachen zwischen den Übertragungsnetzbetreibern erfolgen und auch ein Wechsel der Planungszuständigkeiten für Projektabschnitte zwischen amprion und tennet ist nicht auszuschließen.

Auch weiterhin gilt, dass insbesondere bei den Vereinen vor Ort die konkrete Planungssituation geprüft, bewertet und gegebenenfalls mit Stellungnahmen etc. versehen werden sollte.

HM

Funkgeräte 8,33 kHz . Jetzt günstig umrüsten . ohne Wartezeiten .



TAUSCHAKTION : AR 3201 und 4201 gegen AR6201

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

Partner des LVB

Ülis Segelflugbedarf GmbH
Tel: 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de
shop.segelflugbedarf24.de

84. Motorenwartlehrgang auf dem Hornberg

Schon die im Vorfeld zugesandten, umfangreichen Lehrgangunterlagen für den inzwischen 84. Motorenwartlehrgang auf dem Hornberg bei unserem Nachbarverband in Baden-Württemberg ließen ein komplexes Programm vermuten.

Nach einer gründlichen Einführung zum Thema Verbrennungsmotoren und Propeller ging es am zweiten Lehrgangstag gleich in die Werkstatt. Anhand von verschiedenen Motoren (u.a. Rotax, Limbach, Solo) und zerlegten Aggregaten wie Zünd-

verteiler, Ölpumpen und Generatoren konnte unter fachkundiger Anleitung die Theorie gleich in der Praxis erprobt werden. Dabei wurden in kleineren Teams alle Themen des Rotationsprinzips abgearbeitet. Den 20 Teilnehmern aus drei Bundesländern wurden in einer erstklassig eingerichteten Werkstatt die unterschiedlichsten Wartungs- und Montagearbeiten nach der Methode "Learning by doing" vermittelt. An den Abenden wurde der Unterrichtsstoff durch fundierte Vorträge von Gastreferenten aus einem Herstellerbetrieb und einem LTB ergänzt und abgerundet.

Ein besonderes Lob gebührt dabei dem nimmermüden und "sattelfesten" Hans Hörber, der als Hauptreferent immer ein offenes Ohr für alle Fragen und Wünsche hatte.

Für das leibliche Wohl sorgte auch diesmal in ausgezeichnete Weise der Gasthof Krone in Weißenstein. Auch ist die kameradschaftliche Atmosphäre des gesamten Lehrgangs mit reichlich Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch der Teilnehmer besonders hervorzuheben.

Text/Foto: Andreas Bär



Insgesamt 20 Teilnehmer aus drei Bundesländern nahmen am diesjährigen Motorenwartlehrgang auf dem Hornberg teil.

Aufwand für typische Instandhaltungsaufgaben reduziert

Mit der Decision ED 2015/016/R der EASA wird der Aufwand für typische Instandhaltungsaufgaben deutlich reduziert. Für kleine Änderungen entfällt damit die Notwendigkeit der aufwendigen Beantragung eines "Minor Change".

In den "Certification Specifications for Standard Changes & Standard Repairs (CS-STAN)" werden die Vorschriften für die Durchführung von Standardänderungen und -reparaturen festgelegt. Vor allem für die einfachen Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt wird mit der Anwendung der CS-STAN an vielen Stellen der Auf-

wand für typische Instandhaltungsaufgaben reduziert.

CS-STAN gilt beispielsweise für die Installation oder den Austausch von Funkgeräten, Transpondern und Antennen. Bislang waren für diese Arbeiten die aufwendigen Genehmigungen eines "Minor Change" notwendig, wenn der Hersteller des Luftfahrzeuges nicht von sich aus eine allgemeine Anleitung in Form einer Technischen Mitteilung veröffentlicht hat.

Die CS-STAN sind ein weiterer Schritt der EASA auf der "General Aviation Road Map". Ziel dieser Initiative ist es, bessere und leichtere Regeln für die Allgemeine

Luftfahrt umzusetzen. Das vorliegende Dokument soll in einer zweiten Phase fortgeschrieben werden.

Leider liegen die CS-STAN nur in Englisch vor. Der DAeC hatte während des Kommentierungsprozesses gefordert, diese wichtigen Dokumente auch zu übersetzen. Die EASA hält dies für nicht notwendig. Der DAeC wird die Dokumente aber ins Deutsche übersetzen und dann auf der DAeC-Homepage veröffentlichen. Informationen: Ralf Keil, Tel.: 05 31/2 35 40-57, r.keil@daec.de

DAeC-PR

LVB-Prüforganisation – LTB ade

Der seit über 45 Jahren uns allen vertraute Luftfahrttechnische Betrieb (LTB) des LVB hat im September 2014 sang und klanglos aufgehört zu existieren. Seine Nachfolger sind die CAMO und der Instandhaltungsbetrieb, die auf der Basis der heute geltenden europäischen Regelungen der European Aviation Safety Agency (EASA) mit Sitz in Köln vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) genehmigt wurden. Das ist Grund genug, sich einmal anzusehen, wie die Entwicklungsgeschichte unserer heutigen Prüforganisation eigentlich aussieht.

Die Anfänge der Luftfahrt sind von vielen Menschen bestimmt worden, die eigentlich nichts anderes wollten, als sich in die Lüfte zu erheben. Darunter Wissenschaftler, Ingenieure, Tüftler, Handwerker und Privatleute. Viele von ihnen mussten ihren Wunsch aus vielfältigen Gründen mit ihrem Leben bezahlen, darunter auch einer der ganz großen Pioniere, Otto Lilienthal. Das wachsende Wissen brachte viele Erkenntnisse hinsichtlich der Leistung der neuen Geräte und auch bezüglich der notwendigen Sicherheit.

1912 wurde in Berlin Adlershof die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) gegründet, deren erste Aufgabe es war, im Rahmen eines vom Kaiser ausgelobten Preises Flugmotoren zu prüfen. Während des ersten Weltkrieges wurden bei Entwicklung und Einsatz von Flugzeugen wichtige Erkenntnisse gewonnen und erste Ansätze zur Erstellung von Lastannahmen gemacht.

Entstehung einer Prüfabteilung für Segelflugzeuge

Bereits 1911 waren in Deutschland Überlegungen zu einem Luftverkehrsgesetz gemacht worden, das dann am 01. September 1922 in Kraft gesetzt wurde, kurz nach Ablauf der Frist (5. Mai 1922), bis zu der der Bau jeglichen Luftfahrtgerätes in Deutschland – mit Ausnahme von Segelflugzeugen – verboten war. Der starke Anstieg der Luftfahrtaktivitäten machte es erforderlich, bei Entwicklung, Herstellung und Instandhaltung Sicherheitsaspekte zu überprüfen, und so wurde bei der DVL in Berlin Adlershof 1926 unter der Leitung

von Dipl.-Ing. Robert Thelen eine Prüfabteilung eingerichtet. Die DVL hatte bereits vorher derartige Prüfkategorien wahrgenommen, sie aber nicht an einer Stelle konzentriert. Diese Prüfstelle hatte überall im damaligen Deutschen Reich, auch in der Industrie, ihre Außenstellen.

1929/30 wurde der Deutsche Luftfahrtzeugausschuss (DLA) als neutrale Stelle für die Festlegung der Prüfordnungen und Bauvorschriften gegründet. Am 01. April 1933 wurde die Prüfabteilung der DVL von dieser abgetrennt und an das neu gebildete Reichsamt für Flugsicherung als "Prüfstelle für Luftfahrzeuge" (Pfl) angegliedert. Sie behielt ihren Sitz aber in Adlershof. Die räumliche Zusammenfassung mit der DVL sollte der Sicherung des Erfahrungsaustausches dienen. Diese Prüfstelle bestand fort bis zum Kriegsende 1945.

Mit dem Wiederbeginn der Luftfahrt in der Bundesrepublik Deutschland wurden auch die Prüfkategorien wieder aufgenommen. Zunächst arbeitete eine Prüfgruppe in Nordrhein-Westfalen, die am 01. September 1953 der DVL angegliedert wurde. Mit Erlass des Bundesministers für Verkehr wurde die DVL gemeinsam mit der Deutschen Forschungsanstalt für Luftfahrt (DFL) in Braunschweig mit der Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen beauftragt. Das Luftfahrtgesetz und die Prüfordnung sowie die Bauvorschriften aus der Vorkriegszeit galten immer noch.

Erster Leiter dieser Prüfstelle war der General-Ingenieur R. Spies vom Januar 1957 bis Dezember 1960. Anschließend übernahm Dipl.-Ing. F. Schatt die Leitung bis

zur Auflösung der Prüfstelle im Zuge einer gesetzlichen Änderung Ende 1966. Auch diese Prüfstelle hatte, wie das heutige LBA wieder regionale Außenstellen in Hamburg, Frankfurt, Stuttgart, München und Düsseldorf. Die Vorarbeiten zu diesen Änderungen fanden im DLA in gutem Einvernehmen zwischen Verkehrsministerium und Industrie statt.

Übergang der Verantwortung ans LBA

Die weiter zunehmenden Aktivitäten im Luftfahrtwesen hätten bei Anwendung des bis dahin geltenden Prüfsystems eine wesentliche Erweiterung der Kapazitäten erforderlich gemacht. Um die nie in Frage gestellte Prüftätigkeit wirtschaftlich für alle tragbar zu lassen und ein mindestens gleiches Sicherheitsniveau beibehalten zu können, einigte man sich auf ein System, dass die Prüfkategorien in entsprechend anzuerkennende Betriebe verlagerte. Das Luftfahrt-Bundesamt erhielt dabei die Aufgabe diese Betriebe bei der Durchführung ihrer Prüfkategorien zu überwachen. Die ehemaligen Außenstellen der Pfl wurden dabei zu Außenstellen des LBA.

Dies war die Geburtsstunde des Luftfahrttechnischen Betriebes (LTB) des LVB. Die Verlagerung der Prüfverantwortung in diese Betriebe hatte das Sicherheitsniveau nur steigen lassen. Fälle von nicht korrekter Wahrnehmung der Selbstverantwortung hatte es in den Betrieben nicht in spürbarer Form gegeben. Das Prüfpersonal, auch in unserem Betrieb, setzte sich zunächst fast ausschließlich aus dem oft nebenamtlichen Personal der Pfl, das ja von LBA lizenziert war, zusammen.

Die Weiterentwicklung des Prüfsystems in



BOSE A20
Headset der Spitzenklasse für höchste Ansprüche.
Wahlweise mit oder ohne Bluetooth.
Lieferbar in verschiedenen Ausführungen.

ab € 995,-



Fordern Sie unseren
kostenlosen Katalog an.

FRIEBE LUFTFAHRT-BEDARF
City Airport ✚ 68163 Mannheim
Tel. 0621 - 7001890 ✚ Fax 0621 - 70018920
www.friebe.aero ✚ info@friebe.aero

Europa basierte auf den schlechten Erfahrungen bei der Entwicklung des Überschallverkehrsflugzeugs Concorde, das als französisch-englisches Projekt auf der Basis zweier unterschiedlicher Bauvorschriften und zweier Prüfbehörden in England und Frankreich entwickelt worden war, was die Entwicklungskosten dramatisch beeinflusste.

Am 20. März 1969 fand auf Einladung der Society of British Aerospace Companies Ltd. in London eine Besprechung statt, bei der unisono von den anwesenden Industrievertretern festgestellt wurde, dass einheitliche Bauvorschriften für Luftfahrtgerät in hohem Maße wünschenswert gewesen wären, auch vor dem Hintergrund des zunehmenden Exports in die USA. Im Gefolge dieser ersten Initiative entwickelte sich eine rasch zunehmende Aktivität auf Hersteller-, Airline- und Behördenseite, deren Ziel es zunächst war, eine einheitliche Musterzulassung mit einem europäischen Zulassungssystem und einheitlichen Bauvorschriften zu erreichen.

FORM-ONE als Ausgangspunkt für Part-M

Die Erstellung der dazu anzuwendenden Bauvorschriften war zwar manchmal mühsam, wurde aber in wenigen Jahren erreicht und schloss große Verkehrsflugzeuge, kleine Flugzeuge, Hubschrauber, Triebwerke, Segelflugzeuge, Motorsegler sowie Ausrüstung ein.

Einen besonderen Impuls bekam diese Entwicklung, als im Jahre 1987 die amerikanische Federal Aviation Agency (FAA) kurzfristig die Anerkennung europäischer Ersatzteildokumentation ablehnte. In enger und ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen Behörden und Industrie gelang es innerhalb weniger Wochen, das JAA-FORM-ONE zu kreieren, dass dann in intensiven Gesprächen von den beiden Behördenblöcken binnen Jahresfrist verabschiedet wurde. Dieses FORM-ONE existiert immer noch und wir halten es immer wieder in Händen, wenn wir Ersatzteile in Empfang nehmen. Es war aber auch der Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung der behördlichen Vorschriften zum Part-M, der einheitlichen europäischen Vorschrift zur Instandhaltung, welche die anzuwendende Vorschrift für unsere LTB-Nachfolgebetriebe ist.

1972 übernahm Willi Brand die Leitung des Luftfahrttechnischen Betriebes des LVB, nachdem sein Vorgänger Kurt Bilzer von heute auf morgen die Arbeit beendet hatte. Eine große Unterstützung für die Prüforganisation und auch Willi Brand war die schon damals, als Sachbearbeiterin tätige Luise Schapperer, die dem LTB bis zu ihrem Renteneintritt die Treue gehalten hatte. Willi Brand übernahm 300 ungeprüfte, rückständige Prüfaufträge in einer kleinen Kammer des LVB an der Dachauer Straße mit Akten bis unter die Decke. Der damalige LVB-Schatzmeister R. Schreiber, beruflich bei der Firma Bolkow tätig, brachte seine Kontakte ein, so dass Firmenchef Ludwig Bolkow persönlich seinen Mitarbeiter Willi Brand für zwei halbe, bezahlte Tage zwecks Unterstützung des Luftsports beim LVB freistellte.

Die erste Prüfertagung fand dann im Wienerwald am Odeonsplatz statt. Anwesend waren 15 Prüfer sowie der Leiter der damaligen LBA-Außenstelle. Am 5. Dezember 1973 wurde die Prüforganisation aus steuerlichen Gründen aus dem LVB in eine GmbH ausgegliedert, um den Verband mit dessen "wirtschaftlichem Geschäftsbetrieb" nicht weiter zu belasten und um eigenständig handlungsfähig zu sein. Wie auch heute hat das LBA damals die Nachprüfscheine akribisch geprüft und viele davon zwecks Korrektur an den LVB zurück geschickt. Um hier eine Verbesserung zu erreichen, hatte Willi Brand die Idee, den ganzen Ablauf auf EDV umzustellen. Mit Hilfe von Programmierern der Fa. Bolkow wurde eine Olivetti-Maschine programmiert und 1974 in Betrieb genommen. Das Bedrucken der Nachprüfscheine im A5-Format auf Vorder- und Rückseite war aber nicht möglich. Erst ein Urteil des Verwaltungsgerichts gegen das LBA gab den Weg des LVB für einseitige Nachprüfscheine im A4-Format frei.

Bis 1980 expandierte der Betrieb stark. Fast 50 Prüfer waren aktiv, auch wurden Ballone geprüft und im italienischen San Daniele sowie in Reutte (Tirol) existierten "Niederlassungen", dazu noch eine Funkwerkstatt in Bozen.

Prüferlehrgänge der PO-GmbH

Walter Wiegel (Landesverband Niedersachsen und LBA-Mitarbeiter), Karl Pappenberger (Hoffmann Propeller) und Willi Brand (LVB) verabredeten 1990, einen



Willi Brand übernahm 1972 den LTB des LVB und leitete ihn fast drei Jahrzehnte.

Lehrgang für Prüfer von Segelflugzeugen aus der Taufe zu heben. 1992 wurde der erste Lehrgang in Unterwössen abgehalten, aus dem seither im zweijährlichen Turnus viele der heutigen deutschen Prüfer für Segelflugzeuge hervorgegangen sind. Das LBA hatte diese Lehrgänge immer ideell unterstützt und auch eigene Leute zur Ausbildung geschickt (allerdings mit weniger Erfolg).

In 2001, nach fast dreißig Dienstjahren, übergab Willi Brand die Geschäfte der Prüforganisation in die Hände von Wolfram Wild. Seine beeindruckende Leistungsbilanz im Jahr 2001: 900 geprüfte Segelflugzeuge, 250 Motorsegler, 60 Ballone (ohne gewerblich betriebene) und 1.150 Fallschirme. Dazu kam noch die Betreuung und Prüfung von 22 Schleppwinden für Segelflugzeuge.

Auch in den folgenden zehn Jahren wurde die Prüforganisation in diesem Sinne weitergeführt. Das Auftragsvolumen konnte noch kontinuierlich gesteigert werden und erreichte zur Zeit der Umstellung auf die EASA – Richtlinien den Spitzenwert von 1164 Segelflugzeugen sowie 400 Motorseglern.

Auch die Prüferlehrgänge fanden weiterhin in Unterwössen alle zwei Jahre statt. Zusätzlich wurden im Frühjahr 2004 die Lehrgänge für Faser-Verbund-Bauweise in den Räumen der DASSU und bei der Firma AirBeck wieder aufgenommen. Sie wurden verstärkt von Prüfern für Metall- und Holz-Gemischtbauweise besucht, die



Wolfram Wild folgte Willi Brand als Prüfleiter und Geschäftsführer der Prüforganisation.

