



Luftsport *Touch the sky* in Bayern

Ausgabe 1-2016

VERBAND

Neue LuftVO
veröffentlicht

SPORT

World Air Games
Dubai 2015

TECHNIK

Windkraftanlagen
in Flugplatznähe

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

DAeC aktiv!	4	Mai 2016: UL-DM in EDMT	30
EDITORIAL	5	Chartermöglichkeit des LVB-Ultraleicht-Gleitsegelflugzeugs "Banjo"	30
VERBAND		Fluglehrerbesprechung der Oberpfälzer Fluglehrer	31
AERO 2016 vom 20.-23. April in Friedrichshafen	6	Segelkunstflug-Grundlehrgang in Schweinfurt	31
Vorerst keine EU-Förderung für Funkgerätetausch	6	Fortgeschrittenenlehrgang für Segelkunstflug in Bayreuth	32
LVB-Verbandsarbeit 2016 +	7	Erklär-Video für Segelflugausbildung	32
DAeC-Mitgliederversammlung	8	Neue Freiballon-Geländegutachter im LVB	32
Endlich neue LuftVO veröffentlicht	9 - 10	Allgäuer Segelflugwoche 2016	33
Arbeit im LVB-Ausschuss Unterer Luftraum München und Nürnberg	11	50. Allgäuflug am 7. Mai in Leutkirch	33
Hohe Anerkennung für die Arbeit der Luftrettungsstaffel Bayern	12	Fallschirmsprung-Lehrerweiterbildung in Oberhausen	34
Ein Defibrillator am Flugplatz kann Leben retten	13	Saisonabschluss der bayerischen Freiflieger	34
LVB-Bezirksversammlung Oberpfalz	14	F5J Bavarian Open 2016	34
"AMU 100" – Allianz erweitert Versicherungspaket	14 - 15	Bayerischer Modellfliegetag 2016	35 - 36
28. Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren vom 14. bis 27.08. in St. Auban	15	CLUB-NEWS	
JUGEND		FSC Altfeld freut sich über neuen Scheininhaber	38
Wenn wir nicht fliegen ... dann fahren wir Ski	16	Streckenflug in Altfeld wieder in Mode	38
Termine Luftsportjugend Oberpfalz	16	Flugsportverein Erlangen-Nürnberg 2015: Gelungene Neustrukturierung in Mittelfranken	39 - 40
TECHNIK und UMWELT		Straubinger Ehrenmitglied Martin Eigert 90	40
Windkraftanlagen in Flugplatznähe gefährden den Flugbetrieb	17 - 19	Rock im Hangar 2016 beim SFC Lauf	40
ACAM-Team beim LSC Schleißheim	20	Streckentraining mit Weltmeistern – in den unendlichen Weiten Namibias	41 - 44
"Techniker-Gesprächsrunde" mit BMVI und LBA	20	Welle über Innsbruck gefällig?	44
UL-Prüferlehrgang	20	AC Greding trauert um Max Neumeier	45
"In-Depth-Survey" auch in Alt-/Neuötting	21	LSV Irsingen/Hesselberg trauert um Karl Pomp und August Stadelmann	45
Oberflächentechnik: Lackerhalt – Aerodynamik – Ästhetik	22	Nachruf Erwin Wendel	46
SPORT		FSCW trauert um Fritz Därr	46
LSG Bayreuth Mannschaft des Jahres	23	FSCW-Ehrenmitglied Otto Wanke verstorben	47
World Air Games in Dubai	24 - 27	Nachruf Erwin Haug	47
Bayreuth-Wettbewerb zugleich Bayerische Segelflug-Meisterschaft	27	IMPRESSUM	47
Deutscher Hubschrauber Club bei World Air Games in Dubai	28 - 29	TITELBILD	
		Markus Feyerabend über der Palmeninsel von Dubai bei den World Air Games 2015	
		Foto: Markus Feyerabend	1

DAeC aktiv!

Neue Bestimmungen und Gesetze sind für Piloten der Allgemeinen Luftfahrt und ihre Luftsportvereine häufig mit enormen, finanziellen Belastungen verbunden. Vorschriften für Transponder, für Inspektionen und Wartung und jetzt für die Umrüstung der Funkgeräte zehren die Ressourcen der Flugzeughalter auf. Viele Vereine überlegen, ob sie ihren Flugzeugbestand reduzieren müssen.

Gerade im Zuge der europäischen Gesetzgebung haben Luftsportler und ihre Vereine beachtliche Summen investieren müssen. Über die finanziellen Belastungen hinaus können die rechtlichen Vorschriften beispielsweise mit Bestimmungen für Ausbildung und Flugbetrieb, Luftraumbeschränkungen sowie Änderungen im Vereinsrecht den Flugbetrieb ernsthaft gefährden. Der DAeC war und ist deshalb auf allen Ebenen aktiv, Entwürfe für Ge-

setze und Verordnungen zu kommentieren. Er arbeitet in den verschiedenen Gremien für luftsportfreundliche Entscheidungen mit. Die ehrenamtlichen Funktionäre investieren hunderte Stunden. Sie werden von hauptamtlichen Kräften unterstützt, die recherchieren, die Themen aufbereiten, dokumentieren und Ergebnisse veröffentlichen.

Dafür, dass sich die Arbeit lohnt, gibt es gute Beispiele. Die GA Roadmap der EASA ist auch auf solchen Einsatz der ehrenamtlichen Funktionäre in Europa zurückzuführen. Diese Gespräche sind unverzichtbar, denn immer noch werden Regularien der kommerziellen Luftfahrt einfach auf die Allgemeine Luftfahrt übertragen.

Aber nicht immer gelingt es, nachteilige Bestimmungen abzuwenden. In derartigen Fällen bleibt der DAeC aber weiter aktiv, um zumindest die Folgen aus Beschlüssen abzumildern.



*Udo Beran
DAeC-Generalsekretär*

+++ save the date +++



BAYAIRN 2016

Landesjugendtreffen der Bayerischen Luftsportjugend

FLIEGEN

COOLE WORKSHOPS

PILOTEN-PARTY

und vieles mehr
erwartet DICH ...

02. - 04. September 2016
Flugplatz Burg Feuerstein - EDQE

Ihr wollt auf dem Laufenden bleiben?
Folgt uns unter www.luftsportjugend.bayern oder auf facebook!

#airgasmus

LVB Aktivitätsrate steigt

Die Temperaturen steigen langsam wieder, Bäume, Sträucher und Blumen beginnen zu blühen und natürlich ist auch die Vorfreude auf die beginnende Flugsaison groß.

Doch auch zu anderen Themen und Vorhaben stehen derzeit Aktivitäten an. Im Editorial der vergangenen Ausgabe haben wir über das Ausscheiden der früheren LVB-Mitarbeiterin Petra Böhm und über das Vorhaben einer Arbeits- und Aufgabenanalyse in der LVB-Geschäftsstelle informiert. Mit Abschluss der LVB-Vorstands-Klausurtagung Anfang März liegen nun die Ergebnisse vor.

Die Startphase der komplexen Materie "ATO" – inhaltlich, organisatorisch und personell – ist nun erfolgreich bewältigt. Die vielen Gespräche mit den bayerischen Landesluftfahrtbehörden und die nun erforderliche Phase der Auditierungen von über 120 LVB-Vereinen in der ATO können aber nicht mehr zusätzlich von den Mitarbeitern der LVB-Geschäftsstelle bewältigt werden.

Ergänzung des LVB-Geschäftsstellenteams

Deshalb suchen wir ab sofort für unsere ATO eine Betriebsleiterin/einen Betriebsleiter. Eine entsprechende Stellenausschreibung ist auf Seite sieben dieser Ausgabe veröffentlicht.

Sabrina Paulus, die seit November 2014 als Werkstudentin für Information und Kommunikation (LuK) tätig war, hat ihr Stu-

dium nun beendet und startet in Kürze in die Berufswelt. Bevor sie uns verlässt, arbeitet sie aber noch ihre Nachfolgerin Anabelle Menzner ein, die uns ab sofort im LuK-Bereich unterstützen wird. Zusätzlich suchen wir eine weitere Werkstudentin oder einen Werkstudenten für weitere Aufgabenpakete mit u.a. der Übernahme organisatorischer Tätigkeiten für LVB-Veranstaltungen und des Ausleihmanagements (Juniorpilotscheinkoffer, Messestand etc.).

Inzwischen hat sich ein Großteil der Verbandsarbeit auf den Austausch von Emails verlagert. Dazu gehören vor allem Anfragen von LVB-Vereinen und Mitgliedern. Diese überwiegend schriftliche Bearbeitung erfordert ein wesentlich höheres Zeitbudget als früher, weshalb wir beschlossen haben, zukünftig fixe Telefonzeiten für die Erreichbarkeit der LVB-Geschäftsstelle einzuführen. Die LVB-Prüforganisation hat sich dem Vorhaben bereits angeschlossen. Ab sofort sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LVB-Geschäftsstelle von Montag bis Donnerstag von 9:00 bis 12:30 Uhr sowie von 14:00 bis 16:00 Uhr erreichbar; freitags bis 13:00 Uhr.

World Air Games Dubai 2015

Auch wenn die World Air Games in Dubai bereits der Vergangenheit angehören, waren dort viele bayerische Luftsportler vertreten, zehren nun von den beeindruckenden Erlebnissen und sind motiviert für neue Aktivitäten. Segelkunstflugpilot Mar-

kus Feyerabend hat beim LVB-Fliebertag (Infos dazu folgen in LiB-Ausgabe 2-2016) faszinierende Bilder gezeigt. Mit Dubai hat er zugleich den Segelkunstflug an den Nagel gehängt und fiebert jetzt dem Motorkunstflug entgegen.

AERO und BAYAIRN 2016

Am 20. April öffnet die AERO in Friedrichshafen für vier Tage ihre Pforten. Der DAeC ist wie gewohnt mit einem großen Stand und diversen Sonderveranstaltungen vertreten.

Das Landesjugendtreffen hat den neuen Namen BAYAIRN. Es findet zwar erst Anfang September am Feuerstein statt, aber die Planungsaktivitäten laufen bereits auf Hochtouren.

Kein Ausruhen gibt's auch für die Bayreuther Mannschaft des Jahres: Das Segelflugteam der Luftsportgemeinschaft Bayreuth. Am Bindlacher Berg steht heuer schon wieder ein Qualifikationswettbewerb inklusive Bayerischer Meisterschaft an.

Zu guter Letzt warten die LVB-Flugzeuge Arcus, Banjo und Bölkow Monsun auf Vereinscharterungen bzw. eine intensive Nutzung.

Wir wünschen eine unfallfreie, erfolgreiche Flugsaison mit schönen Flügen und Erlebnissen.

Ihr LVB-Vorstand

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
REAL AEC
COM

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

AERO 2016 vom 20.-23. April in Friedrichshafen

Die Messe Friedrichshafen lädt vom 20. bis 23. April wieder zur größten deutschen Messe für die Allgemeine Luftfahrt ein. Hersteller, Zulieferanten und Dienstleister zeigen Neues und Bewährtes für die Branche.

Rund 600 Aussteller sind auch heuer wieder auf Europas größter Messe für die General Aviation zu Gast und präsentieren Segel- und Ultraleichtflugzeuge, ein- und zweimotorige Kolbenflugzeuge, Flugzeuge mit Elektroantrieb, Helikopter, Business-Jets sowie die Bereiche Avionik und Maintenance. Auch der Deutsche Aero Club (DAeC) ist als ideeller Träger wieder vertreten. Auf seinem großen Messestand in der Halle B4 stehen DAeC-Funktionäre und -Mitarbeiter für Fragen, Wünsche und Anregungen zur Verfügung.

Das DAeC-Luftsportgeräte-Büro ist ebenfalls mit einem Team vor Ort. Auf dem DAeC-Stand stellt Roland Aircraft wieder die DAeC-Sonderedition seiner Z 602 vor. Der Ganzmetall-Tiefdecker wird auch mit einer Schleppausrüstung angeboten. Der Baden-Württembergische Luftfahrtverband (BWLV) ist seit der ersten AERO als Aussteller dabei. Ein Highlight auf dessen Stand ist der Auftritt der Blue Eagles, der Rockband des Versicherungspartners Allianz, am Donnerstag ab 17 Uhr. Auch der DAeC-Landesverband Nordrhein-Westfalen ist Mitaussteller auf dem DAeC-



Für Flieger normal, für Messebesucher ist der Blick von oben eher ungewöhnlich.

Foto: Messe Friedrichshafen

Gemeinschaftsstand. Ulf Calsbach und Karina Claus informieren über die Dienstleistungen des Verbandes.

Auf dem Stand des DAeC wird es zudem international: Europe Air Sports und der Aero-Club der Schweiz sind mit von der Partie. Und auch der Deutsche Ultraleicht-Segelflugverband informiert über die leichten Gleiter und Neues aus der Szene.

Die Bundeskommission Motorflug bietet auf der AERO englische Sprachtests an.

Möglich sind Erst- und Wiederholungsprüfungen Level 4 und Level 5.

Bitte beachten: Seit dem 23. Dezember 2014 gilt, dass bei abgelaufenen Berechtigungen eine Erstprüfung verlangt wird. Online-Anmeldungen für die Tests sind bis 11. April unter <http://www.daec.de/sportarten/motorflug/service/sprachpruefungen/moeglich>.

DAeC-PR

Vorerst keine EU-Förderung für Funkgerätetausch

Ab dem 01. Januar 2018 dürfen in Deutschland gemäß EU-Verordnung ausschließlich Funkgeräte mit 8,33 kHz Kanalabstand betrieben werden. Geräte mit 25 kHz Abstand sind dann nicht mehr zugelassen.

Der DAeC hatte sich gemeinsam mit anderen nationalen Verbänden dafür eingesetzt, dass EU-Mittel für die Umrüstung zur Verfügung gestellt werden. "Zum ersten Mal ist es uns gelungen, einen Fuß in die Tür zu bekommen und Fördermittel aus dem EU-Verkehrsetat auch für die Allgemeine Luftfahrt in greifbare Nähe zu rücken", freute sich DAeC-Generalsekretär Udo Beran. Die große Konkurrenz mit Projekten aus

dem Straßen-, Schienen- und Schiffsverkehr, aber auch aus der gewerblichen Luftfahrt ist hierbei natürlich hart. Wir müssen die gleichen Kriterien erfüllen wie alle anderen Antragsteller auch." Für ein solches Projektvorhaben, das ein Volumen von mindestens 500.000 Euro haben muss, ist deshalb die Unterstützung von Spezialisten in der Projektleitung unverzichtbar. Geplant war, dass die Kosten für diese externe Dienstleistung von allen beteiligten nationalen Organisationen gemeinsam getragen werden sollten. Am Ende hat die zur Verfügung stehende Zeit von nur wenigen Wochen für das Gesamtprojekt nicht ausgereicht, um die Voraussetzungen für diese länderübergreifende Kooperation zu

schaffen. Projekte dieser Art und in einer solchen Größenordnung bedürfen einer längerfristigen Planung. Der DAeC wird sich weiter dafür einsetzen, dass EU-Mittel aus den unterschiedlichen Programmen auch für den Luftsport abrufbar sind. Mit den Partnern aus den Nachbarstaaten ist man sich einig, die Vorarbeiten weiter voranzutreiben, um künftig schnell agieren zu können. "Die Verbandsarbeit des DAeC wird zunehmend internationaler, und hierauf müssen wir uns einstellen", resümierte Udo Beran. Infos zum Themenbereich auch unter www.daec.de/fachbereiche/luftfahrttechnik-betrieb/833khz/.

DAeC-PR

LVB-Verbandsarbeit 2016 +

Fast schon traditionell trifft sich der Vorstand des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) zum Jahresanfang zu einer knapp dreitägigen Vorstands-Klausurtagung, um neben der "Tagesarbeit" auch ausreichend Zeit zu haben für mittel- und langfristige Planungen für die inhaltliche Verbandsarbeit sowie organisatorische und personelle Rahmenbedingungen.

Das LVB-Geschäftsstellenteam tagte am zweiten Veranstaltungstag parallel zur Vorstandssitzung und erarbeitete bzw. strukturierte unter externer Leitung und Moderation einen umfangreichen Aufgaben- und Tätigkeitskatalog.

Die Präsentation aller Ergebnisse, dazu die Diskussion und Bewertung sowie der

Abgleich mit den Vorstellungen und Vorhaben des Vorstandes standen zu Beginn des letzten Sitzungstages auf der To-Do-Liste des Vorstandes, um als Ergebnis der Klausurtagung abschließend ein umfangreiches Maßnahmenpaket verabschieden zu können.

Text/Foto: HM



Der LVB-Vorstand nutzte das erste Märzwochenende für seine jährliche Klausurtagung. Für den Blick von außen sorgte Moderatorin Silke Balbierz aus Bad Tölz.

Der Luftsport-Verband Bayern e.V. als Landesfachverband des Luftsports in Bayern mit rund 15.000 Mitgliedern sucht für die **Leitung seiner Flugschule** innerhalb der Geschäftsstelle in München zum nächstmöglichen Termin eine/n

Betriebsleiter/in der ATO (Approved Training Organisation)

in Teilzeit (20 Stunden)



Ihre Aufgaben:

- selbständige Leitung der ATO, Zuarbeit, Beratung und Unterstützung für die ehrenamtlichen Funktionsträger in Fragen zu Ausbildung, Luftrecht und Organisation
- administrative Tätigkeiten
- Kommentierung von Gesetzgebungsverfahren auf nationaler und europäischer Ebene
- Vertretung der ATO gegenüber den Genehmigungsbehörden
- Ansprechpartner und Dienstleister für unsere Mitglieder sowie
- Unterstützung des Vorstands und des Geschäftsführers in rechtlichen Fragestellungen

Ihr Profil:

- gültige Pilotenlizenz (mind. PPL(A), LAPL(A) oder SPL)
- Organisationsvermögen, Teamfähigkeit und Empathie im Umgang mit ehrenamtlichen Mitarbeitern
- gute Englischkenntnisse
- Bereitschaft zu Dienstreisen und Arbeiten auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten
- die Arbeitszeit kann flexibel gestaltet werden
- wünschenswert ist eine Ausbildung mit juristischem Hintergrund (z.B. erstes Staatsexamen)
- wünschenswert ist außerdem eine Lizenz als Fluglehrer/in

Eine Erweiterung des Aufgabenbereiches ist möglich.

Für Rückfragen steht Ihnen Geschäftsführer Herwart Meyer unter der Telefonnummer 089-445032-16 zur Verfügung. Bei Interesse an dieser Aufgabe senden Sie bitte Ihre Bewerbung mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellung bis 30. April 2016 an die Geschäftsstelle des LVB, Prinzregentenstraße 120, 81677 München oder gerne auch elektronisch an herwart.meyer@lvmayern.de.

DAeC-Mitgliederversammlung

Auf der DAeC-Hauptversammlung Ende November in Wiesbaden standen einige Satzungsänderungen, die Einrichtung von zwei Bundesausschüssen sowie der Haushalt auf der Agenda. 27 Delegierte aus den Bundeskommissionen und Mitgliedsverbänden, Vertreter der Ausschüsse und Geschäftsstellen sowie Ehrengäste nahmen an der Versammlung teil.

DAeC-Präsident Wolfgang Mütter stellte in seinem Bericht die Schwerpunkte der Verbandsarbeit im Jahr 2015 vor. Politische Interessenvertretung, Jugendarbeit, Antidoping waren zentrale Aufgaben. Er betonte, dass für den Luftsport mehr Aufmerksamkeit und Medienpräsenz dringend notwendig sei, auch um Sponsoren finden zu können. Die Delegierten entschieden sich für

zwei neue permanente Ausschüsse. Der Bundesausschuss Kultur mit dem Vorsitzenden Gerhard Allerdissen wird sich um den Erhalt von Oldtimer-Flugzeugen und die öffentliche Anerkennung des Fliegens als Kulturgut einsetzen. Im Bundesausschuss Europafragen steht die europäische Gesetzgebung im Mittelpunkt. Der Ausschuss soll die qualifizierte Meinungsbildung im DAeC unterstützen. Ausführlich berichtete Schatzmeisterin Sigrid Berner über die Finanzlage des Verbandes. Die finanzielle Situation des DAeC ist solide. Der Jahresabschluss 2014 konnte einstimmig festgestellt werden, ebenso einstimmig erfolgte die Entlastung des Vorstandes. Für die Satzungsänderungen hatte der Vorstand die erforderlichen Anträge gestellt. Der Paragraph "Zweck des Verbandes" wurde ergänzt um "Förderung der guten

Verbandsführung im Sport (Good Governance)" und "Inklusion – die Förderung des Luftsports von Menschen mit Behinderung". Die Anträge wurden mit großer Mehrheit angenommen. Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) hatte seinen Mitgliedern empfohlen, diese Ergänzungen aufzunehmen.

Die Entscheidung über weitere Satzungsänderungen wurde auf eine außerordentliche Mitgliederversammlung im April 2016 verschoben. Es geht dabei um die Definition der Verfügungsgrenzen der DAeC-Bundeskommisionen und die Aufnahme einer praxistauglichen Formulierung in die Satzung. Die nächste ordentliche DAeC-Mitgliederversammlung ist am 26. November 2016 in Magdeburg.

Text/Fotos: DAeC-PR



DAeC-Präsident Wolfgang Mütter freute sich über die MV-Teilnahme seiner Vorgänger Wolfgang Weinreich, Klaus Koplín und Gerhard Allerdissen (v.l.).



Mit überwiegend großen Mehrheiten entschieden die Delegierten über Haushalt und Satzungsänderungen.