Fotos: LVB



Ingo Herbst hat die Prüforganisation viele Jahre als LBA-Prüfer und "wissenschaftlicher Berater" unterstützt.

ihre Lizenz erweitern wollten. Diese Lehrgänge waren über mehrere Jahre ein Erfolgsmodell, bis der Nachholbedarf gedeckt war.

Die Betreuung von gewerblich betriebenen Ballonen musste eingestellt werden, da der entsprechende Hauptprüfer Dr. Friedrich Gerfertz diese Prüftätigkeit nicht länger ausführen konnte.

2004 konnte die Genehmigung des LTB um ausgewählte Flugzeuge der E-Klasse erweitert werden.

Mit dem Start der EASA und der EU-VO 1592/2002 am 28.09.2003 begann auch für die PO-GmbH und den LTB die Arbeit zur Umstellung auf die neuen Richtlinien, man könnte rückblickend auch sagen ein neues Zeitalter. Es dauerte aber bis Mitte 2006, bis die EASA Vorgaben soweit verbindlich waren, dass mit der eigentlichen Arbeit, sprich Erstellung der neuen Handbücher für "Prüfen = CAMO" und "Instandhaltungsbetrieb" begonnen werden konnte. Der Antrag war schon längst gestellt,

siehe Zulassungsnummer 0503 = Nummer 3 für Deutschland. Hier gab es noch viele Abstimmungsdiskussionen zwischen PO und LBA-Außenstelle, aber auch zwischen der Außenstelle und der LBA-Zentrale in Braunschweig. Das hatte zur Folge, dass erst Ende 2007 die Genehmigung für den Instandhaltungsbetrieb "DE.MF.0503" und für die PO "CAMO DE.MG.0503" kurz vor Inkrafttreten der Verordnung im September 2008 erteilt wurden. Mit den Änderungen ging es aber lustig weiter und wir nähern uns langsam wieder an den Zustand vor dem Start der EASA.

Leider gibt es beim Status für das ausgebildete Werkstattpersonal einschließlich der Prüfer Klasse 3 bis heute noch keine befriedigende Lösung.

Der Instandhaltungsbetrieb wird vermutlich das Schicksal des LTB's erleiden, er wird sang- und klanglos untergehen. Da alle Arbeiten an unseren Luftfahrzeugen unter der ELA-Regelung durchgeführt werden können, brauchen wir den Betrieb nicht mehr. Es bleibt dann nur die CAMO als Prüforganisation, wie es die Pfl schon vor vielen Jahren war.

Text: Ingo Herbst, Wolfram Wild und Harald Görres, der das Interview mit Willi Brand führte.

Disziplin im Luftraum schafft Sicherheit und Vertrauen

Freigabepflichtige Lufträume bedürfen – wie der Name schon sagt – einer Freigabe. Nicht selten sind diese als Schutzlufträume (Klasse C und D) um Verkehrsflughäfen zu finden. Doch nicht alle Piloten nehmen es ernst, sich vor dem Einflug in einen von meist ziemlich großen Luftfahrzeugen frequentierten Raum um die erforderliche Freigabe zu kümmern.

Für solche Nachlässigkeiten sieht unser Luftverkehrsgesetz (LuftVG) empfindliche Strafen vor. Bis zu 50.000 Euro sollen hier präventive Wirkung zeigen. Nicht zu unterschätzen sind auch der Imageverlust und weitere Nachteile für alle Luftsportler, die ein solches Verhalten erzeugen. Das

beweist ein Vorfall aus jüngster Vergangenheit:

Bei hervorragenden Sichtflugbedingungen startete Ende Juli ein mit zwei Personen besetztes, einmotoriges Luftfahrzeug in Baden-Württemberg in südliche Richtung mit Kurs Schaffhausen (CH). Ein Flugplan wurde nicht aufgegeben. Die Maschine überflog das VOR Trasadingen in 3.800 Fuß mit einem Steuerkurs von 200 Grad. Die Navigationsanlage befindet sich ungefähr 15 NM nördlich von Zürich-Kloten (LSZH) und liegt somit im Nahverkehrsbebereich (TMA) des Verkehrsflughafens. Hier drang das Flugzeug in den Luftraum "C" ein, dessen Untergrenze auf 3.000 Fuß absinkt. Es wurde weder eine Freigabe eingeholt noch bestand jemals Funkkon-

takt zu einer Flugverkehrskontrollstelle. Auch ein quer zur Flugrichtung verlaufender, auffällig breiter Fluss bot keinen Anlass zur Umkehr, lediglich zu einem Sinkflug auf etwa 3.000 Fuß. Querab Birrfeld änderte der Pilot seinen Kurs und drehte nach Osten – ohne Freigabe erfolgte hier der Einflug in die Kontrollzone (CTR) von LSZH. Nach ca. drei Minuten leitete der Pilot eine Linkskurve ein und querte daraufhin mit nordöstlichem Kurs das Instrumentenlandesystem (ILS) der Betriebspiste 14. Ein vollbesetzter Airbus A-321 im Endanflug wurde zum Durchstarten angewiesen, ein A-320 musste seinen Anflug auf das ILS abbrechen und wurde umgeleitet. Das "Einreihen" der beiden Verkehrsflugzeuge führte auch bei nachfol-

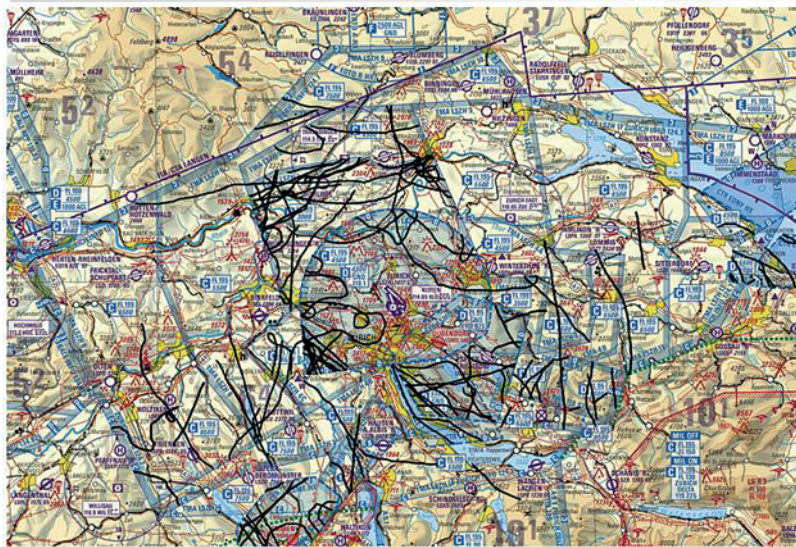
gendem Verkehr zu erheblichen Verspätungen.

20 Minuten und jede Menge "Unordnung" seit der ersten Luftraumverletzung waren vergangen, als der Eindringling die TMA-Zürich querab Schaffhausen wieder verließ. Während der gesamten Zeit wurde er von verschiedenen Flugsicherungsstellen, zivil und militärisch, auf mehreren Frequenzen gerufen – ohne Antwort. Einzig positiv anzumerken ist der eingeschaltete Transponder, weshalb noch größeres Unheil vermieden werden konnte. Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) stuft das Ereignis aufgrund seiner Gefährdung als schweren Vorfall ein. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Schweiz (BAZL) hat die Ermittlungen aufgenommen und erhält dabei Unterstützung von den deutschen Behörden. Aus heutiger Sicht wird der Vorgang juristische Konsequenzen für den Luftfahrzeugführer haben, unsicher ist nur, ob die Strafe vom BAZL aus oder über deutsche Behörden erfolgen.

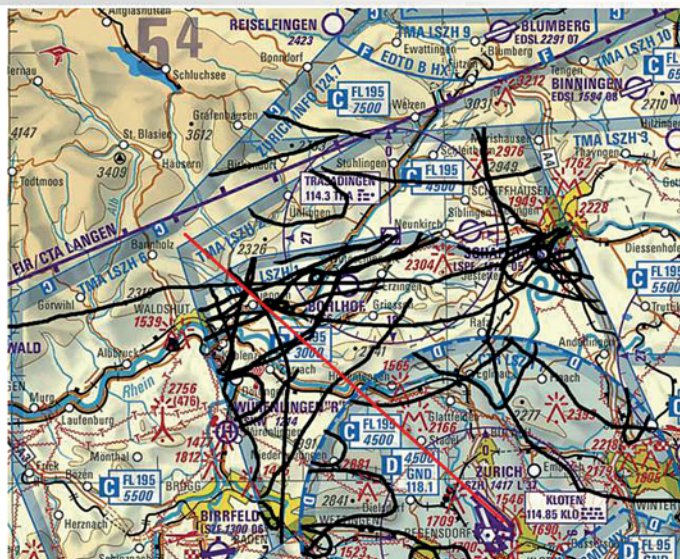
In den vergangenen Monaten hat die Schweizer Flugsicherung Skyguide eine erschreckend hohe Anzahl von Kleinflugzeugen registriert, die unerlaubt in den Zürcher Luftraum eingedrungen sind, von mehreren Beinahe-Kollisionen wird berichtet. Vermehrt seien auch unerlaubte Einflüge von deutschen Pilotinnen und Piloten festgestellt worden. Inzwischen bestehen Überlegungen, gar Forderungen, den Luftraum für VFR-Verkehr zu sperren. Das BAZL nimmt diese Vorfälle zum Anlass und weist erneut alle Luftraumnutzer eindringlich auf das anhaltende Risiko hin. Vor Jahren führte es eine Plakatkampagne zum Thema "Airspace Infringe-



Zürich / Dübendorf 2013



Zürich ILS14 2013



Grafiken des BAZL verdeutlichen, wie gravierend die Situation bzgl. Luftraumverletzungen seit Jahren um den Zürcher Flughafen ist.

Grafiken: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Flugzeugschweißer-Prüfung 2015

Das Referat Technik des Luftsport-Verbandes Bayern wird in diesem Winter wieder die Durchführung von Flugzeugschweißer-Prüfungen anbieten.

Zur Vorbereitung findet Ende Oktober/Anfang November eine eintägige theoretische Schulung statt. Diese kostenlose

Schulung ist Pflicht für die Schweißer, die ihre Prüfung verlängern wollen oder solche, die ein Schweißerzeugnis erwerben wollen.

Interessierte Techniker der Vereine können ebenfalls gerne teilnehmen. Anmeldung bitte umgehend richten an:

harald.goerres@lvbayern.de

Schweißer, die ein Zeugnis erwerben wollen, sollten das WIG-Schweißen bereits gut beherrschen.

Eine Handfertigkeitsschulung findet nicht statt. Auskünfte dazu ebenfalls unter der o.g. Email beim LVB-Vorstand Technik Harald Görres.

Benjamin Razii

ments“ durch und veröffentlichte ein Video – beides zu finden im Internet unter www.bazl.admin.ch.

Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (BWLV) und auch der Luftsport-Verband Bayern (LVB) haben dem BAZL angeboten, hier ebenfalls aktiv zu werden und die Aktion zu unterstützen. Schließlich geht es hier um den uns Luftsportlern zur Verfügung stehenden Luftraum, der durch solche Vorkommnisse stets in Frage gestellt wird. Es kann und darf nicht sein, dass wir uns derart laienhaft selbst schaden und somit ins Abseits stellen. Bislang kennt man uns als gleichberechtigten Partner in der Fliegerei, der auch zu Luftraumangelegenheiten Gehör findet. Durch Ignoranz und Sorglosigkeit weniger Piloten sind wir auf dem besten Weg, unsere Akzeptanz kaputt zu machen und das in uns gesetzte Vertrauen zu verlieren. So weit darf es niemals kommen, dazu kann und muss jeder seinen Beitrag leisten!

Tipps und Empfehlungen, um sicherer durch den Luftraum zu kommen:

- Fundierte Kenntnisse der Luftraumstruktur: eine Auffrischung schadet nie, z.B. zu Freigaben, Hörbereitschaft, Wolkenabständen, Sichten
- Sorgfältige Flugvorbereitung mit allem was dazu gehört: z.B. Wetter, Nachrichten für Luftfahrer (NfL), NOTAM, AIC, VFRBulletin, Flightlog, ggf. Flugplan
- Alternative Routenplanung z.B. für den Fall der Wetterverschlechterung
- Mit aktueller Ausgabe der Luftfahrtkarte planen und navigieren
- GPS nur zur Unterstützung der Navigation nutzen, Datenbank auf dem neusten Stand halten
- Horizontale und vertikale Planung von Flugwegen an Luftraumgrenzen vermeiden

- Eindeutig identifizierbare Navigationspunkte nutzen, Windräder sind nicht besonders gut geeignet
- Bewusst und vorausschauend fliegen: Wo befinde ich mich? Was kommt als nächstes? Welche Frequenz muss ich rasten bzw. wen muss ich rufen?
- Grundsätzlich immer den Transponder einschalten
- Kontakt zum Fluginformationsdienst (FIS) aufnehmen oder zur zuständigen Flugverkehrskontrolle, aller spätestens bei Orientierungsverlust
- Souveräner Sprechfunk: Flüssiges Anwenden der bekannten Redewendungen und Sprechgruppen. Permanentes Training hilft, so dass während des Fluges zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stehen
- Keine Ablenkung durch Passagiere zulassen

Martin Jost

IHP für Annex-II-Luftfahrzeuge

Wenn gemäß LuftGerPV §12 Abs.3 die Herstellerunterlagen direkt als "Instandhaltungsprogramm" (IHP) gelten und damit vermeintlich kein IHP erstellt werden muss, gibt es Einschränkungen. Wenn keines erstellt wird, gelten die Anforderungen der Hersteller uneingeschränkt, d.h. Verlängerungen von TBO-Zeiten oder andere Empfehlungen der Hersteller sind nicht möglich.

Damit sind z.B. die Tost-Kupplungen alle vier Jahre zu überholen und die Winter-Instrumente alle fünf Jahre nachzuprüfen. Wenn der Halter dies umgehen will, muss er für sein Luftfahrzeug ein Instandhaltungsprogramm erstellen und die gewünschten Abweichungen und Ersatzmaßnahmen darin definieren. Für die Genehmigung dieses IHP's kann er alle Verfahren des Teil-M nutzen (LBA, CAMO oder Selbsterklärung).

Harald Görres

70
1945 – 2015

		Flugzeigräder Aircraft Wheels
		Flugzeugreifen Aircraft Tires
		Hydraulisches Bremssystem Hydraulic Brake System
		Sicherheitskupplungen Safety Releases
		Selle Cables / Ropes
		Schleppseileinziehwinden Tow Cable Retractor Winches
		Start- / Schleppausrüstung Towing / Launching Equipment

TOST
Flugzeuggerätebau

Tost GmbH Flugzeuggerätebau München
Trekocher Straße 62 0-80337 München
Tel: +49-(0) 89-544 599-0 info@tost.de
Fax: +49-(0) 89-544 599-70 www.tost.de

Übersetzungen ausgewählter ADs der EASA

Seit einiger Zeit bietet der Bundesausschuss Technik des DAeC den Service einer unverbindlichen Übersetzung ausgewählter "Airworthiness Directives" (Luftfahrttechnische Anweisungen) auf den Internetseiten des DAeC an: <http://www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/uebersetzungen/>

Diese werden in der Regel von der EASA in englischer Sprache veröffentlicht und sind dann unmittelbar gültig.

Da alle bisherigen Versuche scheiterten, offizielle Übersetzungen durch die nationale Behörde oder das zuständige Ministerium zu erhalten, hat sich der Bundesausschuss Technik zu diesem Schritt ent-

schlossen. Aktuell sind u.a. die Übersetzungen der ADs der Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH eingestellt worden, welche die Muster Arcus, Duo Discus und Nimbus-4 betreffen.

DAeC-PR

Wichtige IHP-Vereinfachung für ELA 1

Halter von nicht gewerblichen Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse unter 1.200 Kilogramm (ELA-1-Flugzeuge) können ihre Instandhaltungsprogramme (IHP) per "Selbsterklärung" genehmigen. Voraussetzung ist nur ein definiertes "Minimum-Inspektionsprogramm".

Am 27. Juli 2015 trat die lang erwartete Vereinfachung in Kraft.

In der "Verordnung (EU) 2015/1088 der

Kommission vom 03. Juli 2015 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 sind die Erleichterungen für die Instandhaltungsverfahren für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt festgelegt. Sie ist ein Ergebnis der "Task Force Allgemeine Luftfahrt".

Halter von nicht gewerblich betriebenen ELA-1-Flugzeugen oder -Ballonen brauchen demnach nicht mehr zwingend eine behördliche Genehmigung für ihr Instandhaltungsprogramm. Sie haben die Wahl,

ob sie ein behördliches IHP direkt beim LBA oder ein indirektes bei einer CAMO beantragen oder per Selbsterklärung verfahren. Die jährlich vorgeschriebene Prüfung des selbsterklärten IHP erfolgt im Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeitsprüfung des Luftfahrzeuges. Die Selbsterklärung wird Bestandteil der Betriebsaufzeichnungen und muss nicht dem LBA vorgelegt werden.

DAeC-PR

74. Deutscher Segelfliegertag in Freudenstadt



Gemeinsam laden die Fliegergruppe Freudenstadt, der Baden-Württembergische Luftfahrtverband und die Bundeskommission Segelflug zum 74. Segelfliegertag am 31. Oktober 2015 ab 10:00 Uhr ins Kurhaus Freudenstadt ein.

Nach dem offiziellen Teil mit Eröffnung und Begrüßung, Berichten der Bundeskommission Segelflug, Siegerehrungen an erfolgreiche Sportler 2015 sowie der Vergabe des Hans-Schütz-Gedächtnispreises der Traditionsgemeinschaft Alte Adler folgt eine Podiumsdiskussion zum Thema: "Quo vadis IGC – Wie viele Klassen/Wettbewerbe brauchen wir wirklich?" Ab ca. 13:00 Uhr folgen dann diverse Fachvorträge.

- Alpensegelflug 2.0 – Benjamin Bachmaier
- Luftraum Deutschland, Frankreich, Schweiz – Günter Bertram, Xaver Mäder
- Never stop exploring – Bert Schmelzer
- Airbus Perlan Mission II – Miguel Iturmendi
- Ein Jahr ATO: Schwierigkeiten, Herausforderungen, Zukunft – Meike Müller

- Wellenfliegen im Schwarzwald – Philip Butz
- Anti-Doping im Segelflug – Jannes Neumann (Pflichtvortrag für Trainer)
- OGN - Open Glider Network – Gerhard Wesp
- Internationale Segelflugmeisterschaften 2015 – Teilnehmer

- 17:30 Uhr: Siegerehrung Video-Wettbewerb "Faszination Segelflug"

Begleitet wird die Veranstaltung von einer ganztägigen Ausstellung rund um den Segelflug.

Aktuelle Informationen sind unter www.deutscher-segelfliegertag.de veröffentlicht, Eintrittskarten für 9,99 Euro sind online unter www.deutscher-segelfliegertag.de/tickets erhältlich.

HM



Neue Prüfer für Trikes

Zwölf neue Prüfer der Klasse 5 mit der Zusatzberechtigung für Trikes sind

jetzt fit in Sachen Technik, Recht und Dokumentation.



Einweisungen am Anschauungsobjekt.

Beim Prüferlehrgang Ende Juli auf dem Flugplatz Plätzer erwarben die Teilnehmer die Spezialkenntnisse über Trikes. Nach bestandem Test dürfen sie sich nun um Nachprüfungen kümmern.

Zum ersten Mal bot das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) diese Fortbildung an. Alfred Kuhnert, Experte und ehemaliger Hersteller von Trikes, erklärte die theoretischen Grundlagen und gab Tipps für die Praxis. Hans Kordubel vom LTB Hessen hatte die Weiterbildung organisiert und das Trike dafür zur Verfügung gestellt.

Text/Foto: DAeC-PR

Gordon-Bennett-Rennen mit Herzschlagfinale

Wilhelm Eimers und Matthias Zenge landeten beim diesjährigen Gordon-Bennett-Rennen 2071 Kilometer entfernt vom Startort Pau in Frankreich. Nur neun Kilometer fehlten ihnen am Ende bis zu den Erstplatzierten Schweizern Kurt Frieden und Pascal Witprächtiger.

Insgesamt drei deutsche Teams nahmen an diesem traditionsreichen, aber auch wohl härtesten Gasballonwettbewerb teil. Die Teams können dabei mehrere Tage im Ballonkorb verbringen. 65 Stunden waren Eimers/Zenge beim diesjährigen Rennen in der Luft, aber entscheidend ist am Ende nur die direkte Entfernung zum Startort. 16 Teams waren in der Nacht vom 28. auf den 29. August in der unmittelbaren Nähe an den Pyrenäen gelegenen Stadt Pau gestartet. Für die meisten führte die Strecke vom

Startort zunächst westlich bis über den Golf von Biskaya, dann nördlich, später nach Nordosten. Ziel war der nordöstlichste Teil Polens. Das Problem war, dass für Weißrussland und die russische Exklave im Norden keine Einfahrtgenehmigungen vorlagen und die Länder nicht zum Wettbewerbsgebiet gehörten. Luft- und wettbewerbsrechtlich wäre die Einfahrt nach Litauen möglich gewesen. Mit den Windbedingungen und dem Verlauf des Rennens gelang es allerdings keinem Team, die schmale Passage zu nutzen.

Wilhelm Eimers und Matthias Zenge waren

die Sieger des Gordon-Bennett-Rennens 2014. Mit dem Sieg des deutschen Teams stand Deutschland als Ausrichter des Wettbewerbs 2016 fest. Die DAeC-Bundeskommision Freiballon hatte sich in diesem Frühjahr für die Bewerbung des DAeC-Landesverbandes NRW in Kooperation mit dem Niederrheinischen Verein für Luftschiffahrt 1902 entschieden. Der "60th Coupe Aéronautique Gordon Bennett" wird 2016 somit in Gladbeck starten (www.gordonbennett.aero).

Text/Fotos: DAeC-PR



Das Team Wilhelm Eimers und Matthias Zenge nach der Landung.



LVB-Segelfluglehrerlehrgang 2015

“Warum tust du dir das eigentlich an?” Eine Frage, die die Teilnehmer des Fluglehrerlehrgangs 2015 öfter zu hören bekamen. Statt Strand und Palmen standen für zehn bayerische Segelflieger insgesamt zweieinhalb Wochen Theorie- und Praxis auf dem Programm.

Da dies der erste Fluglehrerlehrgang des LVB war, der nach ATO erfolgte, war zum Zeitpunkt der Anmeldung noch vieles unklar. So konnte der Theorielehrgang statt Anfang Januar erst im Juni stattfinden und der zweiwöchige Hauptlehrgang verschob sich auf August. Nachdem die Vorausbildung im Verein und die praktische Vorauswahlprüfung mit den jeweils zuständigen Gruppenfluglehrern erfolgt war, traf sich das Team zum ersten Mal zur theoretischen Vorauswahl am 25. April in Greding. Eine bunte Truppe kam zusammen, vom noch recht jungen reinen Segelflieger bis zum erfahrenen SPL/TMG/PPL(A) Piloten. Richtig kennenlernen konnten sich die Fluglehrer in spe dann aber erst im Juni beim Theorielehrgang in Unterschleißheim. Als “ATO-Versuchskaninchen” wurde ein entsprechend auf vier Tage angepasster Theorieunterricht geplant. Neu waren “Progress Checks” in Form von schriftlichen Tests nach den jeweiligen Unterrichtseinheiten. Zum Hauptlehrgang im August war abermals Unterschleißheim die erste Station, um zunächst drei Tage Pädagogik und Methodik zu lernen und einen Probelauf der Lehrproben durchzuführen. Dann ging es endlich zum Flugplatz Dachau-Gröbenried

zum praktischen Teil des Lehrgangs. Mit Gruppenfluglehrern auf dem vorderen Sitz wurde auf den Schulbetrieb und die anstehende Prüfung glänzend vorbereitet. Die Schulung fand auf den Doppelsitzern Bergfalke III (AC Dachau), Twin 2 (DLR Oberpfaffenhofen), ASK 21 (SFC Lauf) und Arcus T (LVB) statt.

Prüfer Helmut Lichtenberg vom Luftamt Südbayern konnte sich dann mittels Lehrprobe, Kompetenzüberprüfung und drei Prüfungsflügen überzeugen, dass alle Kandidaten für ihren künftigen Einsatz als Fluglehrer bestens geeignet sind. Er ließ es sich bei der Gelegenheit nicht nehmen, Hinweise und Ratschläge für das spätere Wirken im Verein zu geben.

Ohne den großartigen Einsatz von vielen Helfern wäre der Lehrgang nicht möglich gewesen, daher gilt ein herzlicher Dank allen Ausbildern und Referenten, insbeson-

dere den Gruppenfluglehrern Franz Schütz, Peter Kreuder, Fritz Steinlehner, Alexander Allen, Matthias Weinzierl und Karl Kölle für den Einsatz als “Flugschüler”. Weiterhin Dank an die Vereine Beilngries und Schleißheim für Schleppflugzeuge, der Flugsportgruppe im DLR Oberpfaffenhofen und dem SFC Lauf für die Bereitstellung ihrer Schuldoppelsitzer und dem LVB für die Möglichkeit, den Arcus zu nutzen. Großer Dank gebührt auch dem Team des AC Dachau um den stellvertretenden LVB-Landesausbildungsleiter Franz Schütz für die freundliche Aufnahme, eine sehr gute Verpflegung und Betreuung sowie die Hilfe beim zweiwöchigen Flugbetrieb. Es waren zwei tolle Wochen, in denen viele neue Kontakte geknüpft und neue Freunde gewonnen wurden.

Text/Fotos: Thomas Kraus



Ausbilder Franz Schütz (vorne) in seiner Rolle als Flugschüler bei der Vorbereitungsbesprechung mit Fluglehreranwärter Andreas Windhard in der ASK-21.



Zehn frisch gebackene Segelfluglehrer (v.l.): Jonathan Decker, Benedikt Döller, Michael Bohlen, Günther Cordon, Matthias Meunier, Ingo Lehmann, Andreas Winhard, Thomas Kraus, Michael Kreuzer, Thomas Heuer und Prüfer Helmut Lichtenberg vom Luftamt Südbayern.

LSG Bayreuth gewinnt Segelflug-Bundesliga

Spannend wie selten war das Finale der Segelflug-Bundesliga 2015: Über vier Wochen lieferten sich die Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSG) und der LSV Schwarzwald ein hauchdünnes Kopf-an-Kopf-Rennen um die Tabellenführung der Segelflug-Bundesliga. Am Ende ging jedoch die LSG Bayreuth als Sieger "vom Platz".

Damit konnten die Oberfranken nach 2002 den zweiten Deutschen Meistertitel für sich verbuchen.

Mäßiger Start

Dabei ging es für die LSG nur mittelprächtigt los: Ein 19. Rundenplatz und gerade einmal zwei Punkte standen nach Runde eins auf dem Bundesliga-Konto. Erst durch den Sieg in der fünften Runde wurden die Ambitionen der Bayreuther auf die vorderen Plätze wieder wach. Es sollte zwar der einzige Rundensieg bleiben, aber drei Drittplatzierungen und ein zweiter Rundenplatz reichten, um ab Runde 15 die Bundesliga-Tabelle anzuführen. Immerhin hatten die Bayreuther bereits ab Runde sieben die höchste Geschwindigkeits-Summe vorzuweisen. Entscheidend für den Erfolg war letztlich die Konstanz, in jeder Runde mit mindestens drei Piloten anzutreten. Auch Nullrunden gab es für die Bayreuther dieses Jahr keine.

Weitere bayerische Teams auf vorderen Plätzen

Auch die meisten anderen bayerischen Bundesliga-Teams konnten sich kaum beklagen: Die SFG Donauwörth-Monheim belegt Rang drei, gefolgt vom AC Bamberg auf Platz vier. Die Bamberger sind erst in der zweiten Saison im Oberhaus dabei und konnten mit drei Rundensiegen sogar ihre oberfränkischen Nachbarn übertrumpfen.

Im Mittelfeld landeten der AC Ansbach auf Rang acht, der FLC Schwandorf als neunter, das SFZ Königsdorf auf Platz vierzehn und der SFV Bad Wörishofen auf dem achtzehnten Platz. Knapp dem Abstieg entronnen ist das SFZ Ottengrüner Heide durch einen fulminanten Schlussspurt auf Rundenplatz drei am letzten Bundesliga-Wochenende. Den Gang in die zweite Liga muss dagegen die LSG Hersbruck von

Bundesliga-Gründer Reiner Rose antreten. In der zweiten Bundesliga war der LVB heuer nur durch das SFZ Augsburg vertreten, das jedoch den bitteren letzten Platz erreichte und im nächsten Jahr wieder in der Qualifikations-Liga antreten muss. Dort wiederum konnte der AC Lich-

tenfels den ersten Platz erobern und darf ebenso wie der Tabellenvierte FC Moosburg und der Tabellensiebte FC Eichstätt im nächsten Jahr in der zweiten Bundesliga starten.

Daniel Große Verspohl



Lothar Schmidt hatte auf seinem letzten Wertungsflug sogar noch Zeit, seine Kameraden Friedhelm Lotte (oben) und Sebastian Baier (unten) über Bayreuth zu fotografieren.

Foto: Lothar Schmidt

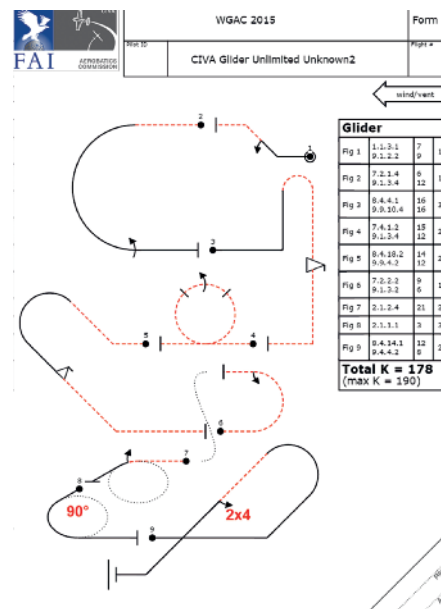
Segelkunstflug-WM – Bronze für Eugen Schaal

Eugen Schaal holte die Bronzemedaille in der Gesamtwertung der Unlimited Class bei den Weltmeisterschaften im Segelkunstflug in Tschechien.

Vom 05. bis 15. August 2015 kämpften die Piloten, bei teilweise sehr hohen Temperaturen und damit unter teils schwierigsten Bedingungen, um die Titel. Das deutsche Team mit Eugen Schaal, Markus Feyerabend und Gisbert Leimkühler erkämpfte sich dabei den zweiten Platz in der Mannschaftswertung.

Für einen bemerkenswerten Erfolg im Nachwuchsbereich sorgte Marvin Woltering, gerade 20 Jahre alt. Mit Platz sechs war er bester Deutscher in der Advanced Class, in der 47 Piloten um die Titel flogen.

DAC-PR



Programmblatt für die 2. Unbekannte der Unlimited Class.

Bayreuth siegt auch in der Segelflug-Weltliga

Von Tabellenplatz drei aus hinter dem LSV Schwarzwald und Moriarty Soaring aus New Mexico gingen die Piloten der Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSG BT) in die letzte Runde der Segelflug-Weltliga.

Doch die drei Flüge vom letzten Wertungstag, die bereits den Bundesliga-Gewinn ermöglichten, reichten aus, um auch die LSG BT weltweit auf Platz eins zu befördern. Mit einem fünften Rundenplatz und 36 Punkten ließen die Flieger vom Bindlacher Berg den vorherigen Tabellenführer LSV Schwarzwald, der nur auf Rundenplatz 21 kam, hinter sich. Moriarty Soaring wurde zwar nochmals bester US-Verein, landete als solcher aber nur auf Rundenplatz 36.

Das ist umso erstaunlicher, da das bessere Wetter in Nordamerika im August in der Vergangenheit die europäischen Titelträume zumeist zunichte gemacht hat. Doch die guten Verhältnisse im Mutterland des Segelflugs am letzten Wochenende ließen 33 deutsche Vereine auf den Plätzen vor Moriarty landen.

Die World League wird seit 2006 ausgetragen, heuer haben 1.095 Vereine aus

der ganzen Welt teilgenommen, und durch sie ist Segelfliegen die einzige Sportart mit einer weltweiten Liga. Das funktioniert, weil die Clubs in den Segelflug-Ligen nicht paarweise gegeneinander antreten wie in Ballsportarten, sondern Woche für Woche Jeder-gegen-Jeden gespielt wird. Das Ergebnis jedes Wochenendes wird in eine Reihenfolge gebracht und nach dieser bepunktet.

Wie in der Bundesliga zählen in der World League die schnellsten drei Piloten eines Vereins pro Wochenende. Gewertet werden die schnellsten 2,5 Stunden pro Flug auf vier zusammenhängenden Teilstrecken. Im Gegensatz zur Bundesliga zählen auch Flüge im Ausland und für den Rundensieger gibt es 40 statt 20 Punkte.

Mit fünf Siegen ist Albuquerque Soaring der Rekordmeister, viele Piloten aus Albuquerque fliegen seit dieser Saison unter der Flagge von Moriarty Soaring. Die LSG BT kann den Titel nun zum dritten Mal nach Deutschland holen: 2008 gewann der AC Langenselbold aus Hessen, 2011 die FLG Blaubeuren aus Württemberg.

Der jetzige weltweite Erfolg wird in der Vereinsgeschichte neben der Ausrichtung

der Segelflug-WM 1999 als einer der Höhepunkte stehen. Sportlich gesehen wiegt der aktuelle Titel vielleicht sogar etwas mehr, da die eigenen Piloten diesen Titel errungen haben. Viele Teammitglieder waren bei beiden Ereignissen federführend, allen voran Andreas Baier, damals Organisationsleiter der WM, heute Teamkapitän und Heiko Hertrich, 1999 WM-Pressesprecher und mit 13 World-League-Wertungen erfolgreichster Pilot. Insgesamt zehn Piloten waren im Laufe der Saison am Titelgewinn beteiligt: Andreas, Georg, Johannes und Sebastian Baier, Martin Brühl, Wolfgang Clas, Heiko Hertrich, Friedhelm Lotte, Alexander Müller und Lothar Schmidt.