Endlich neue LuftVO veröffentlicht

Fast ein Jahr nach Anwendbarkeit der Europäischen Luftraumverordnung SERA (Standardised European Rules of the Air, bekannt gemacht durch die Europäische Durchführungsverordnung Nr. 923/2012) hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Neufassung der Luftverkehrsordnung (LuftVO) bekannt gegeben, die am 06. November 2015 in Kraft getreten ist.

Das BMVI hatte wohl noch Auseinandersetzungen mit weiteren, beteiligten Ministerien wie u.a. dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit durchzustehen.

Mit den Vorgaben der EU in der VO(EU) 923/2012, die spätestens am 05. Dezember 2014 flächendeckend in allen Mitgliedstaaten zur Anwendung gelangt waren, war der Bundesgesetzgeber nicht in allen Belangen glücklich.

Streitpunkt war u.a. die bislang in Deutschland erforderliche Einhaltung einer Überlandflughöhe von 2.000 ft bzw. 600 m über Grund, sofern nicht meteorologische Gründe oder Luftraumerfordernisse dagegenstanden.

Die EU hingegen will – genauso wie ICAO Annex 2 – 1.000 ft/300 m über Städten, dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen ausreichen lassen. Ansonsten genügen 500 ft/150 m über Boden oder Wasser. Damit ist die erst 1995 in § 6 Abs. 3 LuftVO (alt) eingeführte Überlandhöhe wieder abgeschafft. Zu diesem Punkt gab es, wohl aus Immissionschutzdiskussionen heraus, zwischen den Ministerien Unstimmigkeiten und zuletzt auch eine deutliche Verzögerung bei der Neubekanntmachung der LuftVO.

Diese Neufassung entspricht dann tatsächlich auch nicht umfänglich dem bereits im Herbst 2014 im Umlauf befindlichen Entwurf. Die dort noch vorzufindenden Versuche des nationalen Gesetzgebers, EU-Regelungen abzuwandeln oder zu verschärfen, sind in der nun veröffentlichten Fassung nicht mehr vorhanden. Die europäische Definition der luftverkehrsrechtlichen Tag/Nacht-Zeit wurde

nun ebensowenig angetastet wie die Mindesthöhe. Ganz der europäischen Intention beim Erlass von Verordnungen entsprechend ist damit zunächst und ausschließlich die SERA-Verordnung direkt und unmittelbar anzuwenden. Nur dort, wo SERA keine Regelungen enthält oder nicht anwendbar wäre, kommt ergänzend die neue deutsche LuftVO zur Anwendung.

Einige Entscheidungen hat die EU ausdrücklich den Mitgliedstaaten überlassen. So z.B., welche Behörde für bestimmte Veröffentlichungen und Ausnahmen zuständig ist.

Im Bereich der flugbetrieblichen und luftraumrelevanten Allgemeinverfügungen per NFL wird nun sehr häufig das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) benannt. Ansonsten sind Ausnahmegeneh-

migungen mit örtlichem Bezug, wie z.B. die Genehmigung zur Unterschreitung von Sicherheitsmindesthöhen, nach wie vor bei den Landluftfahrtbehörden (Regierungspräsidien, Bezirksregierungen und Luftämtern) zu beantragen.

Die sogenannten "grundlegenden Anforderungen" an den Flugbetrieb sind bereits im Anhang IV der Grundverordnung (Basic-Regulation) VO(EG) 216/2008 enthalten. Dort sind bereits die Kardinalpflichten zu Flugvorbereitung, Flugbetrieb, Flugleitung und Betriebsgrenzen, Instrumenten, Daten und Ausrüstung sowie zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit beschrieben. In der Ausführungsverordnung VO(EU) 923/2012, d.h. der SERA-Verordnung, befinden sich die heute gültigen Luftverkehrsregeln, vor allem auch die Ergänzungen zur strafrechtlichen Ahndung bzw. zu



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

Ordnungswidrigkeiten bei Verletzungen der SERA-Verordnung oder der LuftVO. Einzelne Schlagworte und Neuerungen im Überblick (hier aus Platzgründen beschränkt auf typischen VFR-GA-Flugbetrieb):

Körperliche und geistige Beeinträchtigungen sowie Verbot von psychoaktiven Substanzen: Früher § 1 Abs. 3 LuftVO (alt); heute § 4 LuftVO neu sowie SERA.2020 mit Definitionen in Art. 2 Nr. 102 und 104 der SERA-Verordnung

Meldung von Unfällen und Störungen: Früher § 5 LuftVO (alt); heute § 7 LuftVO(neu) mit Verweis auf europäische Flugunfalluntersuchungsverordnung VO(EU) 996/2010; neu: Meldung von Unfällen und Störungen mit Luftsportgeräten direkt an die beauftragten Verbände (DAeC, DULV, DHV etc.)
Achtung: Bei Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im Ausland ist zwar nach § 7 LuftVO die BfU zu benachrichtigen. Das lässt die Pflicht zur Benachrichtigung der Unfalluntersuchungsbehörde des Ereignisstaates jedoch nicht entfallen (Art. 9 der VO (EU) 996/2010.

Höchstgeschwindigkeit im Luftraum unter 10.000 ft MSL: einheitlich 250 kt; vgl. SERA.6001, Ausnahmen durch das BAF, § 11 Abs. 2 LuftVO (neu)

Ausweichregeln: Right of Way wie in ICAO ANNEX 2. Bei entgegenkommenden Luftfahrzeugen: Beide weichen nach rechts aus; bei sich kreuzenden Flugwegen: grundsätzlich weicht das von links kommende nach rechts aus. Jedoch gilt die Regel, dass motorgetriebene Luftfahrzeuge Segelflugzeugen, Luftschiffen und Ballonen auszuweichen haben: Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen. Segelflugzeugen den Ballonen. Außerdem motorgetriebene Luftfahrzeuge den Schleppzügen, vgl. SERA.3210. Leider wurde die in § 13 LuftVO (alt) enthaltene Differenzierung bzgl. Hängegleiter und Gleitsegel und die Klarstellung, dass Motorsegler mit stehendem Triebwerk als Segelflugzeuge zu betrachten sind, nicht fortgeführt. Hier hat die EU (leider) abschließend geregelt. Klar ist: motorgetrieben ist per se nicht der D-K...-Flieger, sondern

nur dann, wenn das Treibwerk auch läuft. Neu: Segelflugzeuge dürfen einander auch rechts überholen! Sinnvolle Regelung im Hangflug. Ebenfalls neu: Ausweichregeln gelten grundsätzlich analog der "Luftregeln" auch für den Bodenbetrieb (vgl. SERA3210)

Flugplanaufgabe: Heute ist laut SERA4001 für alle Flüge, bei denen auch nur ein Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt, ein Flugplan zu übermitteln. Das AMC-Material (Acceptable Means of Compliance, zu finden unter www.easa.europa.eu im Bereich "Regulations") unterscheidet zwischen "filed" und "submitted" Flugplan. Ein Blick in die jeweils aktuelle Fassung der NfL (derzeit: NfL I-597-15) zur Flugplanaufgabe nimmt diese Unterscheidung auf. Damit wird der klassische Flugplan erforderlich für die klassisch-flugplanpflichtigen Flüge (IFR, Z, Ausland, Kunstflug etc.). Der "submitted" Flugplan ist die per Funk übermittelte Information zu Rufzeichen, Typ, Position, Flughöhe, Flugabsicht, Ein- und Ausflughöhepunkt.

Mindest-Sichtflugwetterbedingungen SERA.5001: Einheitliche Flugsicht von 8 km über 10.000 ft, einheitliche Flugsicht 5 km unter 10.000 ft für alle Lufträume; Wolkenabstand 1.500 m horizontal und 300 m/1.000 ft vertikal im kontrollierten Luftraum; auf 1.500 m (Heli 800 m) reduzierte Flugsicht im unkontrollierten Luftraum (G) bei IAS < 140 kt in und unter 900 m (3.000 ft) MSL oder 300 m (1.000 ft) über Grund (der jeweils höhere Wert zählt); vgl. § 40 LuftVO (neu)

Nacht-VFR: vgl. SERA.5005 c) und § 36 LuftVO(neu). Hauptwolkenuntergrenze 450 m (1.500 ft), Sonder-VFR bei Nacht unzulässig; Klarstellung, dass Nachtflug mit Luftsportgeräten unzulässig ist. TMZ- und RMZ-Zonen vgl. SERA.6005 und § 16 Abs. 1 LuftVO(neu) sowie Veröffentlichungen in NfL und Luftfahrtkarten.

Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen(UAS): Neu ist die Erlaubnispflicht für den Betrieb über Menschenansammlungen (§20 LuftVO (neu); Erforderlichkeit der Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten (ED-R) bei Betrieb von UAS au-

ßerhalb der Sichtweite des Steuerers, zu land- und forstwirtschaftlichen Zwecken oder in Höhen unter 50 Meter.

Nach Anhang IV zur Grundverordnung, den sogenannten "grundlegenden Anforderungen" (essential requirements), gilt: "Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten".
Jeder Luftverkehrsteilnehmer muss sich daher erstens mit der SERA-Verordnung und zweitens mit der neuen LuftVO vertraut machen!

Neben den ganz einschneidenden Folgen nach dem Strafgesetzbuch (z.B. § 315 a StGB, der eine erhebliche Strafandrohung für die Gefährdung des Luftverkehrs bei Nichteinhaltung von Vorschriften zur Sicherung des Luftverkehrs vorsieht) stellt § 44 LuftVO(neu) einen Katalog von Ordnungswidrigkeiten für die Verletzung von SERA- oder LuftVO-Vorschriften auf. Die Bußgeldandrohung geht dort bis 50.000 € bzw. 25.000 €, je nach Art der verletzten Vorschrift. Geld, welches besser verfliegen werden sollte. Daher die ausdrückliche Ermunterung an alle – insbesondere auch die Multiplikatoren wie Fluglehrer, Schulen und Vereine – die Vorschriften zu lesen und luftrechtliches Wissen up to date zu halten.

*Frank Dörner,
Rechtsanwalt, Luftfahrtsachverständiger*

*Anmerkung:
Eine Sammlung der Vorschriften zu SERA sowie deren AMC, der LuftVO und den dazu relevanten Bekanntmachungen (NfL) sind u.a. in dem Handbuch "Klein/Dörner: Luftrecht-kompakt – Rules of the Air, www.luftverkehr.com, ISBN: 978-3-927537-35-4, Preis 23,00 € zu erhalten.*

Saisonabschlussbesprechungen im Ausschuss Unterer Luftraum München und Nürnberg



Die ALM-Runde mit Bertram Stubert (rechts) und DFS-Mitarbeiter Thomas Etienne (3. von rechts) bei ihrer Tagung im Haus des Sports in München.

Zum Jahresende finden auf Einladung von Bertram Stubert, LVB-Referent im Ausschuss Unterer Luftraum des DAeC, seit vielen Jahren zwei Saisonabschlussbesprechungen mit Vertretern der Deutschen Flugsicherung (DFS) und Vereinen der Region Nürnberg und München statt.

Der direkte Dialog und der faire, offene Umgang miteinander haben sich bewährt. Über diese Art der Kommunikation können Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt und diskutiert sowie evtl. Schwachstellen analysiert werden. Während der ALN (Ausschuss Unterer Luftraum Nürnberg) die Besprechungsrunde unter Teilnahme des DFS-Vertreters Steffen Reiter erneut im Vereinsheim des Aero Club Fürth durchführen konnte, traf sich die "Südschiene" zur ALM-Sitzung (Ausschuss Unterer Luftraum München) mit DFS-Mitarbeiter Thomas Etienne im Haus des Sports beim Bayerischen Landes-Sportverband. Einigkeit besteht bei den jeweiligen Gesprächsteilnehmern nicht nur darin, dass die von Bertram Stubert moderierten und auch mit teilweise umfangreichen Protokollen/Unterlagen nachbereiteten Besprechungsrunden sehr hilfreich sind, sondern dass sie Ende 2016 unbedingt ihre Fortsetzung finden müssen.

Text/Foto: HM

Oldtimer-Treffen am Flugplatz Zell-Haidberg mit **FLY IN**

Sonntag, 05. Juni 2016

Beginn 11:00 Uhr

Oldtimer live erleben!

Interessante Ausstellung historischer Motorflugzeuge und Segelflugzeuge aus Deutschland und dem Ausland

Mitfliegen!

Mitflugmöglichkeiten in verschiedenen Flugzeugen über das Fichtelgebirge, Hof, Bayreuth und vieles mehr

Wie werde ich Pilot?

Wir beantworten Ihnen alle Fragen dazu!

Ein Tag am Flugplatz ...

erleben Sie den spannenden Ablauf des Flugbetriebes

Hunger und Durst?

Wir machen Ihren Aufenthalt mit verschiedenen Speisen und Getränken perfekt!



Luftsporthilfe-München e.V. - Sonderlandeplatz Zell-Haidberg EDNZ
Frenz-Händrich-Straße 1, Zell im Fichtelgebirge

Weitere Infos: www-zell-haidberg.de



Hohe Anerkennung für die Arbeit der Luftrettungsstaffel Bayern

“Bayern kann stolz auf seine Luftrettungsstaffel (LRSt) sein. Einmalig in Deutschland, leistet sie einen unverzichtbaren Beitrag für den Schutz der bayerischen Heimat”.

Zu diesem Ergebnis kam die Staatsministerin für Umwelt und Verbraucherschutz Ulrike Scharf nach einem umfassenden Meinungsaustausch mit LRSt-Präsident Karl Herrmann. In einem einstündigen Gespräch wurden neben der Jahresbilanz der Luftrettungsstaffel auch wichtige Einzelheiten des Staffeleinsatz in den einzelnen Regierungsbezirken erörtert.

Beeindruckende Jahresbilanz der LRSt

Mit Hilfe des LRSt-Jahreskalenders 2016 und dessen Ereignisbildern von der Unfalldokumentation über Bahndamm-, Flächen-, Wald-, Solaranlagen- und Kfz-Bränden bis hin zu Überschwemmungen und Wasserverschmutzungen durch Öl konnte sich die Staatsministerin über die erfolgreichen Einsätze der Staffel informieren.

Fast 1.000 Stunden waren die LRSt-Flugzeuge im vergangenen Jahr zu angeordneten Einsätzen in der Luft. Weitere 5.000 Stunden hielten die Einsatzpiloten bei ihren Flügen Ausschau nach Schadensereignissen zum Schutz von Mensch und Natur.

Für die erbrachten professionellen Leistungen fand Scharf anerkennende Worte und bedankte sich ganz besonders für die keinesfalls selbstverständliche Tatsache, dass alle Leistungen der Luftrettungsstaffel ausschließlich im Ehrenamt erbracht werden. Dafür war die Staffel bereits im Jahr 1989 mit der Umweltmedaille des Freistaates Bayern ausgezeichnet worden.

Diskussion zur Zukunft des Stützpunktes Erding

Breiten Gesprächsraum nahm die Situation des Stützpunktes Erding ein. Nach Schließung des Bundeswehr-Flugplatzes droht dem Stützpunkt Erding das Aus. Mit Unterstützung des Erdinger Oberbürgermeisters, des Luftamtes Südbayern und der Bundeswehr auf Kasernenebene scheint eine Rückkehr auf das Gelände und die Möglichkeit der fliegerischen Nutzung wieder möglich. Auch der Luftsport-

Verband Bayern hat gemeinsam mit dem Deutschen Aero Club das Bestreben der beiden Fliegerclubs nachdrücklich unterstützt und in einem Schreiben an den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Müllner, um Unterstützung gebeten. Allerdings müssen die Kostensätze, ange-setzt durch das Dienstleistungszentrum München der Bundeswehr, für die zwei flugsporttreibenden Vereine finanziell verkraftbar sein. Staatsministerin Ulrike Scharf, mit der Situation in Erding bestens vertraut, sagte ihre umfassende und volle

Unterstützung im Bemühen um den Erhalt des Stützpunktes Erding zu. Sollte es nicht gelingen, diesen zu erhalten, gibt es derzeit keinerlei Möglichkeit, einen annähernd gleichwertigen Stützpunkt zu finden

Bis zur Klärung der Stützpunktfrage müssen die Überwachungsflüge mit Zustimmung der Regierung von Oberbayern von Landshut aus stattfinden.

C. Herrmann



Staatsministerin Ulrike Scharf bedankte sich bei Karl Herrmann für die Leistung der LRSt in 2015.

Foto: Beate Wagner

Unsere Kanzlei in Murnau braucht Verstärkung.

Allrounder/-in

für juristische, organisatorische und administrative Aufgaben gesucht.

Interesse und Engagement für die Luftfahrt wird vorausgesetzt.

air-law.de beschreibt das Programm und umfasst die unterschiedlichsten Rechtsgebiete, die in der Fliegerei eine Rolle spielen können.

Referendare/-innen oder **Berufseinsteiger/-innen**, die Interesse an einem nicht ganz typischen juristischen Job haben, senden ihre Bewerbungsunterlagen gerne per Email an info@air-law.de

Ein Defibrillator am Flugplatz kann Leben retten



Manchmal entscheiden wenige Minuten über Leben und Tod, wenn es zum Herzkammerflimmern oder anderen lebensgefährlichen Herzrhythmusstörungen kommt.

Der anschließende Herzstillstand führt in wenigen Minuten zum Tod, wenn er nicht unterbrochen wird. Jährlich versterben mehr als 100.000 Menschen am plötzlichen Herztod.

Um Kammerflimmern und anderen lebensgefährlichen Herzrhythmusstörungen zu unterbrechen oder zu beenden, eignen sich Elektroschocks. Sie beruhigen das Herz, indem sie alle Erregungen unterbrechen. Dadurch kann das Herz im Idealfall wieder mit einem geordneten Herzschlag beginnen. Genau diesen Elektroschock erzeugt ein Defibrillator. Voraussetzung für den Erfolg ist der rechtzeitige Einsatz des

Defibrillators. Denn die Überlebenschance sinkt um bis zu 10% mit jeder vergehenden Minute. Und schon nach drei Minuten setzt ein Absterben der Gehirnzellen ein. Es kommt also auf jede Minute an. Entscheidend ist daher, dass im entsprechenden Moment ein Defibrillator zur Hand ist und es jemanden gibt, der ihn bedienen kann.

Da durch das Warten auf den Notarzt oftmals zu viel Zeit verstreicht, wurden die automatisierten externen Defibrillatoren (AEDs) entwickelt, die auch von Laien bedient werden können. Die AEDs sind nach dem Einschalten selbsterklärend. Mittels Sprachführung oder über Monitor gibt das Gerät dem Benutzer genaue Anweisungen, wie vorzugehen ist. Es leitet den Benutzer an, die zwei Klebeelektroden am Patienten anzubringen, schreibt selbständig ein EKG und wertet aus, ob ein Elektroschock nötig ist. Entsprechend gibt es dem Benutzer weitere Anweisungen. Er kann den Elektroschock dann über einen Knopfdruck auslösen. Zu diesem Zeitpunkt darf keine Person den Patienten be-

rühren. Gerade auf Flugplätzen, die üblicherweise etwas weiter entfernt von Ortschaften und Krankenhäusern liegen, kann zu viel Zeit vergehen, bis ein Notarzt oder Sanitäter vor Ort ist. Daher empfiehlt es sich, am Flugplatz einen AED zu installieren, um so bei Bedarf schnelle Hilfe leisten zu können.

Während sich im Flugzeug in den letzten Jahren viele technische Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit durchgesetzt haben, ist die Rettungsausrüstung am Boden häufig noch nicht auf dem optimalen Stand. Dabei kann mit einem überschaubaren Betrag vielleicht ein Leben gerettet werden.

Mit der Firma Defib Deutschland GmbH (www.defibtech.de) besteht eine Vereinbarung, dass von Luftsportvereinen AEDs zum Großhandelspreis erworben werden können. Ein entsprechendes Bestellformular steht auf der LVB-Homepage unter Dokumente/Formulare (andere Formulare) bereit.

Wolfgang Görres

JUNIORPILOTENSCHHEIN

des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

LVB-Bezirksversammlung Oberpfalz

Im vorletzten Jahr hatte er die Nachfolge von Egolf Biscan angetreten, Ende 2015 konnte Segelflug-Bezirksreferent Michael Köllner selbst zur Versammlung des Bezirks Oberpfalz ins Vereinsheim des gastgebenden Flugsport-Club Schwandorf einladen.

Vorausgegangen waren eine Fluglehrerbesprechung unter der Leitung von Franz Klimt und die Jugendleiterversammlung des Bezirks. Der erst vier Wochen zuvor gewählte neue LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Bernhard Drummer informierte gemeinsam mit Geschäftsführer Herwart Meyer über Aktuelles aus dem LVB und DAeC. Bezirksjugendleiter Leo Zacharias bzw. seine Nachfolgerin Lisa Wagemann gaben einen kurzen Jahresrückblick und stellten einige Maßnahmen der Jugend in 2016 vor.

Text/Fotos: HM



Vor der Bezirkstagung traf sich die Luftsportjugend der Oberpfalz, neben der Jahresplanung 2016 standen auch Neuwahlen der Bezirksjugendleitung auf der Tagesordnung, und mit Lisa Wagemann gibt es eine neue Bezirksjugendleiterin, hier eingerahmt von ihrem Stellvertreter Jonas Blahnik (links) und ihrem Vorgänger Leo Zacharias.



Blick in die Teilnehmerrunde der oberpfälzischen Bezirksversammlung

“AMU 100” – Allianz erweitert Versicherungspaket

Die Allianz Global Corporate & Specialty (AGCS) als Industrieversicherungstochter der Allianz bietet ab sofort in Deutschland das neue Produktpaket “AMU 100” für Luftfahrzeughalter aus dem General Aviation Bereich an.

Die Beziehung der Allianz mit der Luftfahrtindustrie besteht seit mittlerweile 100 Jahren, entsprechend dient das Jubiläum als Namenspatte für das neue Versicherungspaket, das neben einer Haftpflicht-, Unfall-

und Kaskoversicherung mit erweitertem Deckungsumfang auch wichtige Assistance-Leistungen durch den Schutzbrief “Allianz Pannenhilfe” umfasst.

“Eine Vielzahl von Ereignissen kann einen Weiterflug verhindern – ein technischer Defekt, Diebstahl, Flugverbot durch Behörden oder der krankheitsbedingte Ausfall des Piloten. Mit dem Produktpaket ‘AMU 100’ ermöglichen wir allen Haltern von Luftfahrzeugen aus dem Bereich Ge-

neral Aviation einen deutlich erweiterten Versicherungsschutz”, so Kerstin Andersen, Leiterin der General Aviation Sparte bei AGCS. “Mit dem Produktpaket antworten wir auf die Bedürfnisse unserer Kunden und bieten eine ganzheitliche, flexible Lösung aus einer Hand.”

Der Umfang der Leistungen von Kasko-, Haftpflicht und Unfallversicherung wird umfassend erweitert. Zu den wichtigsten Veränderungen gehören:

Kaskoversicherung

Die Versicherung umfasst jetzt auch nicht fest eingebaute Sonderausrüstung oder -instrumentierung, sofern diese dem Flugbetrieb dient.

Die Versicherung von Haubenschäden gilt ab sofort für alle Luftfahrzeuge, nicht nur bei Segelflugzeugen mit/ohne Hilfstriebwerk und bei Motorseglern.

Versichert sind alle Transporte von Segelflugzeugen mit/ohne Hilfstriebwerk, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und Ballonen und nicht wie bisher nur Straßentransporte.

Der Deckungsschutz für Such-, Bergungs- und Transportkosten im Teil-/Totalschadenfall wird auf das 2,5-fache erhöht. Der Deckungsschutz für Entsorgungskosten (z.B. für Betriebsstoffe) wird verdoppelt.

Die Kaskoversicherungssumme gilt als fest vereinbarte Versicherungssumme. Sie wird im Totalschadenfall ohne Rücksicht auf Marktwerte ausbezahlt.

Haftpflicht-, Kasko- und Unfallversicherung

Künftig entfallen die folgenden Bestimmungen, die dem Versicherungsnehmer

den Versicherungsschutz versagen, wenn:

- das Luftfahrzeug sich nicht in einem Zustand befand, der den gesetzlichen Bestimmungen und Auflagen entspricht, und/oder behördliche Genehmigungen nicht erteilt waren;
- das Luftfahrtunternehmen nicht genehmigt war;
- der Führer des Luftfahrzeuges nicht über die vorgeschriebenen Erlaubnisse, Berechtigungen oder Befähigungsnachweise verfügte.

Die Ausschlussstatbestände der groben Fahrlässigkeit und des Vorsatzes bleiben von diesen Erweiterungen jedoch unberührt.

Pannenschutzbrief "Allianz Pannenhilfe" inklusive

Neben der Erweiterung des Deckungsumfanges der klassischen Versicherungsbausteine sind die Services der ‚Allianz Pannenhilfe‘ künftig Bestandteil des Versicherungspakets "AMU 100" für Kunden, die bei AGCS eine Haftpflicht- und/oder Kaskoversicherung für ein Luftfahrzeug ab-

schließen. Zudem liefert die dazugehörige Applikation "Allianz Pilot Help" eine 365 Tage im Jahr und 24 Stunden am Tag erreichbare Notruf-Hotline für den Pannfall sowie nützliche Services für den normalen Flugbetrieb. Über die Hotline können beispielsweise Hotel, Mietwagen oder Flug gebucht oder Informationen über die nächstgelegene Werkstatt abgerufen werden. In medizinischen Notfällen werden Ärzte vermittelt und bei Bedarf ein Krankenrücktransport organisiert.

Die Hotline ist auch über eine kostenlose Smartphone-App (für iOS und Android) erreichbar, die Piloten wertvolle Informationen für den normalen Flugbetrieb und im Notfall gezielt Hilfe vermittelt.

Neben Wetterinformationen von über 4.000 Flughäfen weltweit, Reisehinweisen und -warnungen enthält die App auch einen Währungsrechner, einen Dokumentensafe, einen Text- und Medikamentenübersetzer und eine Checkliste für das Verhalten im Schadenfall.

Heidi Polke

28. Deutsch-Französische Alpenflugeinweisung für Multiplikatoren vom 14. bis 27.08. in St. Auban

Die Durchführung dieses Multiplikatoren-Lehrganges wird in Kooperation mit der Luftsportjugend und der Bundeskommission Segelflug des DAeC durchgeführt. Der Lehrgang bietet eine fundierte Einweisung in den Alpensegelflug und wird durch die Bundeskommission Segelflug gefördert.



Zielgruppe bei dieser Maßnahme sind im Alpensegelflug unerfahrene Segelfluglehrer, die im deutsch-französischen Jugendaustausch aktiv sind beziehungsweise werden wollen und die französischen Seealpen als Ort für eine Jugendbegegnung oder ein Trainingslager in Erwägung ziehen.

Folgende Voraussetzungen werden von den Teilnehmern erwartet:

- Fluglehrerberechtigung
- Engagement für die deutsch-französische Jugendarbeit

- Streckenflugerfahrung im Segelflug
- Ausstattung des Segelflugzeuges mit FLARM & Farbwarnmarkierung (Pflicht für die Teilnahme!)

Der Lehrgang wird bei der zuständigen deutschen Behörde (Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr) als Fluglehrerfortbildungslehrgang nach § 96 LuftPersV, § 1.355 JAR FCL be-

antragt. Interessierte Teilnehmer, die in der Luftsportjugend aktiv sind und in der kommenden oder nächsten Saison eine Maßnahme in den Seealpen planen, werden bei sonst gleichen Voraussetzungen bevorzugt. Weitere Informationen bezüglich Lehrgangsplan, Teilnehmerbeitrag, Unterkunft und Verpflegung erfolgen nach der Anmeldung.

Den Anmeldebogen bitte – mit der erforderlichen Bestätigung des zuständigen Landesjugendleiters – bis spätestens 25. April 2016 bei der Geschäftsstelle der Luftsportjugend in Braunschweig einreichen.

Das Anmeldeformular finden Sie hier: <http://luftsportjugend.com/wordpress/wp-content/uploads/2016/01/anmeldung.pdf>

Hendrik Jaeschke

Wenn wir nicht fliegen ... dann fahren wir Ski



Die skifahrende Luftsportjugend Oberpfalz & Friends am Kitzsteinhorn.

Bestes Wetter, eine tolle Gemeinschaft und unfallfreie Fahrten – so kann man die Skifreizeit der Luftsportjugend Oberpfalz & Friends zusammenfassen. Anfang Januar flüchteten 17 Jugendliche vor dem schlechten Wetter zu Hause nach Österreich, um ein Wochenende gemeinsam Ski zu fahren.

In Fahrgemeinschaften ging es für die Oberpfälzer sowie die Freunde aus Franken, Nieder- und Oberbayern bei schlechtem Wetter nach Österreich, wo abends alle nach einer fast pannenfreien Fahrt geschafft ankamen und in der gebuchten Pension einchecken konnten. Im Aufenthaltsraum, den wir das ganze Wochenende komplett für uns alleine hatten, konnten wir den Abend bei mitgebrachter Brotzeit ausklingen lassen.

Am Samstagmorgen fuhren wir also in voller Montur auf den Gletscher am Kitzsteinhorn. Bereits in der Gondel von der Talstation auf den Berg stiegen wir aus dem Nebel "on top" und konnten bei bester Sicht das Alpenpanorama genießen, das mancher schon von seinen Streckenflügen kannte. Nach ein paar Abfahrten in voller Truppenstärke teilten wir uns in drei

Teams auf, in denen "leistungsorientiert" weiter gefahren wurde. Erfreulich war, dass die Teams bunt durch die Vereine gemischt waren und sich so alle gut kennenlernen konnten. Nichtsdestotrotz fanden wir uns auf der Piste immer wieder.

Abends ging es dann gemeinsam in eine Gaststube, in der wir mit lokalen Spezialitäten verköstigt wurden. Spontan lud uns der Wirt noch in eine direkt an seine Gaststätte angebaute Boulderhalle ein. Hier konnte sich diejenigen, die nach den zahlreichen Skifahrten noch Energiereserven hatten, endgültig auspowern, bevor es wieder zurück in die Pension ging.

Am Sonntag durften wir dank Neuschnee und wiederum bestem Wetter nochmals einen kompletten Tag im Schnee ausnutzen. Neben Tiefschneefahrten wurde auch

die eine oder andere "Übung" wie Walzer oder Skistockkliffahrt auf der Piste demonstriert. Nach einem gemeinsamen Mittagessen und der traurigen letzten Abfahrt mussten wir uns leider von dem schönen Kitzsteinhorn und dem traumhaften Wetter losreißen, um wieder zurück in die Heimat und in das schrecklich schmutzige Wetter zu fahren.

Wir können auf ein rundherum gelungenes Wochenende zurückblicken, in dem viele neue Freundschaften entstanden sind. Nun freuen wir uns aber darauf, dass die Tage wieder länger werden und die neue Flugsaison in Angriff genommen werden kann, in der die Oberpfälzer wieder einiges geplant haben.

Text/Foto: Jonas Blahnik, Tanja Ziegler

Termine Oberpfalz – Jugend & Friends

04. Juni:	Fahrt zur ILA Berlin
15. bis 19. August:	Fluglager Oberpfalz in Cham-Janahof
19. bis 21. August:	Jugendvergleichsfliegen Ostbayern in Cham-Janahof
15. und 16. Oktober:	Airporttour München

Jonas Blahnik

Windkraftanlagen in Flugplatznähe gefährden den Flugbetrieb

Wie nah dürfen Windkraftanlagen an Flugplätzen stehen, ohne Einfluss auf den Flugbetrieb zu nehmen? Rechtlich ist die Frage nicht ausreichend geklärt.

Der Luftsport-Landesverband Brandenburg hatte die FH Aachen, Fachbereich 6/ACIAS e.V. beauftragt, sich in einem wissenschaftlichen Gutachten mit dem Thema zu beschäftigen. Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern des Landesverbandes, des Deutschen Aero Clubs (DAeC), der AOPA und des BWLV hat die Arbeit begleitet. Mitte Dezember haben die Gutachter ihre Expertise übergeben.

“Windenergieanlagen müssen aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften als dynamische Luftfahrthindernisse aufgefasst werden.” Das ist ein zentrales Ergebnis. Anders als statische Konstruktionen wie Türme oder Funkmasten verändern die Rotoren je nach Windrichtung ihre Ausrichtung. Außerdem beeinflussen sie erheblich die Windströmung und verursachen Wirbel. Die Gutachter kommen zu dem Schluss, dass ein Windrad als ein zylinderförmiges Hindernis mit dem siebenfachen Rotordurchmesser im Radius und der Anlagenhöhe, plus 15 Prozent des Rotordurchmessers, angesehen werden muss. Damit werden alle Windrichtungen berücksichtigt. Für empfindlichere Luftsportgeräte wie Drachen oder Gleitschirme empfehlen sie eine deutlich größere Zone.

Beim Durchfliegen des Nachlaufs sind erhebliche aerodynamische Effekte zu erwarten

In seinen Untersuchungen hat das Gutachterteam um Professor Frank Janser die Auswirkungen von Windenergieanlagen auf das Windfeld mit Daten aus einschlägigen Veröffentlichungen ausgewertet und mit eigenen Untersuchungen ergänzt. Diese Auswertungen liefern gesicherte Ergebnisse, die zeigen, dass “für ein Luftfahrzeug beim Durchfliegen des Nachlaufs erhebliche aerodynamische Effekte zu erwarten sind und dass der Flug erheblich gestört wird”. Die typischen Böen und Windscherungen können das Luftfahrzeug erheblich gefährden oder

müssen vom Piloten zumindest angesteuert werden. Das kann die Aufmerksamkeit von anderen Aufgaben in Flugplatznähe, beispielsweise das Beobachten anderer Verkehrsteilnehmer und die Landevorbereitung, ablenken.

Windkraftanlagen in Flugplatznähe gefährden daher den Flugbetrieb. Die ehrgeizigen Ziele der Politik für die Energiewende erfordern den Ausbau der Windkraftanlagen. Dafür werden die Flächen auf Tauglichkeit geprüft. Behörden sind aufgerufen, die neuen Erkenntnisse aus dem Gutachten in ihre Planungen mit einzubeziehen.

Bisherige Abstandsregelungen ungeeignet

Die bislang geltenden Abstandsregelungen, herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium am 3. August 2012, hatten in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) (NfL 1 92/13) eine Abstandsregelung von 400 Meter zum Gegenflug und 850 Metern zu den anderen Teilen der Platzrunde zu Grunde gelegt (gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb). Viele Verbände hatten bisher schon darauf hingewiesen, dass

diese Regelungen gerade unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit nicht tauglich sind, vor allem im Blick auf die stetig gestiegenen Bauhöhen bei Windkraftanlagen. Die Bauhöhe einer Anlage/eines Bauwerkes hat maßgeblichen Einfluss auf die – sicherheitsrelevante – Hindernisbetrachtung und muss daher im Regelwerk Mitberücksichtigung finden. Im vorliegenden Gutachten wird nachgewiesen, dass dieses bisherige Verfahren zur Abstandsbestimmung nicht geeignet ist, in allen Betriebsarten einen sicheren Flugbetrieb in Flugplatznähe zu gewährleisten. In dem Gutachten wurde untersucht, ob diese Abstandsregel unter dem Aspekt der Flugsicherheit Bestand hat. Dabei wurden insbesondere auch die Struktur kleiner Flugplätze sowie die verschiedenen Luftfahrzeugklassen, wie sie im Luftsport Verwendung finden, berücksichtigt. Gleich aus mehreren Gründen ist die Abstandsregelung zu Windkraftanlagen zu überarbeiten: So waren bislang flugbetriebliche Verfahren wie Segelflugübungsraum, Thermiksuchgebiet, Ausweichen in der Motorplatzrunde nicht ausreichend. Korrekte Abstandseinschätzung zu den Windkraftanlagen als “dynamische” Hindernisse ist nicht möglich, unabhängig vom Stand der Flugerfahrung des Piloten. Durch das “dy-

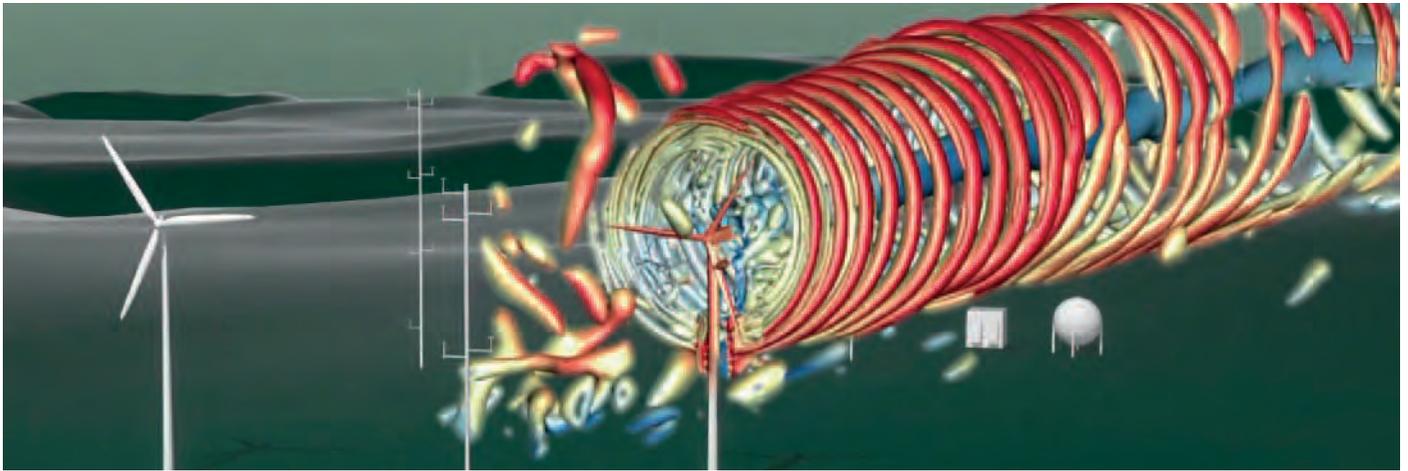
Studium inkl. ATPL

Die Aero-Beta Verkehrsfliegerschule bietet Ihnen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Karlsruhe und der Hochschule Worms die Möglichkeit Ihren ATPL inkl. eines Bachelorabschlusses zu erwerben.

<p style="text-align: center; background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">Technisches Studium</p>  <p style="font-weight: bold; font-size: small;">Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft <small>UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES</small></p> <p style="font-weight: bold; font-size: small;">Bachelor of Engineering (B.Eng.)</p> <p style="font-size: x-small;">Studienschwerpunkt Aeronautical Engineering mit der Spezialisierung - Flugversuchingenieur/in - Technische/r Pilot/in in den Bachelorstudiengängen Maschinenbau und Mechatronik</p>	 <p style="text-align: center; font-size: x-small;">EIAB <small>Engineering Institute of Applied Sciences</small></p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: small;">www.aero-beta.de</p>	<p style="text-align: center; background-color: #0070C0; color: white; padding: 2px;">Betriebswirtschaftliches Studium</p>  <p style="font-weight: bold; font-size: small;">Hochschule Worms <small>University of Applied Sciences</small></p> <p style="font-weight: bold; font-size: small;">Aviation Management & Piloting (B.Sc.)</p> <p style="font-size: x-small;">Inhalte: - BWL Grundlagen - Aviation Management (engl.) - Pilotenausbildung voll integriert am Standort und in den USA</p>
---	--	--

AERO-BETA VERKEHRSFLIEGERSCHULE

Stuttgart, Nürnberg-Herzogenaurach, Mannheim-Worms, Erfurt-Sömmerda



Windkraftanlagen-Nachlauf-turbulenz, dargestellt mit CFD-Simulation. Grafik: Institut für Aerodynamik und Gasdynamik der Universität Stuttgart.

namische" Hindernis Windenergieanlage wird zusätzlich Aufmerksamkeit gebunden, die zum Führen des Flugzeugs fehlt.

Nachlauf-turbulenzen lenken Piloten über Gebühr ab

Die Nachlauf-turbulenzen von Windenergieanlagen sind für Flächenflugzeuge erst in einem Abstand von sieben Rotordurchmessern (derzeitiger Rotordurchmesser in Süddeutschland beträgt ca. 120 Meter) der Windenergieanlagen beherrschbar. Die Nachlauf-turbulenzen in den Abständen von weniger als sieben Rotordurchmessern verlangen ein erhebliches Aussteuern von Böen und Windscherungen durch den Piloten. Dies lenkt die Aufmerksamkeit von den eigentlichen Aufgaben in Flugplatznähe, beispielsweise das Beobachten anderer Verkehrsteilnehmer und die Landevorbereitung, unzulässig ab. Die Richtlinien für die Genehmigung der Anlage und des Betriebs von Segelfluggeländen vom 23. Mai 1969 (NfL I-129/69)

enden, wenn man die isometrische Darstellung betrachtet, mit ihrer oberen Übergangsfläche in 100 Meter Höhe. Oberhalb dieser Linie gibt es keinen Schutz gegen Hindernisse/Bauwerke außerhalb der isometrischen Schutzflächen um einen Flugplatz. Dies ist völlig unzureichend, da die heutigen Bauhöhen der Windkraftanlagen mit ca. 200 Meter mehr als die doppelte Bauhöhe erreicht haben und eine weitere Steigerung der Bauhöhe zu erwarten ist. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der Vorhabensträger gerade in windschwachen Gebieten mit großen Rotorkreisflächen und höheren Nabhöhhen eine Wirtschaftlichkeit erzielen will. Eine weitere Steigerung der Bauhöhen und der Rotordurchmesser ist zu erwarten. Deshalb ist es richtig, ja zwingend, den Abstand der WKA zu Flugplätzen in Rotordurchmessern zu bemessen, um dem Luftsport und der Luftfahrt in diesem dynamischen Prozess einen angemessenen Luftraum dauerhaft zu sichern. Ebenso muss die Gelän-

destruktur in der Umgebung eines Flugplatzes Berücksichtigung bei der Abstandsbemessung finden. Es leuchtet ein, dass die sicherheitsrelevanten Auswirkungen eines Windrades/Bauwerkes in der Nähe eines Flugplatzes anders zu bewerten sind in völlig flachem Gelände als in einer hügeligen Umgebungssituation, in welcher ein Windrad evtl. auf einem gegenüber dem Flugplatzniveau erhöhten Standort errichtet werden soll. Es wurden im Gutachten für die verschiedenen Flugplatznutzungsarten standardisierte Abstandsbeispiele erarbeitet und visuell dargestellt. Die Herleitungen der grafischen Darstellung basieren auf der Grundlage, dass sich der Flugplatz auf einem absolut flachen Gelände befindet. Für Flugplätze in Tälern müssen Anpassungen getroffen werden. In diesem Fall sind An- und Abflugstrecken auf der gesamten Länge, bis das Tal verlassen ist und der Flugweg unabhängig der Topografie gewählt werden kann, vom Einfluss der Windenergieanlagen frei zu halten.



Es gibt beeindruckendere Anblicke beim Landeanflug.