“Nur durch die jahrzehntelange Erfahrung und das Engagement unserer Piloten, von der ersten bis zur letzten Runde jede Woche zwei Tage Zeit zu investieren, konnten wir auch als relativ kleiner Verein diese Weltklasse-Leistung erbringen,” fasste Teamkapitän Andreas Baier die Leistung seiner Vereinskollegen kurz und prägnant zusammen.

Daniel Große Verspohl



Das Dreier-Team der Runde 19 mit (v.l.) Vereinsmeteorologe Lothar Schmidt, dem Wertungsschnellsten Friedhelm Lotte sowie Teamkapitän Andreas Baier hat den Doppelsieg der LSG Bayreuth in der Welt- und Bundesliga perfekt gemacht.

Foto: Robert Niemetz

World League (Platz 1-20 von 1.095)

Rang	Punkte	Verein
1	428	LSG Bayreuth (DE)
2	418	LSV Schwarzwald (DE)
3	400	Moriarty Soaring (USA)
4	369	Warner Springs Gliders (USA)
5	320	SFG Donauwörth-Monheim (DE)
6	315	LSV Burgdorf (DE)
7	308	Aero-Club Ansbach (DE)
8	299	AC Bamberg (DE)
9	293	Southern Sierra (USA)
10	278	Soaring Society of Boulder (USA)
11	264	SFG Giulini/Ludwigshafen (DE)
12	246	Minden Soaring Club (USA)
13	241	Tucson Soaring Club (USA)
14	241	FLG Blaubeuren (DE)
15	239	FSC Odenwald Walldürn (DE)
16	229	LSV Rinteln (DE)
17	229	SFC Riesa-Canitz e.V (DE)
18	229	Fliegergruppe Wolf Hirth (DE)
19	228	SFV Bad Wörishofen (DE)
20	223	SGC Seattle Glider Council (USA)

Internationaler Bayreuth-Wettbewerb 2016

Auch 2016 wird es in Bayreuth wieder eine Segelflug-Qualifikationsmeisterschaft geben: Vom 19. bis 27. Mai, also wie gewohnt in den Pfingstferien, findet der Internationale Bayreuth-Wettbewerb statt.

Der DAeC gab kurz vor Redaktionsschluss dieses Heftes die Qualifikationsmeisterschaften für die DM 2017 bekannt. Bayreuth ist dabei eine von nur zwei Qualifikationsmöglichkeiten der Offenen Klasse. 35 Startplätze wird es am Bindlacher Berg für die Langohren geben. Daneben können 30 Flugzeuge der 18-Meter und 25 der Standardklasse an den Start gehen. Da Bayreuth die einzige Quali in Bayern ist, wird die LSG auch wieder die parallele Ausrichtung der Bayerischen Meisterschaften dieser drei Klassen bei der LVB-SeKo beantragen. Die besten bayerischen Teilnehmer einer Klasse werden dann den Landesmeistertitel mit nach

Hause nehmen. Die bayerischen Titelverteidiger sind Alexander Müller (LSG Bayreuth) in der Offenen Klasse, Michael Streit (LSC Burg Feuerstein) in der 18-m-Klasse und Simon Schröder (SFV Bad Wörishofen) in der Standardklasse.

Die Anmeldung wird wieder über das DAeC-Portal SCORE stattfinden. Das

Portal wird am 08.11. geöffnet und schließt am 22.11.

Alle Teilnehmer, die sich für eine DM qualifizieren wollen, müssen sich zwingend über SCORE anmelden. Näheres unter <http://score.daec-segelflug.de>.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



Auch 2016 starten wieder Offene, 18-m und Standardklassen auf dem Bindlacher Berg. Platz ist auf dem großen Gelände genug.

JUNKERS
Profly

...wenn Sicherheit mitfliegt!



Unser Serviceangebot umfasst:



Rettungssysteme

Rettungsfallschirme



Werkstattservice

Onlineshop



ANFAHRT



Am Flugplatz 1
95326 Kulmbach
Tel.: +49 (0) 9221 879312
Fax: +49 (0) 9221 879313
50 08 10 N / 11 27 52 E
1.6 NM N Kulmbach

www.junkers-profily.de

EDQK



Simon Schröder dominiert beim OLC Glider Race

Bei guten Wetterbedingungen fand vom 01. bis 08. August der zweite OLC Glider Race Wettbewerb auf der Wasserkuppe statt. Mit Simon Schröder notierte der OLC Glider Race einen Überflieger. Im Familienduell mit Vater Robert behielt der Junior nach sechs rasanten Luftrennen knapp die Oberhand.

Mit 48 Punkten landete Simon Schröder einen überzeugenden Sieg. Der 18-Jährige vom SFV Bad Wörishofen erlog vier Tagesiege sowie einmal Tagesplatz zwei. Er zählt für Experten zu den talentiertesten Nachwuchspiloten, die der deutsche Segelflug derzeit zu bieten hat. Nur Jan Hertrich schaffte es mit einem Tagessieg am 5. August die Dominanz der Schröders auf dem Siegerpodest zu unterbrechen. Den schnellsten Flug des gesamten OLC Glider Race verzeichnete Robert Schröder mit 134,89 km/h über eine Distanz von 235,72 km. Fehler durfte man sich in diesem Klassefeld keine erlauben. Während bei konventionellen Wettbewerben Ver-

spätungen bis zu einer Minute nur mit minimalem Punktabzug bestraft werden, kann beim OLC Glider Race ein Kreis oder Schlenker zu viel bereits eine Nullpunkte-Wertung bringen. Mit der Grand Prix Formel kann man einen Nullpunktetag eher verschmerzen und hat immer noch die Chancen tags darauf wieder mitzumischen. Spannend ist auch die Möglichkeit, den Wettbewerb nahezu live verfolgen und den besten sechs Piloten bei

ihren Rennen zuschauen zu können. Zum OLC Glider Race hat Sieger Simon Schröder eine klare Meinung: "Es hat einfach gebockt! Die Grand Prix Wertung unterstützt das offensive Fliegen". Wer Lust auf das OLC Glider Race 2016 hat, sollte sich zeitnah per Mail an den OLC wenden. Weitere Infos unter: www.gliderrace.onlinecontest.org

Text/Fotos: Lothar Schwark



Robert Schröder (2.) Sieger Simon Schröder und der Drittplatzierte Sebastian Nägel mit Reiner Rose (v.l.).

LVB-AlpenLIMA 2015

Zehn Teilnehmer waren beim AlpenLIMA 2015 in Ohlstadt Pömetried dabei. Die Bandbreite reichte vom Scheinneuling, der erst ein Jahr den Segelflugschein hat, bis zum erfahrenen Gebirgssegelflieger, der schon seit Jahrzehnten mit dem Segelflugzeug in den Bergen unterwegs ist. Die Betreuung übernahmen Ute Baranowski, Christian Kuhn und Georg Schulte.

Jeder der Teilnehmer brachte einen Sitzplatz in einem Doppelsitzer oder in einem Einsitzer mit. Zudem hatte jeder der drei Trainer einen Doppelsitzer dabei. Eine DG 500, der neue Arcus Turbo des Luftsportverbandes Bayern (LVB), sowie eine von DG für den Lehrgang zur Verfügung gestellte DG 1000 stellten sicher, dass jeder Teilnehmer mindestens einmal mit einem Trainer fliegen konnte.

Die Ohlstädter Flieger der Sportfliegergruppe Werdenfels sorgten für ein hervorragendes Umfeld. Drei Schleppmaschinen brachten das Team schnell in die Luft und

auch für das leibliche Wohl war immer gesorgt. Der Lehrgang begann samstags mit der Erledigung der Formalitäten und mit den ersten Einweisungsflügen. Aufgrund von Gewittern am Nachmittag wurden die letzten drei einzuweisenden Teilnehmer

dann am Sonntag in die Trainerdoppelsitzer gesetzt und los ging es mit den ersten Streckenfügen in das Bayerische Voralpenland. Für die Flachlandflieger war die bodennahe Fliegerei auch in größeren Höhen zunächst etwas ungewohnt, aber



Über die Wetterbedingungen beim LVB-AlpenLIMA 2015 konnten sich die Teilnehmer nicht beschweren.

Foto: Georg Schulte

dank der Unterstützung durch die Betreuer bekam man nach und nach mehr Sicherheit.

Das Wetter spielte hervorragend mit und ermöglichte an sechs von sieben Tagen mehrstündige Flüge. Da wurde die Zeit schon fast etwas knapp, um die von den Teilnehmern vorbereiteten Theorieblöcke zeitlich unterzubringen. Es reichte aber für mindestens einen Vortrag pro Vormittag. Selbst die erfahrenen Flieger und auch die Betreuer waren von dem Wetter begeistert. Es gab nahezu jeden Tag eine Steigerung. Am Mittwoch blieb kein Flug

unter fünf Stunden. Alle Teilnehmer waren im Engadin und über den Ötztaler Alpen. Als besonderes Erlebnis war an diesem Tag Streckenflugcrack Mathias Schunk vor Ort, stand für Fragen zur Verfügung und flog den Tag mit einem der Teilnehmer im Verbands-Arcus mit.

Insgesamt konnten ca. 200 Stunden geflogen und ca. 2.300 Streckenkilometer zurückgelegt werden. Jeder Teilnehmer flog mindestens fünf Stunden gemeinsam mit einem Betreuer im Doppelsitzer. Es gab nur eine einzige Außenlandung. Nicht messbar

ist der Erlebniswert, die gewonnene Erfahrung und das innere und äußere Grinsen, welches die Teilnehmer jeden Abend von einem langen Tag im Gebirge nach Ohlstadt zurück brachten. Der Alpenlima 2015 war ein voller Erfolg und die Teilnehmer werden die Tage in Ohlstadt so schnell nicht vergessen. Ein Besonderer Dank geht an die Ohlstädter für Ihre Gastfreundschaft, an DG für das bereitgestellte Flugzeug und an die Betreuer, die uns sicheres und respektvolles Fliegen in den Alpen vermitteln.

Robert Fesl

LIMA-Lehrgang in Dobenreuth

“Geringe bis mäßige Thermik”, so verhalten optimistisch klang der Segelflugwetterbericht des Deutschen Wetterdienstes für die zweite Augustwoche fast durchgehend. Bei diesen Vorhersagen unternahmen die 13 “LIMAs” und fünf Trainer den wagemutigen Versuch, ihre streckenfliegerischen Fähigkeiten zu verbessern.

Das Lehrgangsprogramm hatte folgenden Tagesablauf vorgesehen: 8.00 Uhr Flieger aufrüsten, 9.00 Uhr Frühstück, 10.00 Uhr Briefing und danach fliegen, bis die Sonne untergeht, wenigstens war das der Plan. Beim täglichen Briefing mussten sich die Piloten intensiv mit der Großwetterlage, Satelliten-, Konvektions- und sonstigen Karten sowie den Thermikvorhersagen auseinandersetzen und sich anschließend mit der Aufgabenstellung des Tages ver-

traut machen. Aufgrund der Hitze und der dadurch erst nachmittags einsetzenden Thermik waren immer noch ein paar Stunden Zeit, um sich auf die Flüge vorzubereiten, die Wassertanks (im Cockpit) zu füllen, die Aufgabe zu programmieren oder einfach im vereinseigenen Planschbecken zu warten. Ein besonderes Schmankerl waren die Doppelsitzerflüge, die u.a. mit dem LVB-Arcus T geflogen werden konnten. Für einen Astirpiloten war es eine ungewohnte Wohltat, im Arcus nach fünf Stunden Flugzeit immer noch bequem sitzen zu können. Abends oder bei längeren Wartepausen standen für die LIMAs Kurzreferate auf der Agenda. So erfolgte nebenbei quasi noch eine Theorieschulung, die von Zentriertechniken über Wettbewerbstaktik bis hin zur Funkkommunikation im Teamflug reichte. Außerdem wurden alle Flüge sowohl im Team als auch

beim Debriefing nachbesprochen, um den Lerneffekt zu erhöhen.

Ein großer Dank gilt Petrus, der den DWD Lügen strafte, dem LVB für die Überlassung des Arcus sowie die finanzielle Lehrgangsförderung und dem Team des LSC Forchheim, das uns stets mit werstattlichem Rat und Tat zur Seite stand und uns außerdem kulinarisch verwöhnten. Ein herzlicher Dank auch an die Trainer, die täglich in der sengenden Augusthitze Geduld mit uns bewiesen haben.

Der LIMA-Lehrgang in Zahlen:

- Starts (laut OLC): 80
- geflogene Zeit: 301 Stunden und 27 Minuten
- Strecke: 18.225 km (eine halbe Weltumrundung!)
- Außenlandungen: eine halbe ;)

Johannes Wilhelmy



Das Dobenreuther LIMA-Team.

Foto: Karsten Leucker

Deutschlandflug 2015 – Spannung bis zum Schluss

Der Deutschlandflug, die Traditionsveranstaltung des Motorflugsports im DAeC, fand Ende Juni in Jena-Schöngleina einen erfolgreichen Abschluss. Knapp 70 Luftfahrzeuge, darunter ein Tragschrauber, nahmen am diesjährigen Deutschlandflug teil.

Wie immer wurde in zwei Gruppen auf separaten Routen vom Start- zum Zielort geflogen. Für die Wettbewerbsgruppe war die Strecke Bitburg – Marburg – Hodenhagen – Jena geplant, während die Touringgruppe von Bitburg über Lachen-Speyerdorf, Ansbach-Petersdorf und Auerbach nach Jena fliegen sollte.

Kamen die Teilnehmer am Mittwoch noch bei schönstem Wetter in Bitburg an, überquerte am Donnerstag eine Kaltfront die geplante Flugstrecke. Auch deren Rückseite konnte die Wettbewerbsgruppe zwar planmäßig nach Marburg fliegen, für die Touringgruppe hingegen war an einen Weiterflug nach Lachen-Speyerdorf und Ansbach-Petersdorf nicht zu denken.

Ein Alternativprogramm war erforderlich

und wie schon so oft lösten Wolfgang Drexel und sein Team diese Aufgabe mit Bravour.

Am nächsten Tag war das Wetter immer noch durchwachsen, aber fliegar. In Marburg absolvierte die Wettbewerbsgruppe zunächst ihre zweite Aufgabe, einen Rundkurs Marburg – Marburg und machte sich anschließend auf den Weg nach Hodenhagen. Die Touringgruppe flog von Bitburg direkt nach Auerbach.

Am letzten Tag des Deutschlandfluges trafen beide Gruppen in Jena ein. Bei böigem Querwind wurde die Ziellandung für die Wettbewerbsgruppe zur echten Herausforderung. Die Hubschrauberpiloten und Kunstflieger absolvierten bereits ihr Programm für den "Tutima - Preis der Lüfte", der ebenfalls in Jena ausgetragen wurde.

Spannung bis zum Schluss

Mit nur drei winzigen Pünktchen Vorsprung gewannen Christiane und Axel Maurer den Deutschlandflug 2015. Die Landessieger und damit gleichzeitig Gewinner des Tutima-Preises der Lüfte in der Kategorie Na-



Die beste Jugendmannschaft: Julia Sophie Künne und Phillip Schlund.

vigationsflug heißen Helmut und Jan Felderhoff. Julia Sophie Künne und Phillip Schlund wurden als beste Jugendmannschaft geehrt und dürfen an der im kommenden Jahr stattfindenden DM in Husum teilnehmen. Informationen und alle Ergebnisse unter:

www.deutschlandflug.daec.de

Text und Fotos: Renate Heege



Ziellandung unter genauer Beobachtung.



Landeanflug beim Deutschlandflug.

FAI World Air Games Dubai 2015

Die World Air Games, die gemäß der Vorschriften der FAI (Federation Aeronautique Internationale) durchgeführt werden, finden vom 01. bis 12. Dezember in Dubai statt.

Ausrichter dieser internationalen Flugsportveranstaltung mit mehreren Disziplinen, an der die weltweit besten Athleten im Flugsport teilnehmen, sind die Vereinig-

ten Arabischen Emirate. Bernhard Drummer, Vorsitzender der LVB-Sportsparte Motorflug und des –Sportbeirates, hat in seiner Eigenschaft als CIVA (FAI Aerobatics Commission Delegate) zusammen mit seinem Stellvertreter aus dem Bereich Segelkunstflug (Manfred Echter) für die World Air Games 2015 Markus Feyerabend (Segelkunstflug), Eugen Schaal (Segelkunstflug) und Florian Berger (Mo-

torkunstflug) nominiert. Die CIVA hat inzwischen Markus Feyerabend und Florian Berger ausgewählt. Damit sind von jeweils zehn Teilnehmern pro Disziplin nicht nur zwei deutsche, sondern vielmehr zwei bayerische bzw. LVB-Vertreter unter den weltweit ausgewählten Piloten. Ausführlichere Infos unter www.worldairgames.org.

HM

1

Eine Erfahrung:
Wer abhebt,
trägt Verant-
wortung!

Allianz Versicherungsschutz für die Allgemeine Luftfahrt

Wir beraten Sie gerne –
Kontaktieren Sie uns:

Tel: 089. 38 00-19 301

Fax: 089. 38 00-30 13

luftfahrt@allianz.com

www.agcs.allianz.com

Allianz Global Corporate & Specialty

Allianz 

Deutsche Meisterschaft Motorkunstflug



Das Teilnehmerteam der Motorkunstflug-DM in Gera.