Fotos: DAeC-PR

Das Gutachten im europäischen und internationalen Kontext

Am 12. Februar 2014 trat die VO 139/2014 "zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze" in Kraft. Diese regelt unter anderem den Schutz und die Überwachung der Flugplatzumgebung (Artikel 8 und 9)

Darin heißt es u.a.:

- Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Konsultationen durchgeführt werden hinsichtlich der Sicherheitsauswirkungen geplanter Bauwerke innerhalb der Hin-

dernisbegrenzungs- und Schutzflächen sowie anderer mit dem Flugplatz in Zusammenhang stehender Flächen.

- Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Konsultationen durchgeführt werden hinsichtlich der Sicherheitsauswirkungen geplanter Bauwerke außerhalb der Hindernisbegrenzungs- und Schutzflächen sowie anderer mit dem Flugplatz in Zusammenhang stehender Flächen, die die von den Mitgliedstaaten festgelegte Höhe überschreiten.

Somit sind Mitgliedstaaten gefordert und angehalten, explizit Turbulenzen zu berücksichtigen, die durch das Hindernis entstehen und den Luftverkehr gefährden können.

Die ICAO hat im Annex 14 (Aerodrome Design and Operations) und im ICAO Airport Services Manual (Doc 9137) Part 6 eigene Vorgaben veröffentlicht wie Hindernisfreiflächen für eine sichere und sinnvolle Nutzung eines Flugplatzes gestaltet sein sollen.

Entscheidend für Abstandsbemessung: Der turbulente Nachlauf

Sowohl in der Windparklayout-Planung als auch in der Auswirkung auf den Luftverkehr ist die Nachlauf-turbulenz von Bedeutung. Zum turbulenten Nachlauf im Lee der Windkraftanlagen sind in der Vergangenheit sehr unterschiedliche Stellungnahmen abgegeben worden. So haben Vorstandsmitglieder des Bundesverbandes Windenergie (BWE) davon gesprochen, dass es überhaupt keine Turbulenzen im Lee der Windräder gebe, die den Flugzeugen gefährlich werden könnten. Dabei hat der Gutachterbeirat des BWE bereits 2009 "Mindeststandards zur Dokumentation von Gutachten zur Ermittlung der Umgebungsturbulenzintensität" erlassen, die sich an der IEC Norm 61400-1 orientieren.

In der Baugenehmigung nach Bundesimmissionschutzgesetz für fünf Windkraftanlagen in der Nähe des Flugplatzes Neresheim wird auf ein Gutachten verwiesen, das der Vorhabensträger in Auftrag gegeben hatte. Darin wird ausgeführt, dass die Wirbelschleppen nach zwei bis drei Rotordurchmessern weitestgehend zerfallen sind. In einem anderen Gutachten hat die Prüfung ergeben, dass die Methodik zur Bestimmung der Wirbelschleppen erhebliche

Unsicherheiten aufweist. In der Vergangenheit wurden zu dem Thema des Nachlaufs von Windkraftanlagen unter dem Blickwinkel der gegenseitigen Beeinflussung von Windkraftanlagen zahlreiche Untersuchungen angestellt. Diese führten zu Vorgaben des Deutschen Instituts für Bautechnik (BiBt). Danach sind in der Praxis Abstände von fünf Rotordurchmessern als unproblematisch und drei bis vier Rotordurchmesser vom Standort abhängig als machbar anzusehen.

In manchen Genehmigungsverfahren wird bei Unterschreitung der Abstände von Windkraftanlagen untereinander von dem fünffachen Rotordurchmesser in der Hauptwindrichtung oder von dem dreifachen Rotordurchmesser in der Nebenwindrichtung ein standortbezogenes Turbulenzgutachten gefordert. Nachlauturbulenzen wirken auch auf Hochspannungs-

leitungen. Bei Unterschreitung von fünf Rotordurchmessern müssen gegebenenfalls Schwingungsdämpfer an den Leitungen eingebaut werden.

Daher ist es begrüßenswert und wichtig, dass mit dem nun vorliegenden Gutachten der FH Aachen eine einheitliche, fachlich begründete Abstandsforderung aller Luftsportverbände vorliegt und auch Einigkeit besteht, eine angemessene Berücksichtigung berechtigter Interessen und insbesondere den Schutz bestehender und bestandskräftig genehmigter Flugplätze sowie die Belange der Flugsicherheit einzufordern.

Hansjörg Jung/DAAeC

Quelle: Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion "Der Adler" des Baden-Württembergischen-Luftfahrtverbandes.

LANGEN INFORMATION 119.150

Luftfahrtkarten 2016:
Bestellen Sie jetzt für die Flugsaison vor ...

... UND PROFITIEREN VON RABATTEN VON BIS ZU 20%!

Effective Date: 31 MAR 2016

- ICAO-Karte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Karte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria
- Visual 500 Switzerland
- ICAO-Segelflugkarte 1:500.000 Deutschland
- ICAO-Segelflugkarte 1:250.000 Rhein-Ruhr
- Visual 500 Austria Glider

Mengennachlässe für Karten:

- ab 20 Kartenblätter 10% Rabatt
- ab 50 Kartenblätter 20% Rabatt

Weitere europäische Karten finden Sie im Shop!

Besuchen Sie uns!
A5-207

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

EISENSCHMIDT
DATA GROUP

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

ACAM-Team beim LSC Schleißheim

Im Rahmen eines bereits im Juni angekündigten, sogenannten "In-Depth Surveys" hat das ACAM-Team des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) beim Ikarus Luftsportclub Schleißheim im Dezember die Vereins-K8 überprüft (ACAM = Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring).

Dabei wurden im Rahmen der Instandhaltung sowohl der technische Zustand als auch die Übereinstimmung des Luftfahrzeuges mit der Luftfahrzeugdokumentation (L-Akte) sowie die Prüfung der Luftfahrzeugpapiere bewertet.

Die Prüfung der Luftfahrzeugdokumentation umfasste dabei neben den Betriebsaufzeichnungen im Bordbuch auch den LTA-Status, durchgeführte Modifikationen und Reparaturen und auch den Status der Instandhaltung nach den Vorgaben des Teil-M - M.A.302 bis M.A.305. Dank der sauberen L-Aktenführung und des guten

Gesamtzustandes des Segelflugzeuges konnte die Überprüfung ohne Beanstandungen abgeschlossen werden.

Weitere Informationen zu ACAM-Aufga-

ben sind auf der LBA-Homepage unter www.lba.de veröffentlicht.

Text/Foto: Axel Mitzscherlich



Das ACAM-Team des LBA bei der Überprüfung der K8.

“Techniker-Gesprächsrunde” mit BMVI und LBA

Auf Einladung des Bundesausschusses Technik des DAeC trafen sich am 27. Januar Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Abteilung T des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), des Vorstandes unter der Federführung des Bundesausschusses Technik des DAeC in der Bundesgeschäftsstelle, um über aktuelle Probleme der Luftfahrttechnik zu beraten.

Diese Gespräche werden mindestens einmal jährlich durchgeführt und dienen zum einen dem Austausch von Informationen

zu aktuellen Themen, andererseits auch dazu, gemeinsam Lösungen für Probleme zu finden. Während des konstruktiven Gesprächs wurde ein Katalog von Themen abgearbeitet, der vom Bundesausschuss Technik vorgelegt worden war. Kernthema des Gesprächs war die Frage der Technischen Ausweise des DAeC im Zuge der zu erwartenden Einführung der europäischen L-Lizenzen. Dazu wird es bei der Entwicklung der Modalitäten der Umwandlung eine enge Zusammenarbeit zwischen dem LBA und dem DAeC geben.

Weitere Fragen, bei denen mit Änderungen gerechnet werden kann, sind die Prü-

fung von Avionikarüstung und der zukünftige Umgang mit Rettungsfallschirmen.

Noch nicht befriedigend ist die Lösung bei der Übersetzung einschlägiger EASA-Dokumente, die bisher nur in englischer Sprache zur Verfügung stehen. Hier will man im BMVI prüfen, inwieweit man gegebenenfalls die vom Bundesausschuss Technik angebotene Initiative der unverbindlichen Übersetzung ausgewählter Lufttüchtigkeitsanweisungen unterstützen kann, um das Angebot zu erweitern.

DAeC-PR

UL-Prüferlehrgang

Das Luftsportgeräte-Büro und die DAeC-Bundeskommission Ultraleichtflug bieten vom 06. bis 17. Juni 2016 in Braunschweig am Flughafen einen Lehrgang zur Erlangung der Prüferlaubnis Klasse 5 für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge an. Teilnahmevoraussetzung sind umfassende praktische und theoretische Kenntnisse.

Anmeldeschluss für die verbindliche Bewerbung mit einem aussagekräftigen technischen und gegebenenfalls fliegerischen Lebenslauf ist der 25. April 2016. Die Gebühr beträgt 1.800 Euro zuzüglich der gesetzlichen Mehrwertsteuer.

Der Lehrgang ist auf 15 Teilnehmer begrenzt. Gehen mehr Anmeldungen ein, werden DAeC-Mitglieder vorrangig zuge-

lassen. Der Veranstalter behält sich vor, den Lehrgang abzusagen, wenn eine zu geringe Anzahl qualifizierter Bewerbungen eingeht.

Anmeldungen bitte senden an: lsgeb@daec.de

DAeC-PR

“In-Depth Survey” auch in Alt-/Neuötting

Ende 2015 fand auch bei der Fluggruppe Alt-/Neuötting bei der Vereinsmaschine DR300/180R ein “In-Depth Survey” der ACAM des Luftfahrt-Bundesamtes statt (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring – kontinuierliche Überwachung der Lufttüchtigkeit).

Für externe Beobachter hätte die Überschrift auch lauten können: Wie nimmt man ein Flugzeug auseinander und lässt es doch beisammen? Die Vorstellung der ACAM-Mitarbeiter und Ihrer Arbeit füllte die erst halbe Stunde. Die Prüfung der LFZ-Dokumente dauerte bis zur Mittagspause. Da die Remo Baujahr 1971 ist, sind die zugehörigen LTA/AD-Listen entsprechend lang. Die Betriebszeitenübersichten und Wartungsunterlagen, nach denen die Instandhaltungsaufgaben generiert werden, wurden dabei auf Vollständigkeit und sachliche Übereinstimmung mit dem Kennblatt geprüft. Auch die eingerüsteten Komponenten wie Transponder, Flarm, Gomolzig Schalldämpfer, Tost Einzugsvorrichtung nahmen sich die ACAM-Mitarbeiter vor, ebenso Einbauanleitungen, Flug- und Betriebshandbuch der o.g. Komponenten. Nach der Mittagspause begann der Check am Flugzeug. Alle sichtbaren Schilder wurden erfasst und fotografiert, alle Wartungsöffnungen entfernt und die Steuerung komplett gecheckt. Das Instrumentenbrett wurde auf Mindestausrüstung und Beschilderung, LTAs, die sichtbare Veränderungen bewirken, auf Durchführung geprüft. Ebenfalls wurde eine Transponderprüfung mit Sendecode, Abstrahlfrequenz und Geräteerkennung durchgeführt.

Mit Hilfe eines Endoskops wurde anschließend der komplette Zustand des Rumpfes dokumentiert. Intensiv begutachtete das ACAM-Team die Steuerseile und Umlenkrollen, die Wickelbänder der Rippen und die Querruderanlenkseile.

Nach Abschluss der umfangreichen Prüfung formulierten die ACAM-Vertreter vier findings, die inzwischen alle abgearbeitet sind. Für eine Maschine mit 33.000 Starts im Schleppbetrieb auf Gras bei 5.900 Stunden ist das ein sehr zufriedenstellendes Ergebnis.

Text/Fotos: Hans Preis



Das ACAM-Team aus Braunschweig bei der intensiven LFZ-Überprüfung.

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

Oberflächentechnik: Lackerhalt – Aerodynamik – Ästhetik

Für das Technikpersonal in Luftsportvereinen gilt: Winterzeit ist Werkstattzeit. Neben den alljährlichen Wartungsarbeiten am Flugzeugpark sind es vor allem das Polieren und die Oberflächenpflege von Flugzeugen und Segelflughängern, die Zeit und Arbeit erfordern.

Nachfolgend veröffentlichen wir Eindrücke von Teilnehmern eines Polier-Workshops, der beim Aeroclub Walldorf in Baden-Württemberg stattgefunden hat.

“15 Werkstattleiter aus Luftsportvereinen rund um Walldorf trafen sich Ende 2015, um die Geheimnisse des richtigen und effizienten Polierens näher kennenzulernen. Unter fachkundiger Anleitung von Experten des Poliermaschinenherstellers Flex aus dem schwäbischen Steinheim erfuhren die Workshop-Teilnehmer, wie sie den Lack von Segelfliegern und Anhängern fachgerecht auf Hochglanz bringen können.

Polieren – warum es wichtig ist

Für Luftsportler ist das Wachsen und Polieren von Flugzeugoberflächen und Segelflughängern nicht nur aus ästhetischen Gründen entscheidend. “Die empfindlichen Flugzeuglacke sind zahlreichen Belastungen ausgesetzt, von UV-Strahlung über kräftebedingte Belastungen bis hin zur Witterung”, erläuterte Martin Friedle, Werkstattleiter der Abteilung Segelflug beim AeC Walldorf. Der Mitorganisator der Workshops Thomas Kühn, Fluglehrer und langjähriger Flugzeughalter, ergänzte: “Auch die Aerodynamik profitiert von guter Pflege. Je widerstandsfreier die Oberfläche einer Tragfläche ist, desto effizienter ist der Flug. Dies ermöglicht vor allem im Segelflug eine konstantere Gleitzahl, was effektiv mehr Flugstrecke im lautlosen Gleitflug bedeutet.”

Ausgangspunkt des Workshops war einerseits die Wartung einer vereinseigenen Flex-Poliermaschine und andererseits die Überlegung der Anschaffung zweiten Polierers. Da der AeC Walldorf den Polierer vor der Anschaffung testen wollte, traf man sich zu einem Vorort-Termin in Walldorf. Auf den Testflächen eines Segelflieger-Flügels zeigte Thomas Kühn die gewohnten Polierabläufe. Mitarbeiter der Firma Flex bearbeiteten mit ihren neuen Maschi-

nen, Schwämmen und Polituren eine daneben stehende Fläche. “Das Ergebnis war beeindruckend. Flex erreichte in nur 30 Prozent unserer üblichen Bearbeitungszeit eine deutlich bessere Oberfläche mit ausgezeichnetem Glanzgrad”, berichtet Kühn.

Bewertung von Pads und Polituren

Der Polierworkshop beleuchtete das professionelle Polieren aus theoretischer und praktischer Sicht. Firmenvertreter stellten anhand von Materialbeispielen verschiedene Auftragsmedien wie Schwämme und Pads vor, informierte zusätzlich aber auch über ihre Abrasivität und deren Folgen in Verbindung mit Politur. Für großes Erstaunen bei den Teilnehmern sorgte die Information, dass das vermeintlich so weiche Lammfell-Pad das abrasivste ist.

Zum Abschluss des Theorieblocks gab es Infos über die richtige Auswahl handgeführter Poliermaschinen. Generell sind am Markt Poliermaschinen mit den Antriebsformen orbital, rotativ und exzentrisch erhältlich. “Die höchste Polierleistung erzielen Rotationspolierer”. Mit der passenden Rotationsmaschine soll für Segelflugzeuge ein einstufiger und damit zeitsparender Polierprozess möglich sein. Aller-

dings gilt es aufgrund der wärmeempfindlichen Oberfläche von Segelflugzeugen, einen Polierer mit niedriger Drehzahl zu wählen. Einige Teilnehmer stellten bereits nach dem theoretischen Teil fest, nun deutlich besser informiert zu sein. “Das Basiswissen hat mir total gefehlt und daher war ich sehr dankbar, die Grundlagen so anschaulich erklärt zu bekommen”, erklärte ein Teilnehmer.

Wertvolle Erkenntnisse für die Praxis

Im praktischen Teil des Workshops erprobten die Technikfreaks die zuvor erlernte Theorie an einer Tragfläche und an einem Transporthänger. Dabei stellten sie auch ihre bisherigen Bearbeitungsmethoden auf den Prüfstand, etwa das Arbeiten mit Schwabbeln und Wachs. Wie das Ergebnis zeigte, sieht die Oberfläche danach auf den ersten Blick zwar gut aus, die Bearbeitung hinterlässt jedoch oft spürbare Riefen und erfordert erheblich mehr Kraft- und Zeitaufwand als eine rotative Anwendung. “20-jährige Erfahrungswerte müssen wir nach diesem Lehrgang nochmals überdenken”, beurteilte ein Teilnehmer das Gelernte.”

Text/Foto: Manuel Löhmann



Die Teilnehmer des Polier-Workshops beim Aeroclub Walldorf. Foto: Flex-Elektrowerkzeuge GmbH

Großer Auftritt beim Bayreuther Ball des Sports

LSG-Segelflieger Mannschaft des Jahres

Die Segelflieger der Luftsportgemeinschaft Bayreuth (LSG) haben die Wahl zur Mannschaft des Jahres in ihrer Heimatstadt gewonnen. Ausschlaggebend war der Gewinn der Segelflug-Bundesliga 2015 und auch der World League. Beim Ball des Sports am 16. Januar hatte die Mannschaft ihren großen Auftritt vor der versammelten Sportprominenz der Stadt.

“An den Segelfliegern der LSG Bayreuth führte beim Überblick über die Ergebnisse des Jahres 2015 einfach kein Weg vorbei“, beschrieb der Nordbayerische Kurier die Lage in der Jury. “Was kann man mehr verlangen, als einen Weltmeistertitel?” zitiert die Zeitung das Jurymitglied Stadtrat Siegfried Zerrenner.

Dabei hat die Jury nicht allein entschieden: Auch die Leser des Nordbayerischen Kuriers waren aufgerufen, per Televoting ihre Stimme abzugeben. Aus Quellen der Jury heißt es, die Segelflieger seien auch dabei schon immerhin auf dem dritten Platz ge-

landet. Das bedeutet, dass die LSG mindestens drei der fünf vor größerem Publikum spielenden Mannschaften (Basketball, Eishockey aus Bayreuth und Pegnitz, Fußball, Handball) hinter sich gelassen haben muss. Zur Wahl standen neun Mannschaften aus dem Verbreitungsgebiet des Nordbayerischen Kuriers.

Überreicht wurde der Preis im Rahmen des diesjährigen Ball des Sports, dem jährlichen Get-together der lokalen Sportlerfamilie. In die ausverkaufte Stadthalle war die gesamte Bayreuther Sportelite flankiert von Kommunalpolitikern und Vertretern der Universität gekommen. Deren Sportökonom hatten den Ball gemeinsam mit dem Sportkuratorium Bayreuth organisiert. Oberbürgermeisterin Brigitte Merk-Erbe gehörte als Vorstand des Sportkuratoriums daher auch zu den ersten Gratulanten auf der Bühne.

Mit auf der Bühne waren neben den gewerteten Piloten alle anwesenden aktiven

Mitglieder. Dem engeren Kreis des Bundesliga-Teams war es wichtig, auch alle mit einzubeziehen, die am Boden und organisatorisch mitgeholfen haben, sie in die Luft zu bringen. Durch das offene Wertungssystem ist jedes der anderen Mitglieder zudem potenzieller Bundesliga-Pilot. Durch die wöchentliche Berichterstattung in der Zeitung, letztes Jahr auch flankiert z.B. durch einen Erlebnisbericht über ein “Probe-Training” des leitenden Sportredakteurs, ist der Segelflug in Bayreuth stark ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Angesichts der sportlichen Erfolge rühmt sich das Bundesliga-Team schon seit vielen Jahren, die beste Sportmannschaft der Stadt zu sein. In einer ersten Liga spielen ansonsten nur die Bayreuther Basketballer. Eine Weltliga gibt es nur im Segelfliegen. Für die Mannschaft des Jahres hat es trotzdem erstmals heuer gelangt – dem musste schon ein Bundesliga-Sieg vorausgehen.

Daniel Große Verspohl



Die Mannschaft der Luftsportgemeinschaft Bayreuth bei der Preisverleihung, von links: Sportamtsleiter Christian Möckel, Torsten Ernstberger, Sportchef des Nordbayerischen Kuriers, Mathias Mühlbacher, Vorsitzender der Sportgruppe Segelflug in der LSG, LSG-Pressesprecher Daniel Große Verspohl, Heiko Hertrich, Manisha Große Verspohl, Martin Brühl, 2. Vorstand Martin Fendt, Johannes Baier, Georg Baier, Teammeteorologe Lothar Schmidt, Bernd Löser, Ernst Pittroff, Ausbildungsleiter Matthias Rohnke und Teamkapitän Andreas Baier. Foto: Bianca Rohnke



Der Swift vor der Skyline von Dubai.

World Air Games in Dubai 2015

Markus Feyerabend holt Gold in der Freestyle im Segelkunstflug

Zwei Wochen lang war der Himmel über Dubai die Arena der besten Luftsportler der Welt. Ob Fallschirmspringer, Kunstflugpiloten, Modellflieger, Hubschrauberpiloten, Ballonfahrer oder Gleitschirmflieger – vor der Kulisse aus Wasser, Wüste und Wolkenkratzern konnten die Sportler bei besten Bedingungen auf die Jagd nach Medaillen und Rekorden gehen.

Der Traum aus 1001 Nacht begann für den Paterzeller Segelkunstflugpiloten Markus Feyerabend bereits im Frühjahr 2015. Feyerabend wurde als einziger deutscher Segelkunstflieger von der internationalen Luftsportorganisation FAI (Fédération Aéronautique Internationale) als einer der weltbesten Segelkunstflugpiloten ausgewählt. Diese Auswahl war Voraussetzung dafür, an den Spielen teilnehmen zu können, denn die rund 900 Teilnehmer aus 23 Luftsportdisziplinen stellen jeweils weltweit die Elite dar und dürfen nur auf Einladung teilnehmen. Für den Segelkunstflug traten in Dubai insgesamt neun Piloten aus neun Nationen an.

Nach der Einladung durch die FAI begann für Feyerabend eine lange Vorbereitungszeit. Weit über 500 E-Mails hat er geschrieben und erhalten, um die Organisa-

tion für dieses Abenteuer zu bewerkstelligen. Wie kommt der Flieger nach Dubai? Wie erfolgt die Unterbringung. Wer darf als Bodencrew mit. Wie bekommt man den Rauch, der an den Flächenenden montiert wird, um im Flug die Figuren am Himmel zeichnen zu können, nach Dubai, da der Rauch unter Pyrotechnik fällt?

Im Oktober nahm die Teilnahme dann klare Formen an. Feyerabend konnte seinen Paterzeller Freunden Hans-Georg Resch und Stephan Wurzinger gehört, in Innsbruck in einen Container verladen. Anschließend ging der Container innerhalb von sechs Wochen von Innsbruck nach Hamburg auf den Landweg und von dort aus auf dem Seeweg nach Dubai.

Der Traum kann beginnen

Anfang Dezember war es dann soweit. Feyerabend war Teilnehmer bei den World Air Games in Dubai. Der Traum begann. Was Feyerabend hier in den ersten Tagen erleben durfte, machte ihn und seine Mitstreiter oft sprachlos. So wurde z.B. eine riesige Tribüne für 1.500 Teilnehmer zu einer grandiosen Eröffnungsfeier aufgebaut. Als bei der Eröffnungsfeier dann das olympische Feuer entfacht wurde, schildert Feyerabend das Erlebte mit den Wor-

ten: "Ich hatte am ganzen Körper Gänsehaut und einen Kloß im Hals – hier dabei sein zu dürfen ist eine once in a life time opportunity". Feyerabend war schon 2009 bei den World Air Games im italienischen Turin als Teilnehmer dabei, aber das, was sich die Organisatoren in Dubai haben einfallen lassen, war kein Vergleich mit früheren World Air Games.

Bei den Segelkunstfliegern sind neun Piloten auf sechs Flugzeugen angetreten. Nicht jeder Pilot hatte sein Segelkunstflugzeug verschifft bekommen. Wenn neun Piloten zu einem Segelkunstflug-Wettbewerb kommen, aber nur sechs Flugzeuge da sind – was machen sie dann? Sie teilen! So ließ Markus "Maxu" Feyerabend den Amerikaner Eric-Lentz Gauthier mitfliegen. Der Russe Georgy Kaminskiy hatte seinen Segelkunstflieger mit dem dreimaligen Weltmeister Ferenc Toth aus Ungarn geteilt. Als dann gegen Ende des Wettkampfes noch der russische Flieger mit einem technischen Defekt ausfiel, durfte Ferenc Toth selbstverständlich auf dem Segelflugzeug von Feyerabend seinen letzten Flug absolvieren. Der Segelflug ist ein Team sport. Ohne die Hilfe der anderen kommt niemand in die Luft, aber so viel Hilfsbereitschaft war schon bemerkenswert. Der Spirit der olympischen



THE GLOBAL SHOW FOR GENERAL AVIATION

Friedrichshafen | Germany | April 20 - 23, 2016

www.aero-expo.com



EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

Supported by

aerokurier

FLUGREVUE

EGNOS



Markus Feyerabend beim Start zu einem erlebnisreichen Wettbewerbsflug.

Spiele wurde hier mehr als gelebt. Besser als am Rande der Start- und Landebahn von Skydive Dubai und unterhalb der grandiosen Skyline, wo bis zum 12. Dezember die Weltspiele des Luftsports ausgetragen wurden, konnte die Stimmung nicht sein. Vier Wettbewerbstage gab es im Segelkunstflug, bei denen drei Aufgaben vollbracht werden mussten, und zwar in einem ungewöhnlichen Format. Jeder Pilot durfte eine Kür zeigen, ein eigenes Programm, aber mit gewissen Pflichtteilen. Aufregend war die "Unbekannte". Dabei darf jeder Sportler eine Figur vor-

schlagen, die dann von den Schiedsrichtern zu einem Gesamtprogramm zusammengefügt wird und von den Sportlern nachgeflogen werden muss. Die "Unbekannte" ist frühestens zwölf Stunden vor Wettkampfbeginn bekannt und kann höchstens am Boden mit Trockenübungen trainiert werden.

Siegfried Mayr von der Innsbrucker Segelfliegervereinigung machte seinen Kollegen dabei das Leben schwer: "Ich habe mir eine Figur ausgedacht, von der ich weiß, dass die anderen sie noch nie geflogen sind und die ich zuhause besonders



Tagtäglich gab es für Teilnehmer und Besucher neue, attraktive Eindrücke.

trainiert habe, ein Loop mit eineinhalb gesteuerten Rollen am Top." So könne man versuchen, sich im Wettbewerb einmal einen kleinen Vorteil zu verschaffen, "aber die anderen probieren das natürlich auch", sagt Siegfried Mayr.

"Wir sind noch nie über Wasser geflogen", berichtet Markus Feyerabend. "Dieser Wettbewerb ist eine große Herausforderung. Wir können uns nur an der Landebahn orientieren und sehen keine Markierungen am Boden. Es ist schwer, die Winkel korrekt zu fliegen." Trotz dieses Handicaps müssen die Piloten bei ihren Flügen in der "Box" bleiben. Das ist ein Raum von einem Kubikkilometer Luft, in dem eine Mindesthöhe von 200 Metern nicht unterschritten werden sollte. Wer die Box verlässt oder die Mindesthöhe verletzt, wird mit Strafpunkten belegt. Mit dem "Anwackeln" geht es dann los. Dreimal bewegt der Pilot die Flügel hin und her und ab diesem Zeitpunkt bewerten die Schiedsrichter alle Figuren: Weibchen, Männchen, Rollen, Turns und Loopings zum Beispiel.

Markus Feyerabend flog bei den FAI World Air Games seinen letzten Wettbewerb im Segelkunstflug. Er wechselt zu den Motorkunstfliegern. Mit seinem Freund Hans-Georg "Girgl" Resch hat er zum letzten Weihnachtsfest eine Extra 330 XS gekauft. "Ich höre auf, wenn es am schönsten ist. Und was könnte ein krönenderer Abschluss sein, als in Dubai fliegen zu dürfen. Wir waren die ersten Segelflieger überhaupt in Dubai. Nach 14 Jahren im Segelkunstflug will ich mich noch mal von unten nach oben hocharbeiten, kämpfen und beißen", sagt der 44 Jahre alte IT-Salesmanager, der fünf Mal Deutscher Meister, 2011 Weltmeister im "Known-Programm" und Dritter der Weltmeisterschaft 2012 war sowie aktueller Mannschaftsvi-



Markus "Maxu" Feyerabend über der Palmeninsel von Dubai bei den World Air Games 2015.



Startaufstellung auf der Start- und Landebahn Skydive Dubai.

Fotos: Doris und Markus Feyerabend

zeweltmeister ist. Bei seiner ersten Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug im Juli 2015 erreichte er auf Anhieb einen dritten Rang in der zweithöchsten Kategorie (Advanced).

Mit einem vierten Platz in der Gesamtwertung bei den FAI World Air Games konnte Markus Feyerabend sehr zufrieden sein. Aber es kam noch besser! In seinem allerletzten Flug, dem Einzelprogramm Freestyle, holte Feyerabend Gold. "Diese Goldmedaille wird einen ganz besonderen Platz bei mir erhalten", so Feyerabend.

Die Siegerehrung fand vor traumhafter Kulisse statt, eingebettet in ein Gala-Dinner

am Fuße des Burj Al Arab mit insgesamt 2.000 Gästen. Leider ging Feyerabends Goldmedaille verloren, bevor er sie überhaupt erhalten hatte. CIVA-Präsident Mike Heuer (Commission Internationale de Vol-tige Aerienne) hat sich mehrfach bei Feyerabend entschuldigt und zugesichert, die Medaille im Nachgang neu anfertigen zu lassen und zu versenden (Anm. der Redaktion: Inzwischen ist sie bei ihm eingetroffen).

Auch aus diesem Grund werden die World Air Games Feyerabend immer in besonderer Erinnerung bleiben. Aber noch viel mehr durch die Eindrücke, außergewöhn-

liche Erlebnisse und wegen der neuen Freunde aus anderen Luftsportarten. Das Märchen aus 1001 Nacht ging für Feyerabend Mitte Dezember zu Ende.

Besonderer Dank gilt allen, die ihn in seiner Segelkunstflugkarriere unterstützt haben. Als absolut einzigartig hat Feyerabend wahrgenommen, dass ihn drei seiner Vereinskameraden in Dubai besucht haben, um mit ihm dieses Spektakel der Luftfahrt auf seinem letzten Segelkunstflug-Wettbewerb miterleben zu können.

Martin Pape

Bayreuth-Wettbewerb zugleich Bayerische Segelflug-Meisterschaft



Der Internationale Bayreuth-Wettbewerb 2016 ist als einzige Qualifikationsmeisterschaft in Bayern zugleich wieder Bayerische Segelflug-Meisterschaft. Das hat die bayerische Segelflug-Kommission auf Antrag der LSG Bayreuth beschlossen.

Die besten LVB-Mitglieder in allen drei Wertungsklassen werden somit den Bayerischen Meistertitel mit nach Hause nehmen dürfen. Die Titelverteidiger Simon Schröder (Standardklasse, SFV Bad Wörishofen) und Alexander Müller (Offene Klasse, LSG Bayreuth) stehen auch wieder auf der Teilnehmerliste. In der 18-Meter-Klasse tritt der amtierende Bayerische Meister Michael Streit dagegen bislang nicht an.

In der Anmeldung im DAeC-Portal "Copilot" tauchen auch zahlreiche weitere prominente Namen auf: Mit Michel Buchthal,

Wolfgang Clas, Bruno Gantenbrink, Arndt Hovestadt und Werner Meuser stehen gleich fünf ehemalige Welt- und Europameister auf der Liste. Tilo Holighaus und Oliver Binder werden sich wieder ein kleines Hersteller-Duell liefern. Bayerns SeKo-Vorsitzender Thomas Kuhn tritt erstmals in der Offenen Klasse an.

Der Internationale Bayreuth-Wettbewerb findet vom 19. bis 27. Mai am Flugplatz Bayreuth-Bindlacher Berg statt.

Daniel Große Verspohl



Deutscher Hubschrauber Club bei World Air Games in Dubai

Zum Jahresende der Fliegersaison 2015 gab es für viele Hubschrauberpiloten noch ein Highlight mit den World Air Games (WAG) in Dubai. Der Deutsche Hubschrauber Club, LVB-Mitgliedsverein mit Sitz in Landsberg, beteiligte sich mit zwei von 13 Hubschrauber-Teams.

Martin Eigner und Thorsten Strohmaier belegten am Ende den sechsten Platz. Marcel Stegmüller und Michael Schauff den siebten. Der erste Platz der World Air Games Champions ging an Zhuperin A. / Burov N. (RUS) vor den Brüdern Szamborski (POL) und schließlich Morgenstern T. / Seer S. (AUS) auf dem dritten Rang.

Ungefähr alle vier Jahre wird diese fliegerische Veranstaltung unter Bedingungen des Weltluftsportverbandes (FAI) durchgeführt. Zwischen dem 01. und 12. Dezember verglichen sich 854 Wettkämpfer aus 55 Ländern. Zehn verschiedene Luftsportarten in 23 Disziplinen gingen an den Start. Es war die bisher größte Veranstaltung in der 110-jährigen Geschichte der FAI.

Unter dem Sportdirektor S.E. Yousef Hamadi organisierte das Hubi-Team mit dem Eventdirektor Wolfgang Perplies (D), Irina Grushina als Chief of Judges and Scoring (RUS), Woitek Dobrczynski als Verantwortlicher für die Parcours (POL) und als Chef der Jury Konrad Geißler (D) die bei-

den Events Slalom und Fender-Rigging. Es ging bei beiden Disziplinen darum, unter Zeitdruck einen Wassereimer an einem Seil durch einen Slalomparcours und einen Bootsfinder in bereitstehende Fässer zu manövrieren. Beide Wettkämpfe wurden parallel mit zwei Teams geflogen. Proteste und Beschwerden gab es keine.

Unter der Kulisse mit den gewaltigen und modern gestalteten Hochhäusern, die in die allgegenwärtige Wüste gebaut wurden, genossen die Sportler die Weltluftfahrtspiele.

Die Wettkämpfe fanden auf dem Flugplatz Skydive Dubai statt, der bei der künstlichen Insel Palm Jumeirah liegt. Durch die



Die deutsche Hubschrauber-Delegation mit v. l.: Marcel Stegmüller, Michael Schauff, Konrad Geißler, Lothar Oehler, Martin Eigner, Thorsten Strohmaier (es fehlt Wolfgang Perplies).



Das Skydive Dubai Desert Center.

Fotos: DHC/Lothar Oehler

vielen verschiedenen Wettkämpfe mussten alle beim Auf-, Ab- und Umbau des Parcours mit anpacken. Es gab nur ein Zeitfenster von jeweils zwei Stunden, um die Durchgänge zu bewältigen. Vorbereitende Übungen konnten auf dem Fluggelände Skydive Dubai Desert Center absolviert werden. Dieses Gelände lag ca. eine Autostunde entfernt mitten in der Wüste und war mit Rollrasen präpariert. Aber auch hier gab es enge Zeitfenster, so dass es sich bei den Flügen eher um Gewöhnung statt Training handelte. Eine der zur Verfügung gestellten Robinson 44 war mit

Schwimmern ausgerüstet, so dass sie ungeeignet für die Wettkämpfe war. Verzögerungen während der Veranstaltung entstanden durch relativ starken Wind. Die Robinson 22 hat gemäß dem FAI-Regelwerk entsprechend der Flugführung gestaffelte Windlimits. Sie liegen unter der musterbezogenen Grenze und sollen speziell Anfängern einen leichteren Einstieg ermöglichen. Sind diese Limits überschritten, kann die Besatzung entscheiden, ob sie sich das Fliegen zutraut. Da andere Luftsportarten ihre Flüge bereits wegen des Windes gecancelt hatten,

konnten die Hubis über den vorgegebenen Zeitraum hinaus das Flugfeld nutzen und die Wettkämpfe vollständig durchführen.

Professionell kommentiert wurde das Geschehen durch den Briten Rob Hughes, unterstützt von Ariane Magera.

Sowohl die Eröffnungs- als auch die Abschlussfeier waren beeindruckende Demonstrationen der Möglichkeiten, die ein wohlhabendes Land für solche Anlässe bieten kann. Weitere Informationen unter www.wagdubai.ae.

Axel Wingerath

DHC-Termine

Auch 2016 stehen für den Deutschen Hubschrauber Club wieder zahlreiche Wettbewerbstermine und Veranstaltungen an, Infos dazu siehe unter: www.deutscher-hubschrauberclub.de

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



Mai 2016: UL-DM in EDMT

Die 27. Deutschen Meisterschaften im Ultraleichtflug finden vom 05.-08. Mai 2016 im oberschwäbischen Tannheim statt.

Nach NRW, Bayern und Hessen gastiert der Wettbewerb in diesem Jahr in Baden-Württemberg – und hat erneut einiges zu bieten: Navigationsflüge, Auffinden von Geländepunkten, Ziellandungen und vieles mehr. Anspruchsvolles Fliegen auf höchstem Niveau garantiert Spannung für Teilnehmer wie Zuschauer.

Die ambitionierten Piloten müssen die vom Aufgabendesigner Ernst Graf entworfenen Kreisbögen und Figuren präzise abfliegen und dabei vorgegebene Geschwindigkeiten über Grund möglichst exakt einhalten. Bei den schwierigen Aufgaben helfen nur Talent und Training. Denn auf die heute lieb gewonnene Hilfe durch GPS-Systeme müssen die Teams verzichten. Vorhandene Navigationsgeräte, aber auch Navi-

hilfen in Smartphones ,werden vor dem Start versiegelt. Geflogen wird mit den traditionellen Navigationsmitteln Karte, Kompass und Stoppuhr sowie dem geschulten Blick aus dem Cockpit.

Besonders spannend gestaltet sich die Disziplin der Ziellandungen. Hier wird nach Überflug des 100 Meter langen Ziellandefeldes in selbst gewählter Höhe eine verkürzte Platzrunde ohne Motor bis zur Landung fortgesetzt, und der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerks sollte möglichst nah am Anfang des Landesfeldes liegen. Dies bringt viele Punkte, ein weiter entferntes Aufsetzen entsprechend weniger. Ein Landen vor dem 100-Meter-Feld wird gar mit 0 Punkten bestraft.

Mindestens genauso spektakulär dürfte der Wettbewerb des Kurzstarts über ein Flatterband werden, eine Herausforderung, auf die Piloten im Fliegeralltag nicht treffen.



Entsprechend vorbereitet werden die Teams in den täglichen Briefings durch Wettbewerbsleiter Michael Kania und Schiedsrichter Robert Mair. Das Teilnehmerfeld setzt sich aus "Wiederholungstätern" und Neustartern zusammen, wobei beide erfahrungsgemäß Chancen auf die Podiumsplätze haben. Ein gutes Abschneiden bei den Deutschen UL-Flug-Meisterschaften ermöglicht die Teilnahme an internationalen Wettbewerben.

Teilnehmer und Interessierte können sich über die Deutschen UL-Meisterschaften und weitere Wettbewerbe informieren bei Wolfgang Lintl (wolfgang.lintl@t-online.de) oder gerne auch bei Michael Kania (kania.michael@tutanota.com).

Die Ausschreibung zur Deutschen UL-Meisterschaft 2016 findet man unter www.daec.de/sportarten/ultraleichtflug/

Holger Bockholt



Einige der Teilnehmer aus 2015 werden sicherlich auch in Tannheim wieder am Start sein.

Foto: DAeC-PR

Chartermöglichkeit des LVB-Ultraleicht-Gleitsegelflugzeugs "Banjo"

Auch für 2016 besteht wie schon im vergangenen Jahr die Möglichkeit für LVB-Vereine und -Einzelmitglieder, das verbandseigene Ultraleicht-Gleitsegelflugzeug "Banjo" über die LVB-Ultraleichtflugkommission (ULKO) zu chartern.

Dies ermöglicht Segelflug- und Ultraleichtpiloten auf relativ einfache Art und

Weise den "Ultraleicht-Gleitsegelflugschein" zu erwerben, der dann auch ohne Medical eine lebenslange Gültigkeit hat. Gerne bieten wir auch Tagesumschulungen in der LVB-Landesverbands-Flugschule am Flugplatz Pegnitz "Zipser Berg" an.

Weiteres auf der Homepage des LVB: <http://www.lvbay.de/mitgliederservice/spar>

[ten-und-luftsportjugend/ultraleicht/charterung-ul-banjo/](http://www.lvbay.de/mitgliederservice/spar)

Anmeldungen bitte über die Geschäftsstelle oder über den LVB-Verbandsfluglehrer für Ultraleichtsegelflug Thomas Selz, thomas.selz@lvbayern.de.

LVB-ULKO

Fluglehrerbesprechung der Oberpfälzer Fluglehrer

Ende 2015 trafen sich annähernd 30 Fluglehrer aus oberpfälzischen Luftsportvereinen zur jährlichen Fluglehrerbesprechung am Flugplatz Schwandorf.

Allgemein wünscht man sich mehr aktive Flugschüler. Manche Vereine bräuchten auch wieder Fluglehrernachwuchs. Hier macht sich eine enge Zusammenarbeit in

den Bezirken bezahlt, in dem man sich gegenseitig kurzfristig Fluglehrer ausleiht.

Franz Klimt

Franz Klimt, Gruppenfluglehrer des Segelflug-Ausbildungsteams im Luftsport-Verband Bayern (LVB), stellte zu Beginn der Besprechungsrunde Neuigkeiten aus dem Verband vor, außerdem war die erste Saison unter der LVB ATO ein wichtiges Thema. Zufrieden zeigten sich die Ausbildungsleiter vor allem über die Erleichterung des LVB bzw. der Luftämter Süd und Nord, was das Führen der Ausbildungsnachweise betrifft. Die dürfen jetzt in schriftlicher Form oder am PC geführt werden.

Interessant waren wie immer die Berichte der Ausbildungsleiter zur momentanen Situation der Ausbildung in den Vereinen.



Fluglehrerbesprechung mit Gruppenfluglehrer Franz Klimt (rechts).

Foto: FLC Schwandorf

Segelkunstflug-Grundlehrgang in Schweinfurt



Der Luftsport-Verband Bayern (SEKO) veranstaltet gemeinsam mit dem Förderverein Segelkunstflug Bayern vom 27. August bis zum 03. September auf dem Flugplatz in Schweinfurt Süd einen Segelkunstflug-Grundlehrgang.

Ziel des Kurses ist der Erwerb der Segelkunstflugberechtigung nach EU-Teil-FCL. Die Lehrgangsleitung obliegt Arnulf Koch. Fliegerische Teilnahmebedingungen sind:

- Luftfahrerschein GPL oder SPL oder LAPL-S
- aktive F-Schleppberechtigung mit F-Schlepp-Praxis (mind. 5 F-Schlepps in 3 Monaten)
- gültiges Medical
- keine gesundheitlichen Einschränkungen

- mindestens 120 Starts nach Scheinerhalt als PIC.