Foto: Heike Sauels

Die deutschen Meisterschaften im Motorkunstflug fanden in diesem Jahr vom 29. Juni bis 04. Juli auf dem Verkehrslandeplatz Gera statt. Die Meisterschaft eröffnete Thüringens Finanzministerin Heike Taubert. Zusammen mit Wettbewerbsleiter Jürgen Leukefeld wünschte sie der Veranstaltung einen unfallfreien Verlauf sowie gutes Wetter.

Beides traf ein. Alle vier Kategorien (Sportsman, Intermediate, Advanced und Unlimited) konnten die für den Wettbewerb vorgesehenen vier Durchgänge ohne Zwischenfälle fliegen. Zusätzlich wurde am Samstag das Final Freestyle der Unlimited Piloten geflogen.

Von Montag bis Mittwoch herrschte bestes Kunstflugwetter bei angenehmen Temperaturen und wenig Wind, am Donnerstag war es schon wärmer, am Freitag war es dann sehr heiß und das Final Freestyle am Samstag wurde zur regelrechten Hitzeschlacht. Bei 35°C im Schatten flirrte die Hitze auf der Betonplatte des Geraer Vorfeldes. Mensch und Maschine waren bis an die Grenze der Belastbarkeit gefordert und allerorten wurde versucht, mit viel Wasser von innen und außen zu kühlen. Die Dichtehöhe zwang die Piloten zusätzliche "Höhengewinnfiguren" in die Freestyle-Programme einzubauen.

Wie brachte es ein Pilot auf den Punkt: "Nach drei Figuren: no altitude; no speed; no ideas." Zur Abschlussfeier am Samstagabend hatten sich dann alle wieder ak-

limatisiert. Das Resümee der Teilnehmer: ein toller Flugplatz, eine erstklassige Flugplatz-Crew und ein rundum schöner Wettbewerb!

Heike Sauels

Gratulation

Acht der 28 Teilnehmer sind im LVB aktiv. Wir gratulieren den Bayerischen Teilnehmern ganz herzlich zu den hervorragenden Platzierungen, vor allem Wolfgang Schatz zum Sieg in der Kategorie Sportsman.

Bernhard Drummer
Spartenvorsitzender Motorflug

Wertungen

Sportsman

1 Wolfgang Schatz	LV Bayern	Super Decathlon	4.596,16
2 Petra Unger	Pitts S-1S		4.569,07
3 Martin Engler	Pitts S-2B		4.548,98

Intermediate

1 Bernhard Diehl	Pitts S-2B		6.022,84
2 Dennis Stächelin	Extra 330LX		5.753,52
3 Benjamin Stiebe	Giles G-202		4.771,56
5 Franz Eckerle	LV Bayern Decathlon		4.329,63

Advanced

1 Heintje Wyczisk	Laser 260		9.709,89
2 Dietke Clauß	Sukhoi 29		9.241,87
3 Markus Feyerabend	LV Bayern Extra 300S		8.953,51
5 Hans-Georg Resch	LV Bayern Extra 300S		8.644,82
7 Günter Fleischmann	LV Bayern Extra 300L		8.405,50
8 Michael Zacherl	LV Bayern Giles G-202		8.317,21

Unlimited

1 Heinrich Sauels	Extra 300SC		13.097,38
2 Uli Pade	Xtreme 300		12.879,37
3 Martin Albrecht	LV Bayern Extra 330SC		12.837,24
6 Claudius Spiegel	LV Bayern Extra 330LX		11.953,79



Immer wieder eine Attraktion am Himmel: Motorkunstflugfiguren.

Foto: Nata Lyubimova

Hubschrauberweltmeisterschaft 2015 in Przylep

Auf dem polnischen Flugplatz Przylep von Zielona Gora (EPZP) fand vom 12. bis 16. August die Weltmeisterschaft im Hubschrauberfliegen statt. Besatzungen aus dreizehn Ländern nahmen mit insgesamt 49 Teams teil. Deutschland nahm mit sechs Teams teil. Geflogene Hubschraubermuster waren R44, R22, H269 Schweizer, H300 und MiL 2.

Die polnischen Veranstalter um Wojciech Dobrzynski, Veranstaltungsdirektor und Präsident der polnischen Hubschraubervereinigung, erzeugten mit ihrem Luftfahrtgeist eine angenehme Atmosphäre. Mitglied der

Jury war Konrad Geißler, als einer der obersten Schiedsrichter fungierte Wolfgang Perplies, beide ebenfalls vom Deutschen Hubschrauber Club (DHC). Erwartungsgemäß belegten östliche Teams und Mannschaften fast alle vorderen Plätze. Bei den Junioren konnte der österreichische Skispringer Thomas Morgenstern mit Phillip Kohle den Juniorenweltmeister stellen. In der Mannschaftswertung gewannen Russland vor Weißrussland und der Ukraine. Deutschland belegte mit 9,1 Punkten Rückstand (von 3.600 möglichen) auf die Ukraine Platz vier. In der Einzelwertung belegten Andreas Ruebner mit Holger Wolff

Platz 14 (gute 1.128,6 Punkte) und das Team Marcel Stegmüller mit Michael Schauff landete auf Platz 17 (ebenfalls gute 1.122,8 Punkte). Bedenkt man, dass die russischen Mannschaften inklusive Weißrussland und Ukraine in den Wochen vor der Meisterschaft drei bis vier Landesmeisterschaften absolvierten und dies jedes Mal umfangreiches Training beinhaltete, stellen die Punktzahlen der DHC-Ergebnisse eine gute individuelle Leistung dar. Im Freestyle gewann Sigfried Schwarz (Blacky) auf einer Bo 105. Weitere Infos zur WM auch unter www.deutscher-hubschrauberclub.de.

Text/Foto: Axel Wingerath



Die Deutsche Delegation der Hubschrauber-WM 2015 Przylep.

LVB-Sparte Fallschirmspringen unter neuer Leitung

Bei der Versammlung der LVB-Sparte Fallschirmspringen Mitte Juli in Eggenfelden ist Monika Noll von Skydive Exit e.V. zur neuen Vorsitzenden gewählt worden.

Ihr neuer Stellvertreter ist Markus Scheuermann vom Fallschirmsportspringerclub Oberhausen (FSCO). Sein Vereinskollege Patrick Dengler hat die Funktion des Landstrainers übernommen, Franz Scheuermann bleibt LVB-Landesausbildungsleiter Fallschirmspringen.

Der frühere Spartenvorsitzende Franz Huber hatte schon vorfeld angedeutet, dass er aus beruflichen und gesundheitlichen Gründen das Amt in jüngere Hände geben würde. Huber hinterlässt einen sehr soliden Haushalt, der dazu beitragen wird, die in der Versamm-

lung beschlossenen jährlichen Maßnahmen der Sparte langfristig zu sichern. Ausführlichere Informationen dazu sind im Protokoll einsehbar, das auf der LVB-

Homepage im Bereich Fallschirmspringen, dann Spartenversammlung FAL veröffentlicht ist.

Text/Foto: HM



Monika Noll hat die Spartenleitung der Fallschirmspringer von Franz Huber (rechts) übernommen, Landesausbildungsleiter bleibt Franz Scheuermann.

LVB-Pavillon mit MFK-Team auf Sommertour

Aufgrund der Entscheidungen der Modellflugkommission des Luftsport-Verbandes Bayern (MFK), sich auch in diesem Jahr sowohl bei der Segelflugmesse in Schwabmünchen als auch beim Horizon Airmeet in Donauwörth-Genderkingen zu beteiligen, ging ein MFK-Team mit dem PR-Anhänger und dem LVB-Pavillon auf Sommertour.

Für die Segelflugmesse Schwabmünchen hatte Helmut Bauer, Bezirkssportleiter von Oberfranken, im Vorfeld der Messe mit der Firma "Der himmlische Höllein" vereinbart, das Wettbewerbsprogramm für die Klasse F5J vorzustellen. Stefan Höllein stellte dem MFK-Team spontan zwei kostengünstige Wettbewerbsmodelle zur Verfügung. Helmut Bauer, Hans Aschenbrenner, F5 Referent Hans Schelshorn sowie Barbara und Peter Stöhr, beide Wettbewerbsflieger in dieser Klasse, konnten an den Messtagen Einblicke in das Programm vermitteln und wertvolle Tipps an zahlreiche Interessenten weitergeben. Das Horizon Airmeet hat sich inzwischen als große Veranstaltung in Donauwörth-Genderkingen etabliert. Das MFK-Team nutzte auch hier die Teilnahmekance und in Ergänzung der vielfältigen Modellfluginformationen und -materialien sowie des Modellflugsimulators hatte es sich als Besonderheit für den LVB-Stand bei der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein, dem LVB-Segelflugleistungszentrum Oberfrankens, deren Segelflugsimulator ausgeliehen. Das Interesse an beiden Simulatoren war sehr groß. Teilweise mussten sich die Interessenten in einer Warteschleife anstellen. Wie bei allen Veranstaltungsbeteiligungen konnten die MFK-Mitglieder vielen Modellfliegern Fragen beantworten über Versicherungsthemen, zur Mitgliedschaft im LVB, zu Lärmpässen und Geländezulassungen sowie zur aktuell heiß diskutierten Drohnenproblematik. Etwas getrübt wurde das Engagement des LVB-Teams durch intensive Regenfälle in Genderkingen, wodurch der zweite Veranstaltungstag leider ausfallen musste. Dank an das MFK-Team mit Peter Lessner, Wolfgang Dieffenbach, Franz Brandl, Hans Aschenbrenner, Günter Hanna, Hans Schelshorn, Ulli Raab, Helmut Bauer sowie Barbara und Peter Stöhr für ihre Messestandbetreuung.

Günter Hanna



Der Flugsimulator war stets begehrt und umlagert.

Foto: Helmut Bauer



Spektakuläre Vorführung in Schwabmünchen.

Foto: Christoph Wosch



Keine Frage der Besucher bzw. Modellflieger blieb unbeantwortet.

Foto: Günter Hanna

6. Teilwettbewerb der F5B-J Bavarian Open 2015

Der Modellflug-Club Dillingen (MFC) war heuer Ausrichter des 6. Teilwettbewerbs der Bavarian Open 2015 in der Klasse F5B-J, zudem konnten sich die Piloten Punkte für die Schwäbische Meisterschaft erkämpfen.

Der 2. Vorstand des MFC und Wettbewerbsleiter Stephan Gruber freute sich bei der Begrüßung über insgesamt 21 Piloten aus insgesamt neun Vereinen, davon 15

Erwachsene und sechs Jugendliche. Der Wettbewerb fand in vier Durchgängen statt. Im Laufe der Veranstaltung wurde der anfangs noch leichte Wind zunehmend bockiger und verlangte den Piloten vor allem im letzten Durchgang doch einiges an Können ab.

Bei den Erwachsenen konnte sich Stephan Gruber vom MFC vor Gerhard Beyrle vom IFS Dischingen und Udo Brunner von der MFG Höchststadt/Aisch

behaupten. Die Jugendwertung entschied Janne Hirlinger vom MFV Burladingen für sich. Es folgte Leon Gruber vom MFC auf Platz zwei, Niko Genkinger vom MFF Bitz landete auf Rang drei.

Die MFC-Mitglieder freuen sich darauf, auch im nächsten Jahr wieder einen Wettbewerb in der Klasse F5B-J austragen zu können.

Stephan Klause



Egal ob jung oder alt, groß oder klein – stolz präsentierten die Mitglieder des MFC ihre Modelle.

Foto: Thomas Schütz

F5J-Bavarian Open in Coburg

Der Teilwettbewerb der F5J-Bavarian Open 2015 in Coburg konnte mit 21 Teilnehmern ausgeflogen werden.

Darunter waren erfreulicherweise auch drei Jugendliche, zwei weibliche Teilnehmer sowie ein Pilot aus der Hauptstadt Berlin. Während es in den ersten Runden noch recht feucht war, besserte sich das

Wetter zum Nachmittag. Trotz dieser widrigen Umstände sind die vorgegebenen zehn Minuten oft "voll geflogen" worden und auch wenn es nicht immer geklappt hat, hat es trotzdem Spaß gemacht. Dass sich zwei Holzmodelle und eine Schaumwaffel wacker geschlagen haben, ist ebenfalls noch positiv zu erwähnen. Dank vieler Sponsoren freuten

sich die Teilnehmer über zahlreiche Sachpreise. Die Ergebnisse stehen auf der Seite von Christian Karbacher, (http://www.christian-karbacher.de/f5j_2015.htm), der in bewährter Art und Weise für die EDV-Unterstützung zuständig war.

Text/Foto: Ulrich Braune



Die Teilnehmer des F5J-Bavarian Open in Coburg trotzten dem Regen und hatten einen tollen Wettbewerb.

Modellflugschautag in Kaltenreuth

Zahlreiche Attraktionen hatte der Kaltenreuther Modellflugschautag der Segelfluggruppe Kordigast Burgkunstadt zu bieten.

Es hatten sich im Vorfeld nicht nur über 40 Gastpiloten angemeldet, sondern der Vereinsvorsitzende Werner Hahn konnte auch die Burgkunstädter Bürgermeisterin Christine Fries, einige Vertreter des Stadtrats, den Bürgermeister von Altenkunstadt Robert Hümmer sowie Weismains Bürgermeister Udo Dauer begrüßen.

Vielfältig war auch das Veranstaltungsprogramm. Mit modernen Kunstflugmodellen wurden atemberaubende akrobatische Flugmanöver vorgeführt. Georg Hopf stellte seinen Kunstflugdoppeldecker zehn cm über dem Boden in die Senkrechte und ließ ihn in dieser Fluglage um sich kreiseln. Hubschraubermodelle führten Kunstflugfiguren aus. Ein Pilot schaffte es, im Rückenflug so niedrig zu fliegen, dass er fast die kurz gemähte Graspiste berührte. Nicht fehlen durften natürlich die Oldtimermodelle. Hier hatte das Vater-Sohn-Gespann Gerhard und Alexander Herrmann aus Forchheim einen riesigen Doppel- und einen Dreidecker mit je 4,20 Metern Spannweite dabei. Nach einer kurzen Startstrecke zogen diese Modelle majestätisch ihre Kreise durch die Luft. Ein weiteres Highlight bot Wolf Fickenscher von der Segelfluggruppe Kordigast mit seinem Turbinenjet. Der Antrieb ist wie eine originale Flugzeugturbine konstruiert und dementsprechend hört man in der Luft nur ein "Fauchen und Zischen".

"Bonbonbomber"

Für die Kinder gab es wie schon in vergangenen Jahren zwischen den Programmpunkten einen mit großer Freude erwarteten Bonbonabwurf. Thomas Fonfara und Robert Lieb (beide SFG Burgkunstadt)

sowie Peter Leisner (LSG Bayreuth) zogen mit ihren vollgeladenen Modellen ein paar Runden über das Fluggelände, um die Abwurfstelle gut anvisieren zu können. Mit dem Zielflug wurde genau über der geplanten Abwurfstelle die süße Last ausgeklinkt und es regnete Bonbons, Luftballons und allerlei Kleinspielzeug vom Himmel. Nachdem die Modelle wieder sicher gelandet waren, wurde die Abspernung geöffnet und die Kinder durften den Platz "stürmen". Über die Veranstaltung

hat die Segelfluggruppe vier neue Mitglieder, darunter zwei Jugendliche, gewinnen können. Auch Günter Hanna, Fachreferent für Information und Kommunikation beim Luftsport-Verband Bayern, war von der Veranstaltung, der guten Organisation und vom hohen, fliegerischen Niveau der Vorführungen sehr angetan.

Mehr Infos und Bilder unter www.sfg-burgkunstadt.de.

Text/Fotos: Werner Hahn



Oldtimermodell mit über vier Meter Spannweite.



Wolf Fickenscher (Weltmeister im Elektroflug F5B) mit seinem Modell.



Der Qualm aus dem Cockpit lässt das Modell beinahe verschwinden.

Eric Weber erneut Weltmeister in Klasse F3N

Eric Weber (25) vom MFC Grundig Fürth-Langenzenn gewann zum zweiten Mal nach 2013 und damit als Titelverteidiger die Weltmeisterschaft für ferngesteuerte Modellhelikopter in der Kunstflugklasse F3N, die vom 03. bis 11. Juli in Kärnten am Klopeinensee stattfanden.

Bewertet von fünf internationalen Wertungsrichtern mussten nach FAI Regeln Pflichtfiguren, eine selbstgestaltete Freestyle- und Musikkür geflogen werden. Nur die zehn besten Piloten aus den Ausscheidungsrunden erreichten das Finale. Von Beginn an setzte sich Eric Weber gegen starke Konkurrenz souverän an die Spitze. Nervenstark, mit absolutem Taktgefühl und seinen mit hohem Schwierigkeitsgrad versehenen Flügen absolvierte der amtierende Weltmeister aus Deutschland seine Flüge und erzielte in allen sieben Durchgängen die maximale Punktzahl von 1.000. Eric verteidigte damit überlegen seinen Weltmeistertitel vor den Piloten aus Taiwan

und Italien. Unterstützt wurde er dabei von seinem langjährigen und erfahrenen Caller Tobias Kern (27) aus Langenzenn. Ein weiterer Höhepunkt des erfolgreichen Teams werden jedoch die World Air Games 2015 Anfang Dezember in Dubai sein. Eine Art

olympische Spiele des Luftsports, an denen Piloten aus aller Welt auf Einladung teilnehmen werden.