Weitere Informationen zu Ablauf, Kursgebühren, Übernachtungsmöglichkeiten, zur Verfügung stehenden Luftfahrzeugen etc. können der Ausschreibung entnommen werden. Diese ist auf der LVB-Homepage unter Segelflug, Segelkunstflug und dann Grundlehrgang veröffentlicht.

HM

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

**AERO 2016
Halle B2 – Stand 407**

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeugräder und Bremsen

Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

Flugzeugreifen/-schläuche

Sicherheitskupplungen

Schleppseileinziehwinden

Start-/Schleppausrüstung

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



Fortgeschrittenenlehrgang für Segelkunstflug 2015 bei der LSG Bayreuth

Segelkunstflug – wer einmal “Blut geleckt” hat, kommt davon so schnell nicht wieder los. Doch was tun, wenn der eigene Verein nur ein einfaches Gerät besitzt oder der Kunstflug eher verpönt ist? Hier helfen die Fortgeschrittenenlehrgänge des Fördervereins Segelkunstflug Bayern weiter.

Im Herbst 2015 fand der traditionelle Weiterbildungslehrgang des Fördervereins Segelkunstflug Bayern in Bayreuth statt. Lehrgangleiter Matthias Mühlbacher hatte mit Peter und Michi Hofmann sowie Jürgen Grygier ein kompetentes und erfahrenes Helferteam. Der Fortgeschrittenenlehrgang ist für die Auffrischung der Segelkunstfluglizenz sowie zur Weiterbildung von Kunstfliegern gedacht. Er bietet die Möglichkeit, die drei Leistungsabzeichen Bronze, Silber und Gold zu erfliegen. Dieses Jahr waren auch drei Anfängerschüler mit dabei.

Bei schönstem Wetter lernten 15 Piloten neue Figuren, die über das Repertoire des Prüfungsprogramms hinausgingen. Sehr beliebte Figuren waren der Innen- und Außenrollenkreis. Ab dem silbernen Leistungsabzeichen schrumpft leider auch die Box, also der für die Kunstflieger zur Verfügung stehende Luftraum.

Statt der bisherigen zwei auf zwei auf zwei Kilometer betragen die Kantenlängen der Box jetzt nur noch jeweils einen Kilometer. Dafür darf man aber als fortgeschrittener Kunstflieger im Lehrgang bis auf 200 m runterturnen. Außerdem wurden alle wesentlich strenger bewertet. Unsere “Frischlinge” haben sich sehr gut geschlagen und sind alle innerhalb von ein paar Tagen alleine mit der Pilatus B4 des Fördervereins geflogen.

Leider war das Wetter eher schlecht. Teilweise riss die Bewölkung erst gegen Spätnachmittag auf. Um diese Tage dennoch nutzen zu können, wurde trotzdem um 16:00 Uhr ausgeräumt. So kam es zu einigen sehr schönen Sonnenuntergangsflügen. Der letzte Pilot des Tages durfte dann mit kompletter Landebahnbeheizung landen.

Zum Abschluss des Lehrgangs legten vier Anfänger erfolgreich ihre Kunstflugprüfung

ab und ein Teilnehmer erflieg das silberne Leistungsabzeichen.

Ein herzlicher Dank gilt Matthias Mühlbacher und der LSG Bayreuth für die tolle Organisation, dem Team vom Ontop-Flugplatzrestaurant für den tollen Service, unseren Schlepppiloten sowie den Fluglehrern Jürgen Grygier, Michi Hofmann und Matthias Mühlbacher.

Angela Grygier, Helge Zembold



Beim Segelkunstfluglehrgang gab es sogar “romantische Sequenzen”. Foto: Matthias Mühlbacher

Erklär-Video für Segelflugausbildung

Für alle, die noch auf der Suche nach dem richtigen Hobby sind, hilft unser neues Erklär-Video zum Thema Segelflugausbildung auf der LVB-Homepage unter der Rubrik “Fliegen lernen”. Es zeigt wie Flugbegeisterte und Interessierte ganz leicht mit dem Luftsport-Verband Bayern in das Segelfliegen einsteigen können.



Grafik aus dem Erklär-Video Segelfliegen lernen.

SP

Neue Freiballon-Geländegutachter im LVB

Für den Bereich des Luftamtes Südbayern gibt es zwei neue Fachberater für Geländegutachten für Freiballon, die beide Mitglied im Luftsport-Verband Bayern sind.

Dabei handelt es sich um Stefan Dolpp

und Matthias Stöhr. Stefan Dolpp ist erreichbar unter Tel.: 0821-243 11 22, mobil: 0172- 8 26 66 92 sowie per Email: stefan.dolpp@vodafone.de und hat die Lehrberechtigungen/Prüferanerkenntnisse für Gas- und Heißluftballon. Die entsprechenden Kontaktdaten von Matthias

Stöhr lauten Tel.: 0 81 22-9 29 24, Email: stoehr.erdning@t-online.de, mobil: 0175-2 25 56 33 und , auch er besitzt die Lehrberechtigungen für Gas- und Heißluftballon.

Christoph Schönemann

Allgäuer Segelflugwoche 2016 – Segelflugwettbewerb in den Alpen



Die Nähe zu den Bergen macht den Allgäuer Segelflugwettbewerb zu einem besonderen Ereignis.

Auch 2016 findet in Füssen wieder die Allgäuer Segelflugwoche statt. Vom 14. bis zum 21. Mai messen bis zu 40 Piloten ihr Können. Füssen liegt am Rand der Alpen, und wenn es das Wetter erlaubt, werden die Aufgaben auch ins Gebirge ausgeschrieben.

Dabei stehen der Spaß am Fliegen und das sichere Heimkommen im Vordergrund. Das macht die Allgäuer Segelflugwoche nicht nur für erfahrene Gebirgsflieger interessant, sondern auch für Piloten, die noch nicht so viel Alpenerfahrung haben oder die zum ersten Mal Wettbewerbsluft schnuppern wollen.

Geflogen wird in zwei Klassen, allerdings nicht in Flugzeugklassen, sondern in Pilotenklassen: Einsteiger- und Fortgeschrittenenklasse. Die Einsteigerklasse ist für Piloten gedacht, die erst relativ wenig Wettbewerbs- und Gebirgsflugerfahrung

haben. In der Fortgeschrittenenklasse sind Aufgaben und beflogenes Gelände anspruchsvoller. Beide Klassen werden mit DAeC-Index gewertet. Es können auch mehrere Piloten auf einem Flugzeug ein Team bilden. Außerdem ist geplant, einen Rückholservice für Piloten ohne Mannschaft anzubieten.

Die Lage am Rand der Alpen ermöglicht große Flexibilität bei den Aufgaben, weil je nach Wetterlage ins Gebirge oder entlang des Gebirgsrands oder ins Flachland geflogen werden kann. Füssen liegt in Sichtweite von Schloss Neuschwanstein und bietet auch Nicht-Fliegern einen hohen Freizeitwert.

Weitere Informationen und die Ausschreibung gibt es unter <http://luftsportverein-fuessen.de>.

Text/Foto: Peter Szarafinski

50. Allgäuflug am 7. Mai in Leutkirch

Als das Gründungsmitglied der Fliegergruppe Leutkirch Josef Kieble den ersten Allgäuflug aus der Taufe hob, ahnte er noch, nicht dass dieser Navigationswettbewerb einer der schönsten im süddeutschen Raum werden würde.

Am 7. Mai findet er nunmehr zum 50. Mal auf dem Verkehrslandeplatz Leutkirch-Unterzeil (EDNL) statt, und selbstredend werden sich das Organisationsteam um Eugen Scheuerle sowie Theo Kibler und die Mitglieder der Fliegergruppe anlässlich dieses Jubiläums besonders ins Zeug legen.

Bereits am Donnerstag (Christi Himmelfahrt) oder am Freitag ist für die Teilnehmer der freie Anflug ohne Landegebühr

möglich. Der Freitag wird genutzt, um vorrangig den Einsteigern der Wettbewerbsfliegerei durch theoretische Einweisung und Lösungshilfen von Aufgaben bereits im Vorfeld des eigentlichen Wettbewerbs zu zeigen, dass auch hier nur mit "Wasser gekocht" wird.

Ebenfalls am Freitag werden noch Übungsflüge mit Bildersuchbögen und Loggerauswertungen "in echt" unter Wettbewerbsbedingungen angeboten! Ein "Allgäuer Abend" sorgt danach für entspanntes, geselliges Plaudern.

Ernst wird es dann am Samstagmorgen. Um 09:30 Uhr ist das Briefing vorgesehen und eine Stunde später beginnt die Aus-

gabe der Aufgaben. Gestartet wird im Zwei-Minutentakt, eine Entspannungspause gibt es bei der Zwischenlandung auf einem im Rundkurs integrierten Zwischenlandeplatz. Aufgelockert wird der Wettbewerb durch ein kleines Rätsel – ähnlich wie im Vorjahr, den Wettbewerbsabschluss bildet die Ziellandung in EDNL.

Die Anmeldefrist endet am 01.05.2016. Weitere Informationen stehen unter www.allgaeuflug.de und auf facebook zur Verfügung oder sind bei der Wettbewerbsleitung unter eoox03@yahoo.de (Eugen Scheuerle) und theo.kibler@gmail.com (Theo Kibler) zu erhalten.

Heinz Mauch

Alles was Sie brauchen!

Vor, während und nach dem Flug.



ÜLLS SEGELFLUGBEDARF

PARTNER DES LVB

Tel. 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de
shop.segelflugbedarf24.de

Fallschirmsprung-Lehrerweiterbildung in Oberhausen

Der Fallschirmsportspringerclub Oberhausen (FSCO) hat am 20. Februar eine alljährliche Weiterbildung für Fallschirmsprunglehrer durchgeführt.

Das Interesse an der Tagung für Sprunglehrer und Solospringer war mit 40 Teilnehmern sehr groß. Der Vorsitzende des FSCO Franz Scheuermann begrüßte die Teilnehmer zu Beginn der Veranstaltung

und stellte die Themen sowie den zeitlichen Ablauf vor.

Neben aktuellen Themen aus den Bereichen Verband, Technik und Versicherung wurde intensiv auf den Bereich Ausbildung eingegangen und verschiedene Neuerungen erläutert, um einheitliche Lehrmeinung vermitteln und erreichen zu können. Im Verlauf der Weiterbildung auftauchende Fragen der Fallschirmspringer

konnten die Referenten umfassend beantworten. Die Teilnehmer bedankten sich für eine gelungene Veranstaltung und die Verantwortlichen des FSCO freuen sich auf das nächste Jahr, in dem die Weiterbildung voraussichtlich am 25. Februar wieder stattfinden wird. Infos auch unter www.skydivecity.de.

FSC Oberhausen e.V.

Saisonabschluss der bayerischen Freiflieger

Ende November fand die Saisonabschlussbesprechung der bayerischen Freiflieger wiederum im Gasthaus "Zur alten Schmiede" in Oberreichenbach statt.

Im Vordergrund stand dabei die Ehrung der Bayerischen Meister und Platzierten für ihre sportlichen Leistungen in der vergangenen Saison. Weitere Themen, wie die Anpassung der Rahmenausschreibungen und die Abstimmung der Termine für die Teilwettbewerbe zur BMM 2016, waren ebenfalls Gegenstand der Tagesordnung. Eine besondere Ehrung erhielt Herbert

Schmidt von der Flugsportvereinigung Neumarkt. Fachreferent F1-Ebene Dieter Hoffmann freute sich, ihn mit dem "Ehrenteller der Bundeskommission Modellflug im DAeC" für sein überaus erfolgreiches Sportlerleben und sein Engagement für die Jugend auszeichnen zu können.

Dieter Hoffmann

Herbert Schmidt (Mitte) nach der DAeC-Ehrung durch Dieter Hoffmann (rechts) und Landessportleiter Wilhelm Pohl.

Foto: Paul Seren



F5J Bavarian Open 2016

Die Termine der dritten F5J Bavarian Open stehen inzwischen fest, und mit sieben Wettbewerben ist der Kalender gut gefüllt. Zusätzlich zu diesen Wettkampfterminen gibt es jetzt schon zwei weitere Termine, bei denen man in diese Modellflugklassen reinschnuppern kann.

Das erste Training findet am 22. April in Bad Brückenau statt, direkt danach, also am 23. April, findet auf dem gleichen Gelände der erste Teilwettbewerb statt. Der zweite Trainingstermin ist am 4. Juni in Karbach, tags darauf ist dann wieder ein Teilwettbewerb auf dem Platz in Karbach vorgesehen.

Wie schon im letzten Jahr sind bei den Bavarian Open nicht nur bayerische Vereine als Ausrichter am Start. Auch dieses Jahr

ist mit den Modellfliegerfreunden Bitz wieder ein außerbayerischer Verein Ausrichter eines Teilwettbewerbs unter der Federführung von Jürgen Reinecke, dem F5J Sportreferenten des DMFV.

Die genauen Termine der Wettbewerbe und die jeweiligen Ansprechpartner findet man im Sportkalender der Modellflieger im Internetauftritt des Verbandes in der Rubrik Wettbewerbe oder man verwendet einfach den jeweiligen QR-Code. Neben den Wettbewerbssterminen findet man hier auch immer die aktuellen Zwischenstände der Bavarian Open und eine Vorstellung der F5J-Akademie.

Als besonderes Schmankerl für die Anhänger der Holzmodelle hat Stefan Höllein

auch für diese Saison wieder einen Preis gestiftet. Der beste Pilot der Bavarian Open 2016, der alle Wertungsflüge mit einem Höllein-Holzflieger geflogen ist, gewinnt einen Inside vom "Himmlischen Höllein". Und dass Holzmodelle beim F5J durchaus ihre Berechtigung haben, haben ein paar sehr schöne Flüge letztes Jahr gezeigt.

Peter Stöhr



Akademie



Ausschreibung

Bayerischer Modellfliegetag 2016

Nach der vorgeschalteten Sitzung der bayerischen Modellflugkommission (MFK) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) im Nebenraum des Gasthauses Ascher in Mönning, startete im großen Saal der Modellfliegetag mit der Spartenversammlung.

Auch 2016 hatten zur Freude des Verbandes und der MFK wieder viele Modellfliegerinnen und Modellflieger aus Bayern nach Mönning gefunden. Diese Art des Modellfliegetags entwickelt sich mehr und mehr zur Kommunikationsplattform für den Modellflug in Bayern und das auch über die Verbandsgrenze hinaus. Damit ist sie auch Motivation für die LVB-Modellflugkommission, den beschrittenen Weg fortzusetzen.

Nach den üblichen Regularien folgten Ehrungen erfolgreicher, bayerischer Sportlerinnen und Sportler bei WMs, EMs und Deutschen Meisterschaften. Vorab betonte Landesmodellflugreferent Ulrich Braune noch die Wichtigkeit des Spitzen- und Breitensportes, weil seiner Auffassung nach nur so eine politische Anerkennung, die gerade derzeit von Bedeutung ist, gewährleistet werden.

Zwei der geehrten Spitzensportler hatten einige Bilder und kleine Videoclips mitge-

bracht. Johannes Krischke, Juniorenweltmeister F3B, und sein Vater zeigten die Faszination dieser Klasse, zudem im Rahmen einer Weltmeisterschaft. Eric Weber, Weltmeister in F3N, ließ seinem "Caller" Tobias Kern den Vortritt, der einen beeindruckenden Vortrag von den World Air Games der FAI hielt. Dort hatte Eric ebenfalls die Goldmedaille für Deutschland gewonnen.

Boris Billhöfer und Franz Brandl, zwei langjährige Mitglieder der Modellflugkommission, erhielten Ehrennadeln des Luftsport-Verbandes Bayern und Helmut

Bauer, Bezirkssportleiter für Oberfranken, wurde mit dem "Diplom Otto Lilienthal" des DAeC ausgezeichnet. Zum derzeit aktuellen Thema einer geplanten Höhenbegrenzung für den Modellflugbetrieb von Bundesminister Döbrandt nahm Uli Braune ausführlich Stellung. Er betonte, dass es aus dem Bundesministerium gegenwärtig keine Neuigkeiten zu vermelden gibt und berichtete von den vielfältigen Aktivitäten des DAeC, die vom LVB flankierend unterstützt worden sind und werden (siehe auch www.modellflug.bayern). Mit dem neu geschaffenen Referat "Multikopter"



Eric Weber, F3N-Weltmeister, gewann bei den World Air Games in Dubai die Goldmedaille, Ulrich Braune (links) und Willi Pohl nahmen die Auszeichnung vor.

Die Deutsche Alpen-Segelflugschule Unterwössen empfiehlt: **ORATEX®** DIE SCHLANKHEITSKUR FÜR ZU SCHWER BESPANNTE FLUGZEUGE.

Eichelsdorfer GmbH
Flugzeugbau
Wendlandt 1000, Bayern
LGA 80 140
Tel: 089-81413
Fax: 089-81712
www.flighttechnology.com

Bescheinigung zur TM 003-14-01

Musterbaureihe: AS-K 13
Typ: DASSU
Typ-Nr.: 13674 AB
Spezialtyp: D-1800

Auftraggeber: DASSU

Im Folgenden werden die Werte der aktuellen Gewichtsübersicht vom 25.08.2014 ersetzt durch Landesverband Bayern e.V., übernommen.
Bezugspunkt (BP): Flügelvorderkante Rippe 3
Horizontale Bezugslinie (BL): Flügelstirn Rippe 3

Einzelgewichte	kg	nicht tragend	kg	Gewichtsgrenzen	kg
Tragflügel links	83,2			Leergewicht	324,0
Tragflügel rechts	84,4			Zuladung	156,0
Rumpf mit: (Batterie / Stick) / Leert	146,7	146,7		Max. Gesamtgewicht	480,0
fest eingebauter Trimmgewicht				Mittelschwericht der nichttragenden Teile laut Kennblatt	320,0
Höhensensordat	9,7	9,7		Gewichtsgrenzen	
Zuladung				Min. Zuladung im zulässigen Bereich	156,0
Ergebnis insgesamt	324,0				324,0

Mit der Durchführung der TM 003-14-01 werden für oben genanntes Flugzeug die folgenden neuen Werte zugelassen:

Das Gewicht:

Leergewicht	305,0 kg
max. Zuladung	175,0 kg
max. Gesamtgewicht	480,0 kg

LVB Prüforganisation und Wirtschaftskammer GmbH
Gang Weidner-Platz 30 - 8080 München 90
Anzahl der Luftfahrzeugbesitzer: 20000 (LGA 80 1-1-1)

Typ: AS-K 13
Mittelgewicht: 13674 AB
Max. N: 1800

Flügelvorderkante Ri. 3
Stirn Ri. 3 horizontal

Tragflügel	kg	nachher	kg
links	81,1		
rechts	80,3		
Summe	161,4		
links	12,0		
rechts	12,7		
Summe	24,7		
links	8,3		
rechts	8,3		
Summe	16,6		

Zuladung min. 65kg
max. 100kg

305,0
175,0
480,0
319

a = 430
b = 4544

für **ORATEX®** gibt es **STC's** von:

EASA **LBA**

Durch die Neubespannung mit **ORATEX® wurden 19 kg Gewicht gespart!**



Find us on
Facebook

www.facebook.com/oratex.germany

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

Halle B1
Stand 129

WWW.LANITZ-AVIATION.COM

LANITZ
AVIATION



Herbert Gründler stellte einen Fragebogen "Naturschutz und Modellflugplatz" vor.



Fast wie aus dem Cockpit: Blick in den Versammlungsraum.

Fotos: Franz Brandl

und dem frisch gewählten Referenten Benjamin Borchers hat der LVB einen kompetenten jungen Mann in seiner Kommission, der diese Arbeit nun intensivieren wird. "LVB goes Multikopter", dazu wird es in 2016 zumindest ein Treffen geben, vielleicht auch schon etwas mehr.

Nach dem Mittagessen ließ Dr. Marcus Koch den Saal erstaunen, was in der Klasse F3-Speed so alles möglich ist. Inzwischen werden in dieser Klasse, deren Schwerpunkt eindeutig in Deutschland liegt, Weltrekorde an die 500 km/h erfliegen. Neben seinem äußerst interessanten Vortrag hatte er viele Flugmodelle, Elektromotoren, Luftschaublen und die dazugehörigen Formen ausgestellt.

Seine Spezialausstellung wurde wie in jedem Jahr vom MFC Freystadt durch eine Vielzahl unterschiedlichster Modellflugzeuge ergänzt. Von der einfachen Schaumwaffel über Wettbewerbsflugmodelle, einem Rohbau bis hin zur Großmodell-

Extra hatte der gastgebende Verein wieder für einen tollen Rahmen gesorgt.

Benjamin Borchers neuer Referent für Multikopter

Durch die Neuwahlen führte souverän Walter Hildel. Bestätigt wurden dabei Dieter Hoffmann für den Freiflug, Michael Fröhling für die Hubschrauber, Ralf Decker für die Seglerklassen und Hans Schelhorn für den Elektroflug. Neu in der Kommission sind Manfred Schön für den Kunstflug F3A und Benjamin Borchers für die Multikopter. In den nach dem Modellfliegetag stattgefundenen Bezirksversammlungen wurde Raimund Schwitalla für den Bezirk Mittelfranken zum Bezirksvertreter gewählt.

Zum Thema Sportrichtlinien und Wettbewerbsleiter gab Walter Hildel noch den Termin eines Lehrganges in Marktheidenfeld bekannt. Dann stellte er Raimund Schwitalla vor, der neben seiner Tätigkeit im LVB beim DAeC dankenswerterweise die Auf-

gabe des Vorsitzenden des Sportausschusses übernommen hat.

LVB-Landessportleiter Willi Pohl war nicht nur ganztägig mit der Protokollführung beschäftigt, denn der bayerische Sportkalender 2016 lag aus und konnte bzw. musste mit weiteren Terminen ergänzt werden.