Ursula Weber



Eric Weber (rechts) mit seinem Caller Tobias Kern und dem wohlverdienten Siegerpokal.

Foto: Klaus Weber

Großartige Luftsport-Schau am Schenkenturm

Alle zwei Jahre bietet der Flugsportverein Würzburg eine begeisternde Flugsportschau am vereinseigenen Flugplatzgelände Schenkenturm. Wie bei den vergangenen Veranstaltungen waren wieder Flugsportler mit speziellen Hochleistungsflugzeugen für Vorführungen beteiligt.

Diesmal gab es eine "Frauenpower" bestehend aus Peggy Walentin, Deutschlands einziger Wingwalkerin, die in diesem Jahr ihre Karriere beenden wird und Yvonne Schöneke, die neuerdings als beste deutsche Kunstfliegerin geschätzt wird. Yvonne Schöneke ist Lufthansakapitänin, bildet Lufthansa-Piloten aus und hat inzwischen unglaubliche 15.000 Flugstunden absolviert. Sie fliegt eine Extra 330 SC mit einem 350PS-Motor und muss bei ihren verschiedensten Kunstflugfiguren bis zu 10 g aushalten.

Die weiteren Piloten gelten alle als bedeutende Flugakrobaten, z. B. Wolfgang Seitz mit seiner in Russland konstruierten Yak 55, deren 435 starker Motor das Flugzeug wie einen Hubschrauber senkrecht



Start frei für Wingwalkerin Peggy Walentin.

schweben lassen kann. Dr. Benjamin Schaum präsentierte seine Yak 52, einen ursprünglich zweiseitigen Militärtrainer mit einem 9-Zylinder-Motor mit 3.255 PS. Segelflug-Akrobatik zeigte Christoph Zahn, der einen Nachbau des legendären

Habicht-Kunstflugzeugs flog. Das Kunstflugteam Franken erweiterte das Programm mit zwei Lo-100- Segelflugzeugen. Deren Piloten Michael und Peter Hofmann präsentierten u.a. Spiegel- und Synchronflug.

Zu Beginn der Programme waren auch die Modellflieger aktiv. Besonders auffallend war der Nachbau der SR-71. Das Düsentriebwerk des von seinem Erbauern Gerhard und Matthias Blaß gesteuerte Modell erlaubte Platz-Überflüge mit bis zu 250 km/h. Würzburger Modellflugpiloten waren Stefan Kuhn mit einem motorstarken Turbinen-Helikopter und Alexander Bergmann mit einem raffinierten Doppeldecker. Neben den Flugvorführungen konnten Hubschrauber besichtigt und Segelflugsimulatoren getestet werden, Kinder konnten unter Anleitung Modellflugmodelle zusammenbauen und auch Rundflüge über Würzburg wurden vielfach getätigt. Mit fast 5.000 Besuchern waren die Verantwortlichen des FSC Würzburg sehr zufrieden.

Text/Foto: Dr. Hilmar Beck

F5J-Wettbewerb der FVE Erlangen

Bei bestem Wetter fand Mitte Juli der erste von der Flugsportvereinigung Erlangen ausgerichtete F5J-Wettbewerb statt. Insgesamt nahmen 26 Erwachsene und fünf Jugendliche teil, von denen die jüngste Teilnehmerin gerade mal acht Jahre alt war.

Sie alle kamen nicht nur aus bayerischen Vereinen zum Pinzberger Fluggelände, sondern auch aus Hessen und Baden-Württemberg. Geflogen wurde in fünf Vorrunden gefolgt von zwei Fly-Offs.

Bei guter Thermik gelang es den Teilnehmern oft, die geforderten zehn Minuten Flugzeit voll zu machen, so dass dann im Pulk gelandet werden musste. Am Ende errang Hans-Joachim Bosch vom MFC Burgau den ersten Platz gefolgt von Peter Stobinski aus Rommelshausen und Klaus Bungeroth von der FV Erlangen auf Rang drei. Gleich am Sonntag folgte dem Wettbewerb das in Erlangen ja schon seit vie-

len Jahren regelmäßig durchgeführte F3B-A-Fliegen mit insgesamt 23 Teilnehmern aus 13 Vereinen.

Auf dem Siegetreppchen standen hier am Ende Robert Gramß (MFSG Mailtal; 1.

Platz), Georg Körner (FC Nürnberg; 2. Platz) und Claus Scholz (MG Filseck; 3. Platz).

Text/Foto: Dr. Michael Klotz



Start zu einem der Vorrundenflüge.

AeC Teuschnitz im Bavarian Open Wettbewerbsfieber

Am 11. und 12. Juli 2015 fanden zwei Teilwettbewerbe im Bavarian Open beim Aeroclub Teuschnitz (AeC) statt. Den Auftakt bildete der F3K-J Wettbewerb (HLG-Jedermann).

Eine Pilotin und acht weitere Piloten, darunter ein Jugendlicher, stellten in sieben Flugaufgaben ihr Können unter Beweis. Den ersten Platz belegte Roland Börder aus Neumarkt; auf Rang zwei landete Robert Grams aus Bamberg und den dritten

Platz erreichte Friedrich Hiltner aus Altdorf. Erster Jugendlicher war Johannes Störh vom MFC Merkendorf.

Am Sonntag stand der F5B-J Wettbewerb auf dem Programm. 13 Piloten machten sich auf den weiten Weg zu den Frankwaldhöhen des AeC Teuschnitz. LVB-Referent für die Klasse F5 Hans Schelshorn vom MBC Geretsried ließ es sich trotz einer ca. dreieinhalb stündigen Fahrzeit nicht nehmen, an diesem Wettbewerb teilzunehmen. Bei gutem, thermischem Segelflug-

wetter siegte Heiko Koch vom SFG Burgkunstadt, ihm folgte Adolf Nüßlein vom AeC Teuschnitz und als Drittplatzierter komplettierte Udo Brunner von der MFG Höchstadt/Aisch das Siegerpodest. Von den 13 Teilnehmern erreichten elf Kandidaten eine C-Leistung (größer 1.800 Pkt. von 2.000 Pkt), ein Beleg für die "harten Platzierungskämpfe". Die Endergebnislisten sind auf der LVB-Homepage veröffentlicht.

Text/Foto: Günter Hanna



Die Teilnehmer der Bavarian Open-Wettbewerbe in Teuschnitz.

Bavarian Open 2015 – Abschlusswettbewerbe in Kulmbach

Die Bavarian Open 2015 waren auch in diesem Jahr wieder ein toller Wettbewerb. In der Klasse F3B-A, dem Thermikflug nach Windenstart, konnten 25 von insgesamt 47 Teilnehmern drei Teilergebnisse nachweisen und somit in die Gesamtwertung gelangen.

Tobias Schua entschied das Rennen für sich, gefolgt von Josef Ott auf dem zweiten Platz und Georg Körner auf Rang drei. Jan Christoph Weihe, Michael Kreß und Janik Kunzmann siegten bei der Jugend. Vielen Dank an die Ausrichter Kulmbach-Willmersreuth, Weißenburg, Erlangen und Kulmbach-Modellflugvereinigung.

Die neue Klasse F5J lockte 51 Teilnehmer zu den Wettbewerben. Hier gelang es 18 Teilnehmern die drei Teilergebnisse nachzuweisen. Es siegte Hans Deuschle vor Dietmar Forkel und Kurt Genkinger. Anna Schütz, Markus Janzer und Friedrich Tharant belegten Platz eins bis drei der Jugend. Die Sieger der Bavarian Open 2015 wurden mit Pokalen des LVB belohnt, über-

reicht durch den LVB-Präsidenten Ulrich Braune und Stadträtin Heike Vogel. Vielen Dank auch hier an alle Ausrichter, insbesondere den neu hinzugekommenen Wettbewerb in Bitz, der unter der Regie von Jürgen Reinecke (DMFV) eine gut gelungene Startveranstaltung war. Im September fand noch ein F5J-Meeting in Karbach bei Würz-

burg bei Peter Deivel geben. Für 2016 können wir auf fünf Teilwettbewerbe hoffen, da sich der DJK Karbach mit einbinden wird. Für weitere Veranstalter sind wir jederzeit offen, spricht unseren Landessportleiter oder mich einfach an.

Text/Foto: Helmut Bauer



Freudestrahlend erhielt Anna Schütz den Siegerpokal der Jugend.

Bavarian Open im Saalflug

Fliegen bei 32 Grad in der DJK-Turnhalle Ingolstadt, das ist nur etwas für absolute Idealisten – und die gibt es im Saalflug offenbar noch genug.

Unter den zahlreichen jugendlichen Teilnehmern befand sich eine Gruppe von sechs Gymnasialschülern/innen aus Stade mit ihren Lehrern und Betreuern. Dank der

guten Organisation durch den Modellflugclub Ingolstadt und der Modellflugjugend München konnte der Wettbewerb von insgesamt fünf Saalflugklassen reibungsfrei durchgeführt werden. Bayerische Jugendmeister wurden Janik De Brabant (TH30) und Hannes Einberger (F1M-L). Die Veranstaltung einer offenen Meisterschaft bewährte sich in dieser Sparte schon

mehrfach, da nur so genügend Piloten teilnehmen. So konnten bei der Bavarian Open auch neue Verbindungen in den hohen Norden geknüpft werden. Zum Thema Saalflug finden heuer auch wieder zwei Workshops in der Flugwerft Schleißheim statt (<http://www.deutsches-museum.de/flugwerft>).

Text/Foto: Dr. Heinrich Eder



Urkundenvergabe an die Teilnehmer der Saalflug-Wettbewerbe in Ingolstadt.

1.000 Jahre Salmdorf 350 begeisterte Gäste beim MCM-Modellflugtag

Mitte Juni fand in Salmdorf das Modellflug-Jubiläumsfliegen des Modellbau Club München (MCM) im Rahmen des 1.000 Jahr-Festprogramms des Ortes statt. Das Flugfest erinnerte im Rahmen des Festjahres an den früheren, über 50 Jahre benachbarten Flughafen München-Riem.

Martin Metzger, Vorstand des d'Salmdorfer e.V.: "Früher musste man sein Gespräch unterbrechen, wenn ein Flieger zum Starten oder Landen ansetzte. Heute sind wir begeistert, was der Modellflugverein in unserem Ort für eine außerordentliche Show hinlegt." Und das dachten auch rund 350 weitere Gäste, die dem Programm staunend und immer wieder ap-

plaudierend folgten. Wolfgang Berner, Pressesprecher des MCM: "Es macht einfach Spaß, wenn der ganze Ort begeistert mitmacht. Wir haben extra für den Flugtag eine Staffel von 14 Styroporfliegern gebastelt, die zur Fuchsjagd und dem Ballonstechen und Limbofliegen eingesetzt wurden." Da ging auch schon mal der ein oder andere Flieger zu Bruch. Aber bei hervorragender Verpflegung durch den MCM und d'Salmdorfer e.V. war das schnell vergessen. Die Initiatoren überlegen schon, ob man nicht auch den 1001. Geburtstag von Salmdorf wieder mit einem Jubiläumsfliegen feiern sollte.

MCM-Schnupperflugtag
Eingebettet in das Jubiläumswochenende

fand zum fünften Mal ein MCM-Schnupperflugtag statt. 50 Kinder kamen in den Genuss, Balsagleiter zu basteln, am Flugsimulator das Fliegen zu üben und mit dem Lehrer-Schüler-System selbst ein Modellflugzeug zu steuern. Bei schönem Wetter, aber einigen Windböen, haben die Kinder das Steuern der Modelle gut beherrscht. Es waren einige sehr talentierte Nachwuchspiloten dabei. Bei den demonstrierten Flugkünsten des eigenen Nachwuchses, dazu einer guten Verpflegung wurde es den Eltern nicht langweilig, sie durften nach den Kindern die Modelle auch mal steuern und waren ebenso begeistert.

Text/Fotos: Wolfgang Berner



Gerne gaben die "MCM-Profis" Infos zur Wirkungsweise der Fernsteuerungen.



Wurfgleiterbau beim Schnupperflugtag.



Interessiert verfolgten die Besucher die Modellflugvorführungen.

Me-109-Pilot noch einmal in der Luft

Beim Tag der offenen Tür am Flugplatz Bayreuth am 14. Juni war auch der 95-jährige Heinz Denke aus Eckersdorf unter den Besuchern. Wie für fast 500 andere Besucher war es sein Wunsch, einmal in die Luft zu gehen. Wieder einmal, denn Heinz Denke war schon mit Anfang 20 Pilot.

Bereits Ende der 30er Jahre hatte er sich freiwillig zur Luftwaffe gemeldet, um sich den Traum vom Fliegen erfüllen zu können. Dann geriet er in die Schrecknisse des Zweiten Weltkrieges. Mit der Junkers 52 erledigte er Transportflüge, u.a. über das Mittelmeer nach Afrika. Aber auch als Bomberpilot auf der He 111 und Jagdflieger auf der legendären Me 109 wurde er eingesetzt. Auf 126 Feindflüge ist er gekommen und musste auch zwei Abschüsse durchstehen. Er ließ im Gespräch keinen Zweifel daran, für wie schlimm er die Brutalität des Krieges hält. Aber die Begeisterung für das Fliegen an sich will er sich dadurch bis heute nicht nehmen lassen.

Umso mehr freute er sich nach dem Krieg über jede friedliche Gelegenheit, wieder fliegen zu können. Zwar hatte er keine Möglichkeit mehr, einen zivilen Flugschein zu erwerben, nahm aber dankend an, wenn ihm ein Mitflug angeboten wurde. So auch am Tag der offenen Tür. Er konnte sein Patenkind überreden, ihn zum Tag der offenen Tür zu fahren, "nur zum Schauen". Natürlich kam am Ticketstand die Frage auf, ob es nicht doch möglich wäre zu fliegen, obwohl er inzwischen auf einen Rollstuhl angewiesen ist. Die LSG-

Piloten verfügen nach zwei Veranstaltungen mit dem VdK in den letzten Jahren über genügend Erfahrung mit Rollstuhlfahrern und wussten genau, wie sie ihn in der Cessna des Vereins platzieren konnten. Zusammen mit Pilot Gerhard Johannes ging es dann auf dem Co-Pilotensitz für eine Viertelstunde über Bayreuth, Eckersdorf und den Mistelgau. Die Freude über das erneute Erlebnis Fliegen war ihm nach der Landung deutlich anzusehen.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



Der frühere Me-109-Pilot Heinz Denke (vorne) und Cessna-Pilot Gerhard Johannes.

Doppelte Ehrung für Bayreuther Wolfgang Heim

Zum Abschluss seiner Fluglehrertätigkeit sind dem dienstältesten Fluglehrer der LSG, Wolfgang Heim, gleich zwei Ehrungen zuteil geworden: Der Luftsport-Verband Bayern verlieh ihm die Fluglehrer-Ehrendadel in Gold und der Bayerische Landessportverband die Verdienstnadel in Gold mit Kranz.

Heim war seit 1970 ehrenamtlich als Fluglehrer für die LSG tätig. Er bringt es auf über 3.600 Starts mit dem Motorsegler und knapp 4.000 Segelflugstarts, größtenteils mit Flugschülern. Schon seine ersten beiden Flugschüler machten große fliegerischen Karrieren: Sein allererster Flugschüler war der heutige 1. Vorsitzende der LSG Johannes Bühler, inzwischen hauptberuflich Kapitän und Fluglehrer für Airbus A 330 und A 340. Fast gleichzeitig war Anfang der 70er Jürgen Raps in der Segelflugausbildung, später langjähriger Chefpilot der Lufthansa und einer der ersten vier Linienpiloten weltweit mit Typenberechtigung für den A 380. Auch viele Mit-

glieder des heutigen Bundesliga-Teams der LSG haben bei Wolfgang Heim die Kunst des Fliegens gelernt. "Super, die Jungs", sagt der pensionierte Rektor der Schule St. Johannis dazu. Aber auch organisatorisch hat Heim in der LSG viel bewegt: Über Jahre hingen die Sommerfluglager am Bindlacher Berg an ihm, der als Lehrer den August frei machen konnte und den Familienurlaub dafür immer in den

September verschieben musste. Im winterlichen Theorieunterricht hat Heim 42 Jahre lang das Fach Luftrecht übernommen, "weil es kein anderer machen wollte". So wird die LSG auch auf Wolfgang Heims Fluglehrertätigkeit zurückblicken: Pflichtbewusst, engagiert und doch immer mit einer Prise Humor.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



Der Bayreuther Fluglehrer Wolfgang Heim.

Reiher III am Bindlacher Berg zu Gast

Ein selbst für Bayreuther Verhältnisse ungewöhnliches Segelflugzeug war im Juli am Flugplatz Bindlacher Berg zu Gast: ein DFS Reiher III mit Knickflügeln; Konstruktionsjahr 1937, Baujahr 2000-2008.

Der Reiher wurde von der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug konstruiert, der ersten wissenschaftlichen Institution, die sich Luftfahrt-Innovationen auf Basis des Segelflugs verschrieben hatte. Konstruiert wurde der Reiher für den Rhön-Wettbewerb 1937. Kein Exemplar des Reihers überstand den Krieg, auch die Originalpläne waren vernichtet.

Eine Gruppe Osnabrücker Oldtimer-Segelflieger setzte sich dennoch Anfang der 90er in den Kopf, einen flugfähigen Reiher nachzubauen. Aus Büchern und Fotografien und anfangs noch mit Unterstützung des einstigen Konstrukteurs Hans Jacobs gelang es, neue Baupläne zu erstellen. Von 2000 bis 2008 verwirklichten sie den Nachbau und seit 2011 verfügt der Reiher über eine Zulassung. Zwanzig Jahre Arbeit stecken also in diesem Flieger.

Einer der drei Erbauer, Stephan Krahn

vom Osnabrücker Verein für Luftfahrt, bringt seinen diesjährigen Fliegerurlaub mit dem Reiher und einer Gruppe seines alten Vereins AC Bonn-Hangelar am Flugplatz Bayreuth und hofft auf viele schöne Flüge über Oberfranken mit seinem selbst gebauten Flieger: "Weil die Region landschaftlich und thermisch so schön ist,

haben wir uns dieses Jahr für Bayreuth entschieden." Wer also rund um Bayreuth ein Flugzeug mit geknickten Flügeln am Himmel gesehen hat, hat keinen Knick in der Optik, sondern Stephan Krahn und seinen Reiher im Blick gehabt.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl



DFS Reiher III des Osnabrücker Vereins für Luftfahrt am Flugplatz Bayreuth-Bindlacher Berg.

Tombola-Gewinner fliegt Bundesliga

Andreas Grandel, Gewinner eines Segelfluges bei der Tombola des Bayreuther BRK-Kinderhauses, kam in den Genuss, mit Streckenflieger Heiko Hertrich von der Luftsportgemeinschaft

Bayreuth in der Bundesliga an den Start gehen zu dürfen. Grandel hatte bei der Tombola gleich mehrere Lose gezogen und tatsächlich den erhofften Segelflug gewonnen.

Heiko Hertrich, der dem BRK den Gewinn zugesagt hatte, lud ihn dann in Bundesliga-Runde sechs zum Flugplatz ein. Andreas Grandel erlebte vom Aufbau des Flugzeugs über die Team-Besprechung der Bundesliga-Piloten alle Vorbereitungen live mit. Um halb zwölf ging es per Windenstart in die Luft.

Entlang der Fränkischen Alb ging es bis Aalen und auf einem ähnlichen Weg wieder zurück nach Oberfranken. 462 km Strecke standen am Ende in der Wertung, und viel wichtiger, 93,3 km/h für die Bundesliga. Grandel zeigte sich nach der Landung begeistert von diesem Erlebnis und war beeindruckt, wie weit man ohne Motorkraft nur durch Aufwinde kommen kann.



Heiko Hertrich (links) mit Tombolagewinner Andreas Grandel vor Hertrich's ASH 25.

Text/Foto: Daniel Große Verspohl

Oldtimer Fliegerfreunde Franken gegründet

Am Bayreuther Flugplatz schloss sich unter dem Namen Oldtimer Flieger Freunde Franken (OFFF) ein Verein von Haltern historischer Flugzeuge zusammen. Ziel ist die flugfähige Erhaltung der Flugzeug-Oldtimer und der enge Austausch der Piloten untereinander. "Das Fluggerät soll regelmäßig geflogen und dabei einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden", heißt es im Satzungsentwurf.



Oldtimer Flieger Freunde Franken

Als Oldtimer sehen die Oldtimer Freunde dabei Flugzeuge an, deren Konstruktion mindestens 50 Jahre zurückliegt. Dabei ist es egal, um was für eine Art Flugzeug es sich handelt. Somit reicht die Spanne

schon unter den Gründungsmitgliedern vom einsitzigen, holzbeplankten Segelflugzeug bis hin zu einer T-6, dem US-amerikanischen Trainingsflugzeug aus dem

Zweiten Weltkrieg mit einem 600-PS-Sternmotor. Zehn Gründungsmitglieder umfasst der Verein. Zusammen verfügen sie über zwölf Oldtimer, darunter eine Goevier, ein Grunau Baby und auch eine T-6. "Der Verein soll nicht auf Flugzeuge vom Bayreuther Flugplatz beschränkt bleiben, sondern Oldtimer-Freunden aus ganz Franken offen stehen", betont der 1. Vorsitzende Hartmut Fiedler.

Beim Tag der offenen Tür des Bayreuther Flugplatzes am Sonntag, den 14. Juni konnte sich der neu gegründete Verein mit seinen Flugzeugen erstmals der Öffentlichkeit präsentieren.

Daniel Große Verspohl

Schleißheimer Segelflieger zu Gast in Neresheim

Zum sechsten Mal war der Patenverein der Neresheimer Segelflieger, der LSC Ikarus Schleißheim zum gemeinsamen Fluglager zu Gast in Neresheim.

Auch dieses Jahr wurde die Gruppe von Mitgliedern des Aeroclub München verstärkt. Wie immer zeigte sich die schwäbische Alb von ihrer besten Seite, nämlich mit genau dem Wetter, das die Segelflieger so lieben: frische Kaltluft, die langanhaltende Thermik spendiert und so den Piloten herrliche Flüge in der reizvollen Landschaft des Härtsfelds ermöglicht. Es ist für die Piloten aus München immer wieder ein Genuss, im unbeschränkten Luftraum der schwäbischen Alb dem umweltfreundlichen Luft-

sport Segelflug zu frönen. Antriebslos Strecken von über 400 km zurückzulegen, ohne einen Tropfen Benzin zu verbrauchen, einzig mit der Kraft der Sonne und unseren Atmosphärenströmungen, zeichnet die wahren Naturliebhaber aus. Wer sonst, wenn nicht Segelflieger, weiß um die Verletzlichkeit unserer dünnen Lebensschicht, unserer Atmosphäre Bescheid. Der Ikarus war dieses Jahr wieder mit einer Reihe von unterschiedlichsten Flugzeugmustern am Start: LS 7, Astir, Ventus, ASK 21, Pilatus B4, K 8, Libelle, Moskito, ein toller Querschnitt durch die gängigsten Segelflugzeugmuster der jüngeren Epochen.

Wenn die Flieger vom Ikarus zu Gast in Neresheim sind, lebt ein klein wenig der

alte Geist des Hornberges oder der Rhönflieger auf, als der Segelflug noch in den Kinderschuhen steckte und das Lagerleben auf dem Hornberg oder der Wasserkuppe organisiert werden musste. Genau so war es erstmals dieses Jahr in Neresheim auch. Immer zwei Piloten waren in der Küche aktiv, um die hungrige Meute am Abend mit ordentlicher Verpflegung zu versorgen. Und das klappte hervorragend! Segelfliegen ist ein Gemeinschaftssport mit allem Für und Wider und ist eine Schule des Lebens. Was gibt es Schöneres, als die Welt von oben zu sehen und ihr ein klein bisschen zu entrücken.

Text/Foto: Severin Lohberger



Die Teilnehmer des Fluglagers 2015 in Neresheim vom Ikarus Schleißheim und Aeroclub München mit den Gastgebern der SFG Neresheim.

Seniorenachmittag mit Sommerfest beim Ikarus Schleißheim

Bei strahlendem Sommerwetter konnten der Seniorenachmittag des Ikarus und das anschließende Sommerfest des Flugplatzes Schleißheim stattfinden.

Der Seniorenachmittag des Ikarus, der inzwischen zur alljährlichen Institution geworden ist, ist viel mehr, als es das bloße Wort ausdrückt. Es ist die wunderbare Gelegenheit, all die Personen am Flugplatz zu begrüßen, die in der Vergangenheit das

Fundament gelegt haben, damit die heutigen jüngeren Mitglieder ihre Freizeitbeschäftigung weiter ausüben können. Bezeichnend ist, dass die Jugend des LSC Ikarus es sich nicht nehmen ließ, die langjährigen Mitglieder und Stützen des Vereins am Kuchenbuffet zu bewirten. Dort saßen viele tausend Flugstunden beisammen und es gab interessante Geschichten zum Schleißheimer Flugplatz zu hören. Das gemeinsame Sommerfest, zu dem alle ansässigen Flugplatzvereine eingela-

den waren, wurde auch von einer Abordnung des Schleißheimer Patenvereines aus Neresheim von der schwäbischen Alb besucht.

Sie überreichten dem LSC Ikarus ein kulinarisches Gastgeschenk, das noch am selben Abend seine Freunde fand. Erfreut waren die LSC-Verantwortlichen auch über das Kommen des Schleißheimer Bürgermeisters.

Text/Foto: Severin Lohberger



So viele Fliegerstunden auf nur einem Foto.

LSC Ikarus ehrt Stephan Kmoch

Das Sommerfest des Ikarus LSC Schleißheim war der passende Rahmen zur Ehrung des langjährigen Fluglehrers Stephan Kmoch.

Der erste Vorstand des Ikarus, Michael Bauer, überreichte Stephan Kmoch die Ehrenurkunde und die Ehrennadel des Luftsport-Verbandes Bayern in Silber für die langjährige und verantwortungsvolle Tätigkeit als Fluglehrer des Ikarus. Schon viele Generationen von Flugschülern haben bei ihm erfolgreich das Fliegen gelernt und nicht wenige konnten Dank der fundierten Ausbildung den Sprung in eine berufliche Karriere als Linienpilot schaffen.



LSC-Vorstand Michael Bauer zeichnete Stefan Kmoch (links) mit der LVB-Fluglehrerehrennadel in Silber aus.

Text/Foto: Severin Lohberger

Sunrisefliegen beim LSV-Regensburg

“Es gibt Leute, die am Morgenrot was auszusetzen hätten, wenn sie je früh genug dazu aufstünden.” – Zitat von Henry David Thoreau. Um herauszufinden, ob im LSV-Regensburg solche Mitglieder vorhanden sind, machte der Verein am 15. Juli 2014 die Probe aufs Exempel.

Nachdem der Termin für ein Sunrisefliegen sehr spontan festgelegt worden war, trafen sich 13 Vereinsmitglieder um vier Uhr Ortszeit zum Aushallen auf dem Segelfluggelände Oberhinkofen. Der Aufbau des Starts, der Winde und der Transport der Segelflugzeuge zum Startpunkt erfolgte in noch absoluter Dunkelheit, ohne Eile und in gespenstischer Stille. Trotzdem war nach einem nur ca. halbstündigen Aufbau alles für die ersten Starts bereit. Genau eine halbe Stunde vor Sunrise startete der erste Motorsegler zu einem Erkundungsflug und die Piloten konnten die Morgendämmerung aus der Luft bestaunen. Pünktlich zum Sonnenaufgang starteten dann auch die ersten Segelfluggpiloten an der Winde, um mit diversen Kameras und Actioncams ausgerüstet die Morgenröte im Bild festzuhalten und die absolut ruhige Luft zu genießen. Auch an die anwesenden Flugschüler wurde seitens des Fluglehrers Heinz Schoen gedacht, indem er sich um eine seiner Meinung nach völlig unchristliche Zeit für Schulstarts zur Verfügung stellte. Die kurzen Platzrunden wurden für viele Übungen genutzt. Highlights waren sicherlich die

Landeanflüge im Seitengleitflug, die in Formation sowie höchster Präzision bis zum Aufsetzen durchgeführt wurden. Nach 28 Starts mit Segel- und Motorsegelflugzeugen waren alle fliegerischen Bedürfnisse befriedigt und es konnte zu

einem gemütlichen Frühstück übergegangen werden. Ach ja, die Eingangsthese aus dem Zitat konnte beim Luftsportverein nicht bestätigt werden.

Text/Fotos: Roland Pschorn



Landeanflüge im Seitengleitflug waren u. a. Highlight beim Sunrisefliegen in Regensburg.



Der Flug in der Morgendämmerung – einfach unbezahlbar.

Modellflugzeugbau in Bad Rodacher Schule

Im Rahmen der Nachmittagsbetreuung fand an der Grund- und Mittelschule das Projekt “Modellflugzeugbau” statt.

Dazu bot Michael Fröhling vom Aero Club Coburg an, gemeinsam mit seinem Vereinskollegen Klaus Günter Horn den 20 Kindern der Offenen Ganztageschule und Mittagsbetreuung an einem Nachmittag das Modellfliegen näher zu bringen. Die Vollblutpiloten hatten alles dabei. Immer mehr Kinder wurden im Laufe des Nachmittags von den imposanten Modellen magnetisch angezogen und bestaun-

ten die Technik und Vorführungen. In der Praxis konnten die Schülerinnen und Schüler sich am Flugzeugsimulator selbst testen, denn das Starten und Landen von Modellen will gelernt sein und kann in der Realität ein kostspieliges Unterfangen sein. Des Weiteren hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, ihr eigenes erstes Modellflugzeug zu bauen und mit nach Hause zu nehmen. Zwischen den Baueinheiten zeigten die Profis auf dem Sportplatz ihre großen Modelle in Aktion. Nils Florschütz, ein elf-jähriger Junge, der in der Offenen Ganztages-

schule betreut wird, flog seinen Styroporflieger “Magnum” und sein Papa Michael Fröhling präsentierte den elektrisch betriebenen Hubschrauber “Jet Ranger”. Alle, die durch diese Aktion einen Anreiz für ein neues Hobby gefunden haben, wurden eingeladen, den Aero Club zu besuchen, donnerstags in der COJE (früher Stadtjugendheim) in der Modellbauwerkstatt zu basteln und auf dem Modellflugzeugplatz mit vereinseigenen Einsteigerflugzeugen das Fliegen zu lernen.

Cornelia Stärker

Penzberger Schnupperfliegen

14 Kinder und Jugendliche konnten am 08. August 2015 erleben, wie es ist, "einmal Pilot zu sein".

Der Modellflugclub Penzberg hatte Kinder und Jugendliche im Rahmen des Ferienprogramms der Stadt Penzberg auf das Fluggelände in Habach eingeladen, um auszuprobieren, wie es ist, ein Modellflugzeug zu steuern. Verschiedene Modelle

standen hierfür zur Auswahl. Neben Segelflugmodellen und Elektroseglern gab es auch die Möglichkeit, einen eigenen Wurfgleiter zu bauen. In vier Gruppen eingeteilt, war am Ende jeder einmal an jeder "Station", und so konnte dem abschließenden Wurfgleiter-Wettbewerb nichts mehr im Wege stehen. In drei Disziplinen (Weitflug, Punktlandung und Zeitflug) wurde getestet, wer sein Modell am besten gebaut

hatte. Großen Spaß hatten alle beim abschließenden "All up, last down", bei dem es darum ging, am längsten in der Luft zu bleiben. Trotz sehr heißer Temperaturen hatten alle eine Menge Spaß und wer weiß – vielleicht startet ja der ein oder andere Schnupperer bald mit seinem eigenen Modell.

Text/Foto: Daniela Allnoch



Auch wenn die Temperaturen den Kindern einiges abverlangten, präsentierten sie am Ende gerne ihre Wurfgleiter.

Mallertshofener Ferientag

Der schöne Ferientag der Stadt Unterschleißheim ist ein wichtiger und anerkannter Bestandteil vom Kultur-Angebot für junge Leute. Auch der ansässige Modellflugverein Mallertshofener Modellflug Gruppe (www.mallertshofener-mfg.de) trug heuer wieder mit der Möglichkeit des "Lehrer-Schüler-Fliegens" dazu bei.

Die eingesetzten Modelle, entweder mit einem Benzin- oder Elektromotor ausgestattet, hatten eine Spannweite von ca. 1,5 Meter. Nach dem vom Lehrer durchgeführten Start übergab dieser die Steuerung mittels Taster an der eigenen Fernbedienung an das Schüler-Pult und zurück, wenn die Situation es erforderte. Pilot und Co-Pilot sind dabei im steten

Dialog, geben Anweisungen, Tipps, und die Ansage, wer gerade das Flugzeug tatsächlich steuert.

Bis hin zu einer sauberen Landung konnten sich die durchweg talentierten Kinder im Laufe des Nachmittags steigern. Auch einige interessierte Väter trauten sich die Funktion eines Co-Piloten zu übernehmen. Zum Basteln und Mitnehmen stellte der Verein kleine Wurfgleiter bereit, die so gleich am Platz ausprobiert werden konnten. In diesem Jahr gab es wiederum eine besondere Attraktion: ein Multicopter, der senkrecht aufstieg und wahlweise eine Kiste mit Gummibären-Packungen oder einen "echten" Fallschirmspringer nach unten entließ.

Das Fliegen und die Anwesenheit der Gäste zogen sich weit über das offizielle Ende hinaus. Es war für alle Beteiligten ein sehr gelungener Tag, der hoffentlich lange in positiver Erinnerung bleiben wird.



Spannweite gleich Körpergröße, dafür aber sehr großes Interesse und viel Spaß. Foto: Peter Rath

Robert Wondra

VFR-Flug aus Tröstau in die Türkei

Richard Prell und Bernd Hilpert sind nach eigener Aussage schon viel und weit in Europa im Sichtflug unterwegs gewesen, entweder mit Motorseglern ihres Vereins LSV Schönbrunn-Wunsiedel oder mit einem privaten UL: Schnell war ein neues Reiseziel beschlossen: Istanbul. Bernd Hilpert hat der Redaktion von "Luftsport in Bayern" (LiB) einen sehr umfangreichen Reisebericht übermittelt, nachfolgend ein paar Auszüge daraus. Falls jemand ähnliche Vorhaben plant oder Interesse an ausführlicheren Infos hat, steht Bernd Hilpert dafür gerne zur Verfügung.