Der Umweltreferent der Kommission Herbert Gründler hatte einen Fragebogen in Sachen Naturschutz und Modellflugplatz ausgearbeitet, den er den Teilnehmern vorstellte. Er ging in seinem Beitrag auch auf den Erhalt eines Modellflugplatzes in einem Naturschutzgebiet ein. Wenn hierzu die letzten Hürden, die nicht den Modellflugplatz betreffen, genommen sind, wird dazu ausführlich berichtet werden. Hans Aschenbrenner ergänzte diese Ausführungen und berichtete anschließend über die Vorbereitungen und Planungen für die LVB-Modellfluggage in Oberschleißheim im Herbst 2016.

Ulrich Braune



Die geehrten Sportler und Funktionäre mit Landessportleiter Willi Pohl (links) und dem LVB-Spartenvorsitzenden Ulrich Braune (rechts).

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 

FSC Altfeld freut sich über neuen Scheininhaber

Wenn demnächst der Briefträger bei den Reicherts in Erlenbach klingelt und um eine Unterschrift für das von ihm überreichte Kuvert bittet, dann könnte sich Sohnmann Lorenz besonders freuen – und den begehrten Flugschein zum Führen von Segelflugzeugen in Empfang nehmen.

Lorenz Reichert, 17-jähriger Schüler des Würzburger Deutschhaus-Gymnasiums, hat beim Flugsportclub Altfeld die Pilotenprüfung abgelegt und kann somit den Flugschein noch vor dem Führerschein sein eigenen nennen. Die Verantwortlichen des 1972 gegründeten Vereins dürfen ebenfalls auf ein "club-internes Unikat verweisen": Lorenz Reichert ist nämlich das erste "fliegende Eigengewächs" in der jüngeren Vereinsgeschichte.

Wenn der Flugsportclub Altfeld behauptet, dass kein Sport den Menschen so hoch hinaus bringt wie das Segelfliegen, dann trifft dies jetzt auch für den "Cockpit-Youngster" aus Erlenbach zu. Lorenz Reichert ist derzeit der jüngste Segelflieger im Landkreis Main-Spessart.

Ganze fünfzehn Minuten war Reichert mit

seinem Prüfer Frank Kurtz vom Luftamt Nordbayern in Nürnberg am Altfelder Fliegerhimmel unterwegs. Für den "luftigen Test" waren Kurtz und Reichert von dem ehemaligen Altfelder Flugkapitän Erhard Schlessmann mit dem vereinseigenen Porsche-Flugzeug auf eine Höhe von 600 Metern geschleppt worden. Er sei vor dem Start schon ein bisschen nervös gewesen, gesteht der Jungpilot, aber seine Motivation habe sich von Minute zu Minute ge-

steigert. 132 Starts absolvierte Lorenz Reichert bis zum Prüfungsflug, 82 Mal war er alleine zwischen Himmel und Erde unterwegs. Sowohl Prüfer Frank Kurtz ("sehr gutes Fachwissen") als auch Vorsitzender Denk ("ein akkurater Schüler") lobten ihren Schützling, der nach seiner theoretischen Prüfung auch das Funksprechzeugnis bei der Bundesnetzagentur abgelegt hatte.

Text/Foto: Günter Reinwarth



Lorenz Reichert (links) mit den ersten Gratulanten zur bestandenen Flugprüfung: Vorstand Jürgen Denk, Fluglehrer Horst Ostrowski und Flugschüler Iurii Goncharuk (v.l.).

Streckenflug in Altfeld wieder in Mode

"Streckenfliegen ist wieder in Mode geraten", sagt Jürgen Denk, Vorsitzender des Flugsportclubs Altfeld. Ein Blick auf die Internet-Seite "Skylines-Lifetracking" unterstreicht seine Feststellung.

Unter allen deutschen Segelflugvereinen, die ihre "himmlischen Aktivitäten" aufzeichnen, lag der FSC Altfeld Ende 2015 mit Abstand an erster Stelle. Im Klartext: 13 Piloten des Clubs haben in fast allen Teilen der Bundesrepublik bei 150 Überlandflügen 58.286 Kilometer zurückgelegt. Dies entspricht einer Entfernung von fast eineinhalb Erdumrundungen. Die weitesten "Luftsprünge" sind in der Vereinsstatistik in den ersten August-Tagen vermerkt. Damals blies der Aufwind fünf Streckenpiloten so kräftig unter die Tragflächen ihres "weißen Kranichs", dass sie motorlos von Altfeld bis nach Erfurt und in den Raum Grafenwöhr mit einer Landung auf dem heimischen Flugfeld im Vorspessart zu-

rücklegen konnten. Auch bei seinen sonstigen fliegerischen Aktivitäten wie u.a. der Ausbildung verspürt man beim FSC Altfeld einen kräftigen Aufwind. Die vereinseigenen Segelflugzeuge waren im vergangenen Jahr knapp 400 Stunden in der Luft, was einer Steigerung um 38 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Mit den

Flugschülern wurden 210 Starts absolviert, 74 davon konnten als Soloflüge in den Startlisten erfasst werden.

Jürgen Denk und das FSC Altfeld-Team hoffen auf eine Fortsetzung in 2016.

Text/Foto: Günter Reinwarth



Einen kräftigen Aufwind verspürt der FSC Altfeld, dessen Piloten in 2015 insgesamt fast 400 Flugstunden verbuchen konnten.

Flugsportverein Erlangen-Nürnberg 2015

Gelungene Neustrukturierung in Mittelfranken

Vorschläge einzelner Mitglieder für eine Neustrukturierung, Fusion, Neugründung u.ä. gab es in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder. Es blieb aber bei zarten Versuchen, der Idee fehlte damals einfach die nötige Zündkraft, die Zeit war noch nicht reif dafür.

Die Rede ist von dem Gedanken, die beiden gemeinsam seit 1969 am Hetzleser Berg fliegenden Segelfluggruppen der Vereine Fliegerclub Nürnberg und Flugsportvereinigung Erlangen nicht nur im Betriebsablauf, sondern auch juristisch zu verschmelzen. Denn der Parallelbetrieb bedeutete für die Verantwortlichen viel Doppelarbeit und unnötigen Verwaltungsaufwand durch ständigen gegenseitigen Abstimm- und Verrechnungsbedarf.

Auftakt beim 50-jährigen Flugplatz-Jubiläum "Hetzleser Berg"

Als dann im Jahre 2013 die Feier zum 50-jährigen Flugplatz-Jubiläum des Sonderlandeplatzes Hetzleser Berg (EDQX) anstand, machten sich beide Gruppen mit Elan daran, diese Veranstaltung gemeinsam zu planen und durchzuführen. Das Fest wurde ein voller Erfolg, und man konstatierte auf beiden Seiten, dass sie doch ganz gut "miteinander können". Es war letztlich der Moment, bei dem die Vorsitzenden der beiden Vereine unter dem frischen Eindruck der guten Zusammenarbeit die Machbarkeit einer Fusion ernsthaft zu prüfen, übereinkamen. Die auf den ersten Blick einfachste Möglichkeit, die kompletten Vereine mit all ihren Sportgruppen zu fusionieren, hätte vermutlich aber nicht bei allen Sportgruppen die erforderliche Zustimmung gefunden. Aber nicht, um die Verschmelzung der beiden Segelfluggruppen zu verhindern, sondern um Verschiebungen im "Gewicht" der einzelnen Sportarten zu vermeiden.

Letztlich lief es darauf hinaus, dass sich der Fliegerclub Nürnberg mit seinen Sportgruppen Motorflug, Segelflug und Modellflug in drei Teile aufspalten sollte. Die beiden Gruppen der Flugsportvereinigung Erlangen, Segel- und Modellflug, wünschten keine Änderung und wollten ein Verein bleiben. Aber zunächst begannen erst einmal im Herbst 2013 nähere Untersuchun-

gen zur Umsetzbarkeit an sich und den notwendigen Zeitaufwand. Durch intensive Information und Befragung der Mitglieder sollte die Stimmungslage für dieses große Projekt ermittelt werden. Die notwendige Mehrheit für einen solchen Beschluss lag gemäß der Vereinsstatuten nämlich bei 75% der anwesenden Mitglieder in einer Mitgliederversammlung.

Präsentation der Fusionspläne

Die Präsentationen der Fusionspläne auf den folgenden Gruppenversammlungen in beiden Vereinen und den Hauptversammlungen 2014 zeigten durchweg ermutigende Resultate, so dass man sich auf eine Weiterverfolgung der Pläne einigte. Es folgte in mehreren Sitzungen mit dem zuständigen Notariat die Strukturierung der nächsten Schritte und die Ausarbeitung der erforderlichen Verträge und Urkunden. Es wurde frühzeitig ein Arbeitsteam aus Verantwortlichen beider Vereine gebildet, das die Gestaltung aller neuen Regelungen im Bereich Segelflug vor allem in finanzieller Hinsicht (Aufnahmegebühren, Beiträge, Fluggebühren, Arbeitsstundenregelungen usw.) erarbeiten sollte. So kam es dann am 24. April 2015 zu einer denkwürdigen gemeinsamen Veranstaltung, an der beide Vereine ihre Hauptversammlung zur gleichen Zeit und am gleichen Ort unter notarieller Begleitung abhielten. Nach der Präsentation der

Standard-Tagesordnungspunkte, die jedes Jahr abzuhandeln sind, wurde dann über die Abspaltung der Segelflug- und Modellfluggruppe vom Fliegerclub Nürnberg abgestimmt, der dann nur noch aus der Sparte Motorflug bestehen sollte. Dieser Beschluss wurde in der Versammlung nahezu einstimmig gefasst. Gleichzeitig wurde damit die Verschmelzung der Segelflieger mit der Segelfluggruppe der Flugsportvereinigung Erlangen und die Neugründung des "Modellfliegerclub Nürnberger Land e.V." beschlossen. Es fehlte jetzt noch die Zustimmung der Mitglieder der Flugsportvereinigung Erlangen zur Verschmelzung. Diese wurde anschließend mit einer überzeugenden Mehrheit von 96 Prozent der anwesenden Mitglieder gegeben. Dieselbe Quote übrigens, die auch vorher beim Fliegerclub Nürnberg erreicht wurde. Mit diesem kaum für möglich gehaltenen Ergebnis konnten sich die verantwortlichen Initiatoren nur noch ausgiebig bei den etwa 140 Anwesenden bedanken. Nach der vorgeschriebenen Wartefrist von einem Monat wegen eventueller Einsprüche erfolgte dann die Anmeldung der Änderungen bei den betroffenen Vereinsregistern, die Eintragungen erfolgten Mitte Juli 2015.

Was den Segelflug bzw. die "neue" Flugsportvereinigung Erlangen betrifft, war der Weg allerdings noch nicht ganz zu Ende. Es gab schon vorher die Absprache, dass



Blick auf den Sonderlandeplatz "Hetzleser Berg" (EDQX).

sich der erweiterte Verein einen neuen Namen geben sollte, ebenso wie eine neue Satzung. Auch sollte ein neuer Vorstand gewählt werden, wünschenswerterweise mit Kräften aus beiden Quellvereinen.

Am 30. Oktober 2015 fand dann die entsprechende außerordentliche Hauptversammlung statt, auf der all diese Themen beschlossen wurden. Der Verein heißt jetzt "Flugsportverein Erlangen-Nürnberg e.V.",

eingetragen am 20. November 2015. Ein neues Kapitel in Mittelfranken hat begonnen.

Text/Foto: Ernst Rouscha

Straubinger Ehrenmitglied Martin Eigert 90

Am 16. Februar konnte der Luftsportverein Straubing seinem Ehrenmitglied Martin Eigert zum 90. Geburtstag gratulieren. Martin hat 1941 als Fünfzehnjähriger in Schlesien das Segelfliegen erlernt.

Nach dem Krieg kam er nach Regensburg und gründete seinen eigenen Schreinereibetrieb. Seit 1967 ist er Mitglied im LSV Straubing und bis heute aktiver Pilot in einem Motorsegler. Seit einiger Zeit fliegt er immer mit einem erfahrenen Co-Piloten, um seine Flüge unbeschwert genießen zu können. Nach 75 Jahren beendete er jetzt seine aktive Fliegerlaufbahn und fliegt nur noch als Passagier mit. Als Geburtstagsgeschenk von seinem Verein ernannte ihn der 1. Vorsitzende Klaus Trieb zum Taufpaten für den vereinseigenen Motorsegler, der ab jetzt seinen Namen trägt.

Text/Foto: Klaus Trieb



Der Jubilar Martin Eigert neben seinem Motorsegler.

Rock im Hangar 2016 beim SFC Lauf

Dieses Jahr findet Rock im Hangar zum achten Mal statt! Neben der flugplatz-eigenen Band "EDQI und die Schleppschlampen" werden noch weitere Bands am Start sein und am Samstag, den 14. Mai 2016, mit fetziger Rockmusik für gute Stimmung sorgen.

Der Segelflug Club Lauf freut sich darauf, zahlreiche Gäste am Flugplatz Lauf Lillinghof EDQI begrüßen zu dürfen. Der Eintritt und die Landegebuhen für Gäste, Piloten und Crews sind frei und ein Zeltplatz ist ebenfalls vorhanden.

Jonathan Decker

Rechts: Die Band "EDQI und die Schleppschlampen" ist gerüstet für die achte Ausgabe von Rock im Hangar. Foto: SFC Lauf





Startbereit in Bitterwasser mit der Champions-Flotte.

Foto: Bo Michalowski

Streckentraining mit Weltmeistern – in den unendlichen Weiten Namibias

“Flying with the Champions” – klingt teuer und ist es auch. Braucht man das als normaler Streckenflieger? Der Reiz des Fliegens im südlichen Afrika, außerhalb unserer “klassischen” Flugsaison, ist natürlich auch da. Diese interessante Kombination aus “Feilen an meiner Streckenfliegerei” und “Fliegen in Afrika” schien mir reizvoll und ich buchte beim Organisator Ludwig Starkl ein. Dann bekam ich Lampenfieber – und letztendlich kam alles anders.

Vor zwei Jahren fuhr ich auf der Hochzeitsreise eher zufällig an Bitterwasser vorbei und traf dort, entgegen den üblichen Stammtischparolen, nette Fliegerkollegen und durfte am nächsten Tag sogar als Passagier mitfliegen – 1.000 km weit.

Flying with the champions

Das verlangte nach mehr, selber dort fliegen, wenigstens einmal. So kam mir die Idee des “Flying with the Champions” gerade recht, denn allein hätte ich mich da unten nichts getraut. Also eine Woche Schulung und dann noch eine Woche in einem gecharterten Einsitzer, das erschien mir eine gute Kombination.

Ich fliege seit 32 Jahren, also kann das ja nicht so schlecht sein. Aber wann hat mir bitte einmal jemand in einem Leistungsdoppelsitzer (so was gab es damals ja nicht so verbreitet) kritische Kommentare zu meinem Flugstil gegeben? Ganz ehr-

lich: NIE. In meiner Schülerzeit hatten wir doppelsitzerseitig eine ASK13 und danach nichts mehr. So flog ich immer einsitzig Überland und es fiel mir bei anderen auf, wie sie mit den Rudern wackelten, flachkurbelten oder um den Bart herumschossen. Mach ich auch so einen Mist? Trotz gelegentlicher Selbstbeobachtung fiel mir nichts auf. Also sollte es sicher eine Bereicherung sein, wenn ein amtierender oder ehemaliger Weltmeister hintendrin sitzt und genau beobachtet. Vermutlich wäre es wie mit Lewis Hamilton oder Tom Kristensen im Auto fahren.

Die Woche vor der Abreise war spannend, denn entgegen dem üblichen Prozedere erteilte das örtliche Militär den Segelfliegern keine Luftraumfreigabe. Nach vielen Telefonaten und einem persönlichen Termin der Segelflug-Organisatoren vor Ort kam dann doch die ersehnte Freigabe. Alles andere wäre für die Flieger, aber auch für die vielen Arbeitsplätze vor Ort, ein Desaster gewesen. Alles war organisiert, als ich am Flughafen abgeholt wurde und mit einem anderen Lehrgangsteilnehmer, Carl aus England, nach Bitterwasser fuhr. Dasselbe Programm “Flying with the Champions” lief auch in vier Lehrgängen in Kiripotib. Neben den Flugzeugmustern Arcus M, ASG 32Mi und ASH25 EB28 Edition standen die Champions Reinhard Schramme, Arndt Hovestadt, Wolfgang Janowitsch und Stefano Ghiorzo auf unserer Lehrgangsliste, während in Kiripotib

weitere bekannte Namen wie Karow, Ziegler oder Back auftauchten.

Start in Bitterwasser

In Bitterwasser Samstagnachmittag angekommen, machte man sich erstmal mit den Örtlichkeiten und den Trainern vertraut. Lampenfieber hatte ich schon, aber im Gespräch mit den anderen drei Teilnehmern aus USA, Österreich und England stellte sich heraus, dass drei von vier keinerlei Wölbklappenerfahrung hatten. Entwarnung, also war ich nicht der einzige Klappenneuling. So standen drei Tage Arcus mit Hovestadt und drei Tage EB 28 mit Ghiorzo in meinem Plan. Diese “Evolution” vom Klappendoppelsitzer mit 20 auf 28 Meter schien mir ein verträglicher Weg. Die Einzelgespräche mit den Trainern waren wichtig, damit sie nicht nur meine Erwartungshaltung, sondern auch meinen fliegerischen Werdegang kennenlernen konnten. Im Gruppengespräch wurde fortan nach dem morgentlichen Briefing immer offen alles besprochen, was auffiel und was wer für sich mitnahm. Das hat enorm geholfen, denn neben den eigenen Lernbeobachtungen erkannte man bei so manchem anderen Teilnehmer ähnliche Punkte, so dass meine Mitschriften – als Lernbuch für die nächsten Monate – sehr lang wurden.

Aber langsam, erstmal zurück zum Fliegen. Die Doppelsitzer im Topzustand waren schnell vorbereitet und eingerichtet,



Arcus im Anflug auf Bitterwasser.

Foto: Bo Michalowski

so dass es am Sonntag bereits früh in die Luft ging. Die zweite und dritte Novemberwoche waren von Blauthermik geprägt, nur in der Kontrollzone von Windhoek gab es Wolken, und diese trauten sich jeweils einen Tag pro Woche aus der Verbotszone heraus. Mein Champion Arndt Hovestadt beobachtete sehr gut und gab mir schon während der ersten Bärte Feedback, so dass es gleich ans Umsetzen des gerade Gehörten ging. Und anstatt der üblichen Industriemerkel "und wenn ich nicht mehr weiter weiß, bild´ ich einen Arbeitskreis" ging es im Arcus pragmatisch zu. Wenn ich's nicht verstanden hatte, dann übernahm Arndt mal geschwind das Steuer und so wurde ich zum genauen Beobachter. Nur selten brachte ich ihn dann mit meinem Nachfragen ans Limit: "warum ich das so mache, weiß ich auch nicht" – sehr beruhigend, denn die Antwort musste ich auch manchmal geben. Und mit dem Arcus klappte auch alles super, selbst die neue Wölbklappenfliegerei funktionierte nach etwas Übung: "Das ist wie im Auto der richtige Gang – und Du fährst noch zu oft unter- oder megaübertourig." Ups, Tendenz war besser werdend.

Auslösepunkte? Klar, Waldecken, Felder und Steinbrüche – die gibt's in Namibia aber nicht. Wasserstellen, wenn man sie denn in der meist ähnlich aussehenden Landschaft aus der Höhe erkennen konnte, sollen ziehen. Stimmt, und man entwickelt ein ganz neues Adlerauge. Und "Riverbeds don't work in Namibia" war eine gemeinsame Erkenntnis – zumindest meistens.

So endete ein erster Flugtag nach knapp fünf Stunden und 470 Kilometern mit vielen Eindrücken – superglücklich mit Tränen in den Augen vor Freude. Ich hatte gemerkt, wie meine Leistungsfähigkeit abnahm, ich Leistungstiefs hatte, wann ich wo verkrampte oder besser gesagt nicht locker genug da saß. Aha.

Leistungsfähigkeit einschätzen und optimieren

Der zweite Flugtag: erstmal das gestern gelernte sauber anwenden, aber bereits gepaart mit Verbandsflug: superspannend, entweder im Modus "Freund" oder im Modus "Wettbewerb" und doch sehr ähnlich. Abstände, kurze knackige Ansagen, Taktik. Und eine bessere Einteilung

meiner Leistungsfähigkeit, ich wurde auch entspannter, das Lampenfieber war vorbei. Der dritte Flugtag versprach dann der beste der Woche zu werden, und endlich gab es Wolken – ganz weit im Norden. Der Lohn der Wolken war hart erarbeitet, denn die Blauthermik bis zur ersten Wolke war happig. Arndt musste mitknüpfeln, denn auch in Namibia gibt es nichts geschenkt. Aber dann ging es hoch, wie man es sich von Namibia im Bilderbuch ausgemalt hatte. Sieben Meter im Variometer, 5.500m Höhe und Wolken. Aber das Wetter ist heimtückisch und muss gut beobachtet werden, das war die erste Lektion des Tages. Es war alles dabei, Blauthermik, Bombenwolken, Regenschauer und eine Konvergenz. Genau



Startbereit in der Pfanne von Bitterwasser.