"Auf der Suche nach neuen Zielen waren Richard und ich uns schnell einig: Istanbul muss es werden. Dieses Ziel bedarf allerdings einer ausgiebigen Planung. Es mussten Navigationskarten für die Sichtfliegerei für alle Länder auf dem Weg besorgt werden. Für Tschechien, Österreich und Ungarn kein Problem. Schon ab Serbien und Montenegro fing es aber an schwierig zu werden. Für die Kartenher-

steller hört Europa da langsam auf. Mazedonien, Bulgarien und die Türkei stellten große Probleme dar.

Mit Hilfe der deutschen Flugsicherung in Langen bei Frankfurt konnten wir die restlichen Informationen über Einreisegenehmigungen, zu beachtende Vorschriften in den jeweiligen Lufträumen, über festgelegte Sperrgebiete oder vorgeschriebene Sichtflugstrecken und Einflugpunkte in das jeweilige Staatsgebiet einholen. Die Einreisevorschriften: EU-Mitgliedsstaat oder nicht, Schengen-Mitgliedsstaat oder nicht waren nachzuprüfen. Eine weitere Notwendigkeit war, herauszufinden welcher Flugplatz angefliegen werden muss, um dort alle notwendigen Formalitäten erledigen zu können: Einreise (Passkontrolle), Zoll, Flugplanaufgabe für den Weiterflug usw. Das kann nur auf international eingestuften Plätzen erfolgen. Richard feilte tagelang an einer möglichst gradlinigen Streckenplanung zum Zielflugplatz Hezarfen.

Am 30. Juni war es dann soweit. Bei schönstem Flugwetter starteten wir un-

sere Reise durch Tschechien und Österreich, westlich Wien vorbei, dem Balaton nach bis nach Siofok in Ungarn, unserem ersten Tagesziel. Da Ungarn EU- und Schengen-Staat ist, war eine Landung nach 660 km Flugstrecke auf dem kleinen Privatplatz in Siofok-Kiliti kein Problem.

Am nächsten Morgen, flogen wir weiter nach Sarmellek, dem 85 Kilometer entfernten International Airport, um die Ausreise nach Nis in Serbien zu regeln. Nach Custom und Flugplanaufgabe ging es bei super Flugwetter nach Süden dem ersten Pflichtmeldepunkt BAREB zum Überflug der Grenze zwischen Ungarn und Serbien entgegen.

Schließlich erreichten wir den Grenzmeldepunkt TADAM an der serbischen Grenze und wurden von Budapest an Beograd FIS übergeben. Ab dem Flughafen Jagod hätten wir laut Flugplan eine ausgewiesene Sichtflugstrecke über fünf Pflichtmeldepunkte in Richtung Nis-Konstantin-Veliki International Airport abfliegen sollen. Das wurde aber von dem Controller per Funk abgeändert. Er gab uns



Start frei für ein Flugabenteuer in die Türkei.



Die beiden Tröstauer Piloten während ihres Türkeiaufenthaltes.

eine völlig andere Strecke und Flughöhe an, die wir natürlich sorgsam abarbeiteten. Nach weiteren 650 km erreichten wir Nis. Der Weiterflug am nächsten Tag gestaltete sich schwierig. Der Dispatcher verlangte von Richard für den Weiterflug kein geplantes Direkt nach Corlu/Türkei, sondern eine Route, die er mit unseren Möglichkeiten nicht planen und auf unseren Karten nicht darstellen konnte. Nach langer Diskussion wurde ausgehandelt, von Nis nach Sofia/Bulgarien zu fliegen, um dort nach der Landung einen weiteren Flugplan zu errichten, der uns dann endgültig in die Türkei führen könnte. Die Pflichtmeldepunkte, die wir im Flugplan nach Sofia anzugeben und abzufliegen hatten, waren

glücklicherweise in der uns zur Verfügung stehenden Karte angegeben. Also Neuplanung, mit der der Dispatcher sichtlich zufrieden war. Der Flugplan wurde genehmigt, die Internierung aufgehoben. Dort, natürlich nach Bezahlung von Lande- und Handlinggebühren, gerieten wir in die Hände von zwei bezaubernden und hilfreichen AIS (Air Information Service) Mitarbeiterinnen, die mühsam aus ihren Unterlagen uns Geo-Koordinaten der verlangten Routing-Points und VFR-Strecken heraus suchten. Diese konnten wir dann mit Hilfe unseres mitgeführten Laptops in unsere digitale Flugkarte einarbeiten. Nach Genehmigung des Flugplans flogen wir das vorletzte Leg an diesem ereignis-

reichen Tag bis Corlu-Tekirdag an der Marmaraküste, im europäischen Teil der Türkei.

Nach einer problemlosen Abfertigung von Zoll und Einreise konnten wir das letzte Stück zu unserem Zielflughafen Herzafen antreten und bekamen sofort einen Stellplatz zugewiesen. Insgesamt waren wir 9,58 Stunden reine Flugzeit unterwegs und haben dabei 1.136 nautische Meilen (2.100 Kilometer) innerhalb von drei Tagen zurückgelegt.

Nach drei erlebnisreichen Tagen in Istanbul traten wir den Heimflug an. Über Corlu, vorbei an Burgas und Varna ging es zunächst zum Flughafen Constanta in Rumänien. Es folgte Tuzla mit einem länge-



Anflug auf den Flughafen von Sofia.

ren, privaten Aufenthalt. Nach unserem Weiterflug war gewitterbedingt Siofok unser nächster Flugplatz. Dieser war zwar "out of Service", aber nach der Landung unterstützte uns trotzdem ein großes Helferteam, das ist Gastfreundschaft!

Das nächste Ziel hieß eigentlich Vilshofen, aber auch hier zwang uns das Wetter zu einer Alternative mit Landung in Linz. Von dort aus folgte dann ein entspannter Direktflug, aber mit mindestens 40 bis 50

km/h Gegenwind, durch den Bayerischen Wald nach Tröstau. Die Wetterstimmung des sich nahenden Abends war traumhaft. Mein Fotoapparat glühte. Um 20.16 Uhr Ortszeit setzten wir in Tröstau nach 160 Meilen (300 Kilometern) auf. Im Fichtelgebirge hatten wir keinen Funkkontakt mehr mit München FIS, und da wir durch das späte Starten in Linz und die durch den starken Gegenwind verursachte längere Flugzeit schon 30 Minuten über der im

Flugplan angegebenen Ankunftszeit (ETA = Estimated Time of Arrival) waren, klingelte mein Mobiltelefon und die Flugsicherung fragte nach unserem Verbleib. Damit war unser "Abenteuer-Flug" in den Orient über 24 Gesamtflugstunden und 2.500 nautischen Meilen (4.650 Kilometern) glücklich beendet. Mal sehen, was uns als nächstes einfällt."

Text/Fotos: Bernd Hilpert

Tollkühne Modellflieger erobern Segelfluggelände

Wer Anfang Juli auf den Flugplatz Altdorf-Hagenhausen der Stöckelsberger Segelflieger im Post-Sportverein Nürnberg kam, traute vermutlich seinen Augen nicht. Es schien, als wäre die gesamte Flugzeugflotte des Vereins geschrumpft.

Auf dem Vorfeld standen Miniaturausgaben der "Großen" und stahlen diesen fast die Schau. Hübsch anzusehen waren sie, mit ihren bunten Lackierungen. Ob im Tiger-Look, in Tarnfarbe, türkis, gelb oder rot; sie alle hatten einen unglaublichen Charme und man merkte ihnen die Liebe ihrer Erbauer, der Modellflieger des MSV Jurahöhe Altdorf an.

Majestätisch anmutend, mit ihrem bulligen Rumpf und den großen Flächen (z.B. zwölf Meter Spannweite) düste die Trans-All im Schatten des Ahorns. Dass eines

der Flugzeuge sogar mit einem detailgetreu nachgebauten Instrumentenbrett ausgestattet war, versteht sich von selbst.

Und als dann gegen 16 Uhr die Flugvorführungen der Kleinen begannen, kamen die Post-SV-Segelflieger doch ein wenig ins Staunen. Was die Modellpiloten mit ihren fliegenden Kisten vorführten, ließ die Fliegerherzen höher schlagen. Abrupte Seitenwechsel, hochgezogene Fahrtkurven, Loopings, Rollen, Rückenflug, schnelle Dreh- und Wendemanöver, ja sogar eine Verfolgungsjagd. Dabei ging es darum, eines der meterlangen Bänder, welches jeweils am Rumpf der drei teilnehmenden Flugzeuge befestigt war, zu durchtrennen.

Wer glaubte, dass Superman nur dank filmtechnischer Tricks fliegen kann, wurde eines Besseren belehrt. Der ca. einen Meter große blau-rot bemalte Comic-Held

düste mit Karacho über dem abgesperrten Areal und überzeugte uns sogar davon, dass man zum Fliegen nicht immer ein Seitenruder braucht. "Er kann nur die Beine auf und ab bewegen, aber Kurven kann er trotzdem", freute sich Klaus Seibold nach der Vorführung seines Modells. "Schade, dass es heute zu heiß gewesen ist, denn einmal in einem richtigen Flieger zu sitzen, das hätte mir schon gefallen", bedauert ein anderer Pilot später beim Essen. "Das finden wir auch, aber kommt einfach wieder vorbei und dann fliegen wir 'ne Runde mit euch", versprach Vorstand Raimund Jonas. Bei so einer Hitze, da waren sich die Segelflieger alle einig, überlässt man es gern mal den anderen, in die Luft zu gehen, und guckt zur Abwechslung mal nur zu.

Text/Foto: Rosi Blasen



Die tollkühnen Modellflieger des MSV Jurahöhe Altdorf waren mit ihren fliegenden Kisten zu Gast bei den Stöckelsberger Segelfliegern.

Sommerlounge Fichtelgebirge

Anfang August fand in Tröstau die inzwischen dritte "Sommerlounge Fichtelgebirge" statt.

Die Luftsportvereinigung Schönbrunn-Wunsiedel war nicht nur mit einem Infostand über das Segelfliegen beteiligt, sondern bot Interessenten auch das Mitfliegen in einem Doppelsitzer an. Als Ausrichter der Som-

merlounge fungiert der Förderverein "Lebens- und Wirtschaftsraum Fichtelgebirge", der für die Daheimgebliebenen, aber auch für Gäste ein umfangreiches Programm mit innovativen Projekten und attraktiven Aktionen aus der Region zusammengestellt hatte. Der Förderverein ist ehrenamtlich tätig, arbeitet über die Grenzen der Gebietskörperschaften hinweg nach dem

Motto Vernetzen, Entwickeln, Umsetzen und hat sich zum Ziel gesetzt, das Image des Fichtelgebirges zu verbessern. "Jeder kann mitmachen und sich für das Fichtelgebirge engagieren", so die stellvertretende Fördervereinsvorsitzende Sybille Kießling. Die Tröstauer Segelflieger mussten da nicht lange überlegen.

Bernd Hilpert



Der Infostand der Tröstauer Segelflieger mit (v.l.) 1. Vorstand Bernd Hilpert, MdB Dr. Hans-Peter Friedrich, Landrat Dr. Karl Döhler und Werner Kusa, 2. Vorstand.

Foto: LSV Schönbrunn-Wunsiedel

Nachrufe

LSC Schliersee trauert um Willi Übelhack

Willi Übelhack gehörte zu den Gründungsmitgliedern des Luftsportclubs Schliersee und war 64 Jahre Mitglied im Verein. Im Jahre 1951 begann man in einer Bayrischzeller Werkstatt das Höhenleitwerk des ersten Segelflugzeuges, einer Mü 13 E zu bauen. Hier war Willi Übelhack bereits fleißig als Jugendlicher mit dabei. Über viele Jahre unterstützte er unseren Verein, als der LSC Schliersee über keinen eigenen Flugplatz verfügte und von Flugfeld zu Flugfeld mit einem Segelflugzeug vagabundierte. 1964 gelang es dem Verein in Geitau-Mieseben einen eigenen Segelflugplatz zu errichten. Hier war unser Willi Übelhack aktiv dabei und schulte auf dem Segelflugzeug Mü 13 E zur Erlangung des Luftfahrerscheins. Fast jedes schöne Wochenende verbrachte unser Kamerad Willi Übelhack auf dem Segelflugplatz in Geitau. Er war ein sehr be-

gaber Flieger, der seinen Sport über alle Maßen liebte. Seine kameradschaftliche, freundliche Art war sehr beliebt bei seinen Segelflugkameraden. Am 22. April 1979 war ein rabenschwarzer Tag im Leben unseres Kameraden Willi Übelhack, er stürzte auf der Ostseite des Vogelsang am Sudelfeld mit seinem Segelflugzeug, aus ungeklärten Gründen ab. Doch er hatte Glück im Unglück und überlebte diesen Absturz schwer verletzt. Willi Übelhack hatte eine widerstandsfähige Natur und überstand diverse Knochenbrüche und den Schock. Nach seiner Genesung unterstützte er die Geitauer Segelflieger als Windenfahrer und Helfer in allen Belangen am Flugplatz. Er stieg auch wieder in ein Segelflugzeug und flog mit seinen besten Kameraden durch die wunderbare Bergwelt Österreichs, Italiens und der Schweiz. Besonders die Flüge zu den Drei Zinnen und rund um das Matterhorn



Wilhelm Übelhack. Foto: Familie Übelhack

begeisterten ihn sehr. Bis in sein hohes Alter hat ihn der lautlose Flug nicht wirklich losgelassen und er kam immer gerne zum Flugplatz in Geitau. Deine Segelfliegerkameraden werden dich vermissen und Dir stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Herbert Scholl

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 Plötz (MP), Christoph Schönemann (CS), Frank Dörner (FD), Sabrina Paulus (SP)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4-2015 ist der 04.11.2015.

Früherer LVB-Präsidialrat Max Fischer verstorben

Mitte Juli ist der frühere Präsidialrat des Luftsport-Verbandes Bayern Dr. Max Fischer verstorben, der dieses Amt für den Bezirk Oberpfalz in den siebziger Jahren inne hatte und Mitglied des LVB-Präsidiums war. Der CSU-Politiker war von 1959 bis 1972 Landrat von Cham. Als MdL fungierte er später für einige Jahre als Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen.

Dr. Max Fischer wurde vor allen Dingen durch seine private Annäherungspolitik zur damaligen Tschechoslowakei bekannt. In diesem Zusammenhang ging beim Innenministerium in München ein Fernschreiben mit dem Text "zähmt Euren wild gewordenen Landrat" ein. Durch seine guten Beziehungen mit der CSSR konnte er damals u.a. einige Flugzeuge, die sich über den Eisernen Vorhang verirrt hatten, ohne Probleme im Flug zurück



Max Fischer mit dem früheren Ministerpräsidenten Franz Josef Strauß.

Foto: LVB-Archiv

bringen. Darunter war auch eine Maschine, mit der sich der frühere Kunstflugweltmeister Manfred Strößenreuther in der Anfangszeit seiner Fliegerei über die Grenze verirrt hatte.

Egolf Biscan

Nachruf für Hans Singer

Der Fliegerclub Nürnberg und die Flugsportvereinigung Erlangen trauern um ihr Ehrenmitglied Hans Singer, der Ende Mai im Alter von 87 Jahren verstarb.

Die Erlanger und Nürnberger Segelflieger verdanken Hans Singer sehr viel – nicht zuletzt die Existenz ihres Flugplatzes. Er hat den Hetzleser Berg Anfang der 60er Jahre als Landeplatz für die Segelflieger entdeckt. Mit der Seilwinde in Großenbuch startend absolvierte er zunächst einige Probelandungen auf dem Hetzleser Plateau. Es folgten intensive Verhandlungen mit den Eigentümern der landwirtschaftlich genutzten Flächen. Ergebnis der damaligen Bemühungen ist unser heutiger Sonderlandeplatz Hetzleser Berg. Hans Singer wurden im Laufe seines fliegerischen Lebens zahlreiche Ehrungen zuteil. So erhielt er die LVB-Ehrennadel in Silber (1961), die LVB-Ehrennadel in Gold (1965) und die LVB-Fluglehre Ehrennadel in Gold (1982). 2011 durften wir ihm zudem die goldene Daidalos-Medaille überreichen.

Besonders imponierte uns, dass Hans Singer bis ins hohe Alter ein begeisterter



Ehrenmitglied Hans Singer.

Foto: FC Nürnberg

aktiver Segelflieger geblieben war. Jedes Jahr unternahm er zahlreiche Streckenflüge, vorzugsweise in den Alpen, die er bereits in jungen Jahren fliegerisch erkundet hatte. Wir werden ihn vermissen und ihm stets ein ehrendes Gedenken erhalten.

Die Vorstandschaft des
Fliegerclub Nürnberg

und der Flugsportvereinigung Erlangen

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.

Ihr Ansprechpartner:

Frank Peter Dörner, Rechtsanwalt, Fachanwalt für Verwaltungsrecht, Diplom-Luftfahrtsachverständiger



air-law.de

Kanzlei Sonderflughafen Oberpfaffenhofen, Friedrichshafener Str. 1, D-82205 Gilching
Kanzlei Murnau am Staffelsee, Straßäcker 21, D-82418 Murnau
Zentrale Postanschrift: Kanzlei Frank Dörner, Postfach 1123, D-82411 Murnau
T. +49 (8841) 62876-60, F. +49 (8841) 62876-61, doerner@air-law.de