ASH25 EB28 mit Trainee und Champion.

deshalb legte Wolfgang Janowitsch laufend neue Wendepunkte fest, und ich verlor mich nicht nur in den Tiefen der Navigation, sondern auch die Motivation war futsch. Aber warum, ist doch nicht schlimm anstatt nach Huzelwutz nach Wutzelhuz zu fliegen: sieht doch eh (fast) gleich aus. Zweite Lektion des Tages, dank meines von hinten prügelnden Champions bekam ich das "Feuer" zurück. Am Abend war ich ihm dafür unendlich dankbar, denn wir landeten nicht nur zwei Minuten vor einem Bilderbuch-Sunset, sondern nach 1.009 Kilometern und mit Freudentränen. Das galt auch für die Lehrgangsteilnehmer, die mit der ASG 29 unterwegs waren, denn erstmals flog dieser Flugzeugtyp über 1.000 Kilometer.

Der vierte Flugtag fiel wegen Sandsturm aus, auch eine interessante Lektion, die wir zwar in Europa nicht so haben, aber neben den Giraffen und Zebras gerne unter "Erlebnis" abspeichern.

Dann wechselte ich schweren Herzens den Champion und das Flugzeug. Stefano Ghiorzo baut im normalen Leben den "Silent 2", und jetzt sitzen wir gemeinsam in einem Doppelsitzer der mehr als doppelt so groß war. An Stefano gewöhnte ich mich schnell und freundete mich auch flugs mit ihm an, mit der EB28 sollte die Liebe sich aber erst entwickeln. Die folgenden drei Tage waren nicht berauschend, Blauthermik wie gehabt, aber nicht minder lehrreich. Wir flogen meist allein, so konnte ich mich im 2. Schulungs-

teil auf alle möglichen und unmöglichen Details meiner Fliegerei und den Besonderheiten dieses Riesenschiffes konzentrieren. Optimal. Sauerstoff brauchten wir in der EB selten, und Tiefflug mit diesem Flieger ist eine Herausforderung, die ich gerne annahm. Am letzten Tag schrieb Wolfgang noch einen Grand Prix aus, ganz was neues, und es wurde meine erste Wettbewerbserfahrung. Welch ein Stress, im positiven Sinne, herausfordernd, taktierend und ja das Thermikende nicht verpassen. Es war denkbar knapp mit Carl und Wolfgang im Arcus, aber Stefano wollte sich die Butter nicht vom Brot oder besser gesagt die Pasta nicht aus dem Teller nehmen lassen: ein Endanflug wie er weltmeisterlicher nicht sein kann,



Schärfer können Wolkenschatten kaum sein.

und wir landeten nebeneinander in der Pflanze von Bitterwasser – nur eben etwas weiter vorne. Ja, ich hatte Angst, dass sich eine Giraffe aufgeschreckt nach oben reckt und wir zwei Streifen von ihren Hörnern auf den Flügel bekommen würden, aber spätestens jetzt war mir klar, warum Stefano Weltmeister war.

Die darauffolgende Woche hatte ich noch einen wasserlosen Einsitzer, wobei das Wetter schlechter war als in der Champions-Woche. Trotzdem gelang mir ein Flug nach Botswana und einige andere Flüge, immer allein und einem Urlaub genießenden Champion der Vorwoche, Reinhard Schramme, im wassergetanktem Ventus folgend. Leider war er morgens immer schnell weggestiegen und ich sah ihn immer nur am Horizont, aber auch das war lehrreich. Ich konnte ihn zwar nicht einholen – das wäre ja zu vermessen gewesen – aber wenigstens schaffte ich es grob, ihm zu folgen. Erkenntnisse aus der Championswoche gleich umgesetzt und

Selbstbewusstsein gesteigert. Mir ging es gut. Ich war da, wo ich in meiner ersten – und hoffentlich nicht letzten – Namibia-Erfahrung hin wollte.

Do it again – ein neuer Flieger-Blickwinkel

So endete nach sieben Tagen mein “Flying with the Champions”, mit einer Lernliste von fünf Seiten, sechs Flügen mit 31 Stunden mit den Champions und sechs Flügen und 18,5 Stunden mit der Antares, und unendlich vielen Eindrücken, Erlebnissen und wertvollen Begegnungen, die meinem Fliegerleben nicht nur einen neuen Höhepunkt gesetzt haben, sondern auch eine neue Basis geben werden.

Ich werde zurückkommen. Meine Frau, die zuhause brav gearbeitet hatte, sagte es schon am Flughafen, als sie meine ersten Berichte hörte und dabei meine leuchtenden Augen sah: “Mach es wieder, Du hast Dein Ding gefunden”. Und dafür bin ich nicht nur ihr, sondern allen, die das ermög-



Spät am Abend und kurz bevor die Uhr auf 1.000 km schwenkt – Glücksmomente.

licht haben, mit harter Arbeit und aller erdenklicher Mühe und Liebe, auch dankbar. Ludwig, als Organisator von “Flying with the Champions”, setzt mich wieder auf die Liste. Ich weiß nur nicht, ob es schon 2016 sein kann. Ein großes, aber leeres Sparschwein hatte ich zu Weihnachten bekommen – füllen muss ich es jetzt selber.

Text/Fotos: Peter Ocker

Welle über Innsbruck gefällig?

Nachfolgend ein kurzer Auszug aus der Kommunikation mit den freundlichen Innsbrucker Tower- sowie Radarlotsen, die sich während eines Fluges im Rahmen des AlpenLIMA mit dem LVB-Arcus Richtung Innsbruck an die Nordkette ergeben hat.

Pflichtgemäß und rechtzeitig erfolgte beim Einflug in die Kontrollzone bei Innsbruck-Radar eine entsprechende Meldung: “Innsbruck Radar, Servus hier ist D-KIHF vom Grünstein kommend, Höhe 2.800 m, wir möchten an die Nordkette, erbitten Einfluggenehmigung, Transponder-Squak 7000” – “HF servus, please squak 0034 und sende for Ident” – kurze Pause: “HF squak 0034, sende for Ident” – Radarlotse: “HF ident, frei zum Einflug an die Nordkette”.

Auf Höhe Innsbruck kam dann im Funk folgende Meldung vom Radarlotsen: “HF, wollt ihr nicht in die Welle, sie brauchen jetzt nur noch 90° Richtung Süden zu fliegen, zwei Kollegen sind schon auf 4.600 m.” Danke für’s Angebot, aber die HF hat leider keinen Sauerstoff dabei.” Innsbruck:

“Jammerschade, dann guten Weiterflug.” Nachdem es mit der Welle nicht geklappt hat, im Folgenden ein weiteres Beispiel für einen erfolgreichen Dialog am Funk: “Innsbruck Radar, XY, erbittet Durchflug zur Reither Spitze ...”; darauf eine freundliche Stimme einer Radarlotsin: “XY, aber mit der Höhe schlagst vorher auf.” Darauf der Pilot: “Ja, ich find vorher scho no was.” Radarlotsin: “Am Serles kurbelt g’rad

oana und steigt guad weg, siegst den” – Pause – “Oh ja, danke, dann flieg i da hi und mach’ da erst Höhe – hätt’ scho no was g’funden.” Kurze Zeit später: “Innsbruck Radar von XY, danke, des war a Supertipp und Bart, flieg jetzt weida zur Reither Spitze.”

Fazit: keine Angst vor Innsbruck!

Text/Foto: Manfred Hartmann



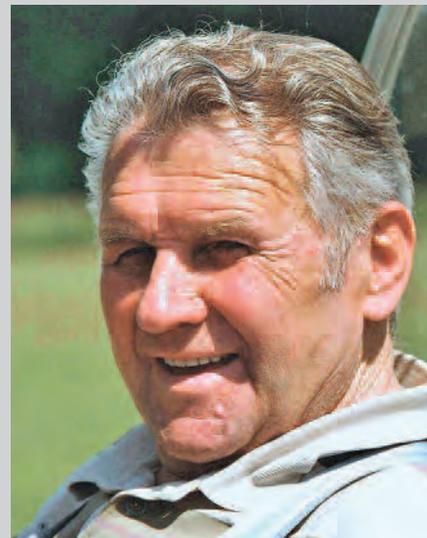
Welle über Innsbruck.

Nachrufe

AC Greding trauert um Max Neumeier

Die Mitglieder des Aero-Club Greding trauern um ihren Ehrenvorstand Max Neumeier, der im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Der gebürtige Gredinger war ab dem Jahr 1961 35 Jahre lang als Fluglehrer beim Aero-Club Greding tätig. Bereits mit elf Jahren begann er die Segelflugausbildung mit Gummiseilstarts. 1943 legte er die C-Prüfung ab. Erst im Jahre 1950 bei der Wiedergründung des Segelflugvereins konnte er seinem geliebten Sport wieder nachgehen. 1957 erfolgte die erforderlichen Leistungen für die Silber-C. 1961 legt er die Fluglehrerprüfung ab. In dieser Lebensphase gehört er stets der Vorstandschaft des Vereins an, abwechselnd als Kassier, 2. Vorstand oder als Beisitzer. Neben dem August-Zink-Ehrenpreis erhielt er für seine zahlreichen

Streckenflüge im Jahr 1991 das Goldene Fluglehrerabzeichen des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB). Für seine umfangreichen Tätigkeiten im Verein ernannte ihn dieser 1994 zum Ehrenvorsitzenden. Weitere zwei Jahre später zeichnete ihn der LVB für seine herausragenden Leistungen im Aero-Club Greding mit der LVB-Ehrennadel in Gold aus. Aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen beendete er 1997 seine Fliegertätigkeit mit der beeindruckenden Bilanz von 4.600 Segelflugstarts mit ca. 900 Stunden Flugzeit, 2.000 Motorseglerstarts mit ca. 650 Flugstunden, ein Großteil davon als Fluglehrer. Der Aero-Club Greding wird Max Neumeier stets ein ehrendes Gedenken bewahren.



Max Neumeier

Josef Schneider

Foto: Karl Heinz Richter

LSV Irsingen/Hesselberg trauert um Karl Pomp und August Stadelmann

Der Luftsportverein Irsingen/Hesselberg trauert um seine Mitglieder Karl Pomp (93) und August Stadelmann (83).

Karl Pomp gehörte zu den Gründungsmitgliedern des Vereins im Jahr 1950. 1959 erwarb er die Fluglehrerberechtigung und war bis 2004 ohne Unterbrechung Fluglehrer und Ausbildungsleiter für Segelflug und Motorsegelflug. Mehr als 200 Flugschüler erlernten unter ihm ihr fliegerisches Handwerk. Neben



Karl Pomp



August Stadelmann

seiner Arbeit als Fluglehrer bekleidete er von 1968 bis 1978 das Amt des zweiten und von 1978 bis 1984 das Amt des ersten Vorsitzenden. Darüber hinaus gehörte er als Ausbildungsleiter zwanzig Jahre der Vorstandschaft des Vereins an. Für seine Verdienste um den Luftsport wurde er 1975 mit der Goldenen Ehrennadel des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) und 1982 mit dem Goldenen LVB-Fluglehrerabzeichen ausgezeichnet. Der Deutsche Aero Club ehrte ihn 1992 mit der Goldenen Dädalus Medaille und anlässlich des fünfzigjährigen Vereinsbestehens

erhielt er vom Bayerischen Landes-Sportverband im Jahr 2000 die Goldene Verdienstmedaille mit Brillanten überreicht. Auch der Verein zeichnete ihn für seine langjährige aktive Mitgliedschaft aus und ernannte ihn im Jahre 2002 zum Ehrenmitglied.

August Stadelmann begann seine fliegerische Vereinslaufbahn in 1963. Zunächst erwarb er die Segelflugglizenz, der sich bald die Motorseglerberechtigung anschloss. Er war einer der ersten im Verein, der sich einen eigenen Segler zulegte, um fliegerisch unabhängig zu sein. Was man ihm

zunächst nicht zutraute, setzte er konsequent in die Tat um: Fliegerurlaube in den Alpen: Kufstein, St. Johann, Mauterndorf, Micheldorf und immer wieder Reutte waren nur einige Stationen, die er gerne zum Segelfliegen aufsuchte. Er hatte aber auch noch andere Fähigkeiten und Fertigkeiten, die er nutzbringend und engagiert in den Verein einbrachte. Als gelernter Stuckateur organisierte und übernahm er bei allen Baumaßnahmen an der Flugzeughalle, bei Aus-, Um- und Anbauten die Verputzarbeiten und die waren im Laufe der Jahre nicht gerade wenig. Für seine Verdienste um den Verein wurde er 2003 anlässlich seiner vierzigjährigen aktiven Mitgliedschaft geehrt und ausgezeichnet. Wir werden die Leistungen der verstorbenen Kameraden für unseren Verein nicht vergessen und verneigen uns vor ihnen in großer Dankbarkeit. Unser Mitgefühl gilt den Ehefrauen und den Familienangehörigen.

Text/Fotos: Günter Pomp

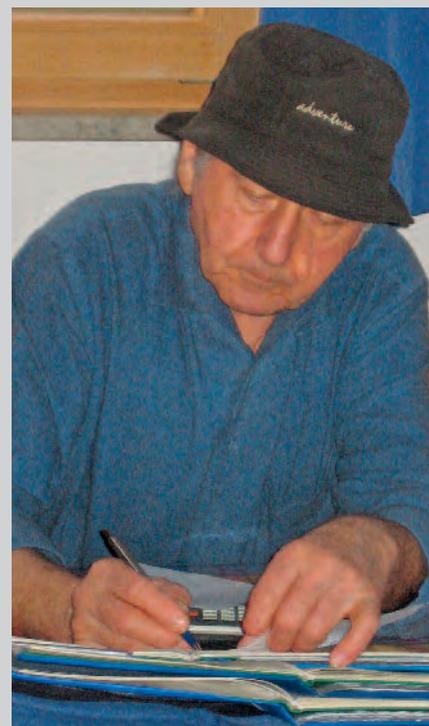
Nachruf Erwin Wendel

Der Segelflugverein Bad Wörishofen trauert um Erwin Wendel, der im Alter von 78 Jahren verstorben ist.

Erwin Wendel war 1970 zunächst beim Segelflugzeughersteller Schempp-Hirth in Kirchheim/Teck tätig, die Ära der Kunststoffsegelflugzeuge hatte begonnen. 1971 entschloss sich Dr. Burkhard Grob in Mindelheim/Mattsies eine Flugzeugbaufirma aufzubauen. Von 1972 bis 1975 wurden mit Lizenz der Firma Schempp-Hirth ca. 200 Standard Cirrus gebaut. Erwin Wendel nutzte die Chance, beim Aufbau der Firma Grob mitzuhelfen, zog nach Mindelheim und arbeitete als Prüfleiter und Prüfer für Segelflugzeuge. Dort lernte er den Konstrukteur Dipl.-Ing. Gerhard Klinger kennen, der dann bei der Firma Grob Flugzeugbau die bekannte Astir-Segelflugzeugserie konstruierte. Schon 1972 trat Erwin Wendel der Segelfluggruppe Grob Mindelheim bei und half unzähligen Segelfliegern als Schlepppilot. Mit seiner Rallye-Morane 893 zeigte er vielen Menschen das Allgäu aus der Luft und begeisterte diese für den Luftsport. Bis zu seinem Tod war

er als Prüfer für Segelflugzeuge und Motorsegler für die Prüforganisation GmbH des Luftsport-Verbandes Bayern tätig. Er betreute viele Luftsportvereine in der Umgebung von Bad Wörishofen und war für deren gemischte Flotten besonders wertvoll, verfügte er doch über Kenntnisse der Holz-, Gemischt- und Kunststoffbauweise. Als die Segelflugvereine Mindelheim und Bad Wörishofen im Jahre 2007 verschmolzen, wurde Erwin Wendel automatisch Mitglied im Segelflugverein Bad Wörishofen. Im Jahre 2007 erwähnte er gesundheitliche Probleme und verantwortungsbewusst wie er war, verabschiedete er sich von der aktiven Fliegerei und verlängerte seine Pilotenlizenzen nicht mehr. Er war überaus sorgfältig und in ein von ihm geprüftes Segelflugzeug stieg man immer mit einem guten Gefühl ein. Erwin Wendel fehlt uns Segelfliegern und seine Segelflieger werden ihn nie vergessen.

*Paul Gruschka
Fliegerkamerad und Erster Bürgermeister
der Stadt Bad Wörishofen*



Erwin Wendel in typischer Pose im Clubheim beim konzentrierten und gewissenhaften Bearbeiten von Luftfahrtdokumenten.

Foto: SFV Bad Wörishofen

FSCW trauert um Fritz Därr

Der langjährige 1. Vorsitzende des Flugsport-Clubs Würzburg Dr. Fritz Därr ist im Alter von 90 Jahren verstorben.

Mit ihm verlieren die Würzburger Flieger einen treuen Weggefährten, der durch seinen unermüdlichen Einsatz nachhaltige Spuren im Verein hinterlassen hat. Bereits 1959 trat der Diplom-Chemiker in den Flugsport-Club Würzburg ein und widmete sich fortan dem Segelflug. Seinem großen Engagement, aber auch seiner geschliffenen Rhetorik war es wohl zu verdanken, dass ihn die Mitglieder bereits 1962 zu ihrem 1. Vorsitzenden wählten. Dieses Amt begleitete er bis ins Jahr 1971. Er trieb die Beschaffung des ersten Schleppflugzeuges, einer Focke-Wulf Fw 44 "Stieglitz" voran, um die Segelflieger rasch in die Luft bringen zu können. Noch heute ist der rote Doppeldecker im Deutschen Museum Flugwerft Schleiß-

heim zu bewundern. Auch den Kauf des damaligen Hochleistungs-Segelflugzeuges Scheibe "Zugvogel" verantwortete er als Vorsitzender des Vereins.

Ihm war auch sehr viel daran gelegen, den Flugsport in der Öffentlichkeit zu positionieren, und im engen Schulterschluss mit den Verantwortlichen der Stadt Würzburg sowie dem damaligen Stadtrat ließ er die Vereinsflugzeuge auf die Namen der Würzburger Partnerstädte "Rochester" und "Dundee" taufen. Der rote Doppeldecker Stieglitz erhielt den Namen "Würzburg". Zu Dr. Därrs größten Erfolgen zählte zweifellos die Genehmigung der Nutzung des Flugplatzes Schenkenturm für den Flugsport-Club, den er 1965 erzielen konnte. Denn bis zu diesem Zeitpunkt waren die Würzburger Flieger ohne eigenes Domizil und an mehreren Flugplätzen in Unterfranken lediglich geduldet.



Dr. Fritz Därr (mit roter Kappe) am Flugplatz Würzburg Schenkenturm.

Foto: Privatarhiv Heinz Gräf

Unvergessen bleibt das bisher größte, von ihm organisierte Flugplatzfest in der Vereinsgeschichte im Jahr 1968, an dem ca. 30.000 Gäste teilnahmen.

Elmar Tell

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), Annabelle Menzner (AM)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 2-2016 ist der 17. Mai 2016.

FSCW-Ehrenmitglied Otto Wanke verstorben

Mit Otto Wanke verlieren die Würzburger Flieger einen engagierten Vereinsfunktionär, der durch seine Tätigkeiten als Spartenleiter Segelflug, 2. Vorsitzender des Vereins und Segelfluglehrer deutliche Spuren im Verein hinterlassen hat. Seit seinen ersten Segelflugstarts als Fünfzehnjähriger war der im Sudetenland geborene Wanke mit dem Fliegervirus infiziert. Schon bald erwarb er die Segelfluglizenz. 1944 erhielt er als Sechzehnjähriger sogar noch eine Fliegerausbildung bei der Luftwaffe, bis ihn die Nachkriegswirren schließlich nach Gefangenschaft, Zwangsarbeit und Ausweisung aus der damaligen Tschechoslowakei nach Unterfranken führten. In Geldersheim angekommen erneuerte Wanke sofort seine Segelfluglizenz, als die Alliierten im Jahr 1952 das Sportfliegen in Deutschland wieder zuließen. Nach seiner Berufsausbildung kam Wanke 1955 ans Vermessungsamt Würzburg und schloss sich umgehend dem Flugsport-Club Würzburg an. Neben vielen erfolgreichen Leistungsflug-Prüfungen während der 50er und 60er Jahre, darunter auch ein Segelflug



Otto Wanke im Segelflugzeug am Flugplatz Würzburg Schenkenturm.

Foto: Hans Beck

von Würzburg nach Paris, engagierte sich Wanke ab 1961 als Segelfluglehrer. Mehr als 500 Flugschülern verhalf er dazu, ihren Traum vom Fliegen zu verwirklichen. Insgesamt 20 Jahre lang legten die Segelflieger im Flugsport-Club Würzburg die Führung ihrer Sparte in die Hände Wankes. Weitere zwei Jahre war er als 2. Vorsitzender des Vereins aktiv. Für seine besonderen Verdienste ernannten ihn die Würzburger Flieger schließlich zu ihrem Ehrenmitglied.

Elmar Tell

Nachruf Erwin Haug

Die Westallgäuer Luftsportgruppe Lindenberg trauert um ihr langjähriges Mitglied Erwin Haug, der im Alter von 88 Jahren verstorben ist.

Erwin Haug war einer der erfolgreichsten Segelflieger aus dem Allgäu. Er gewann mehrere Jahre den Hornberg-Preis, war erfolgreich bei der Bayerischen und Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug und gewann mehrmals das Allgäuer Vergleichsfliegen, später die Allgäuer Segelflugwoche. Auf der Ka 6 erflog er 1966 die Gold C mit 3 Diamanten. Seine Überlandflüge erfolgten vom Allgäu aus an den Genfer See, nach Frankreich sowie in die Tiroler Alpen. Über dem Rheintal stieg er bei einem Föhnflug auf über 8.000 Meter Höhe. Leider hatte eine Herzoperation seinem geliebten Hobby ein frühes Ende bereitet.



Erwin Haug in einem Phöbus.

Foto: Archiv Westallgäuer Luftsportgruppe

Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Werner Bauer

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