



Luftsport in Bayern

Touch the sky

Ausgabe 4-2016



VERBAND

Fliegetag mit MV
am 18. Februar in
Hirschaid

VERBAND

Deckungssumme beim
LVB-Versicherungspaket auf pauschal drei
Millionen Euro erhöht

LUFTSPORTJUGEND

BAYAIRN 2016
rockt den Feuerstein
(FFF)

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

| | | | |
|---|---------|---|---------|
| Das Jahr 2016 | 4 | 10. Sicherheitstraining der Pilotinnen | 32 |
| EDITORIAL | 5 | Deutschland Team-Weltmeister im Rallyeflug | 32 |
| Blick von außen | 5 | Auffrischungsseminar für Fluglehrer | 33 |
| | | Ultraleicht-DM 2017 – Startschuss zur Anmeldung | 34 |
| | | TMG-Fluglehrerlehrgang in Dobenreuth | 34 |
| VERBAND | | Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug | 34 |
| LVB-Mitgliederversammlung am 18.02. in Hirschaid | 6 | LVB-Gruppenfluglehrertagung | 35 |
| BLSV-Bestandsmeldung – neues Verfahren | | Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Pfaffenhofen | 36 |
| “BLSVdigital” | 6 | 89. Motorfliegertagung | 37 |
| Infoveranstaltungen für LVB-IT-Projekt “Vereinsflieger” | 7 | Deutschlandflug 2017 | 37 |
| LVB-Ehrenmitglied Hans Tost verstorben | 8 | MV der DAeC-Buko Segelflug | 37 |
| Multikopter beschäftigen EASA und FAI | 8 | “Aischtalstörche” sorgen für glänzende Kinderaugen | 38 |
| Online schnell zur FAI-Lizenz | 8 | LVB-Modellflugtage – Flugshow und noch viel mehr | 39 - 40 |
| LVB-Versicherungspauschalpaket | 9 | Flohmarkt beim LVB-Modellflugtag | 40 |
| LVB-Workshop “Recht, Steuern und Versicherungen” | 9 | Modellraketen Fun Wettbewerb – ein rohes Ei für den Weltraum | 42 |
| Luftrettungsstaffel Bayern: Trotz Spitzentemperaturen weniger Einsätze | 10 - 11 | Luftwellensurfen im TU-Physikdepartment | 42 |
| “Alte Garde” auch auf dem Wasser aktiv | 12 | Deutsche Freiflugmeisterschaft in Manching | 43 |
| Symposium “Frühe Geschichte der Luftfahrt” im Deutschen Museum | 13 | European Model Flight Union gegründet | 43 - 44 |
| Herbert Stoess erhält Bundesverdienstorden | 14 | Saisonabschluss bei den Freifliegern | 44 |
| BMVI beauftragt DAeC-LSG-B für weitere fünf Jahre | 14 | Sommer, Sonne, Segler – DM F5J-Segelflug | 45 |
| Der Luftsportverein als Erlebnispartner | 15 - 16 | | |
| | | CLUB-NEWS | |
| TECHNIK und UMWELT | | Von der Wiesn ans Cabo – die Algarve von oben | 46 - 48 |
| Motorenwartlehrgang in Altötting | 17 | 50 Jahre SCF München – Jubiläumsfeier in Königsdorf | 49 |
| Vorbereitungslehrgang für Prüflizenz Klasse 3 und Prüfer Klasse 5 | 17 | 40 Jahre Fluglehrer | 49 |
| | | Glückwünsche zum ersten Alleinflug | 50 |
| JUGEND | | Himmliches Geschenk zum 90. Geburtstag | 50 |
| Go North – Bundesjugendvergleichsfliegen 2016 | 18 - 19 | SSV Cham unterstützt “Verein Traumzeit” | 51 - 52 |
| BAYAIRN 2016 | 20 - 22 | Zielgenau trotz Hitzestau | 52 |
| Neuwahl der Landesjugendleitung | 23 | Himmliche Grüße im Doppelpack | 53 |
| Jugendleiter-Grundlehrgang der Luftsportjugend in Pottenstein | 24 - 25 | 60 Jahre Modellflug im Aero-Club Ansbach | 54 |
| Wanted: Begeisterte Gastgeber für Bayerns größte Luftsportjugendveranstaltung | 25 | Konfirmandenfliegen am Flugplatz Pömetried | 55 |
| Bayerisches Jugendvergleichsfliegen am Ottenberg | 26 | Zehn Jahre Isar Segelflucup | 56 - 57 |
| “München Information – Lsj-Oberpfalz erbittet Einflug in die Kontrollzone” | 27 - 28 | Fliegendes Denkmal “Weihe” wieder in der Luft | 57 - 58 |
| Ferienfliegen über Augsburg | 29 | LSG Bayreuth trauert um Egon Wolff | 58 |
| Franconian´s next Top Pilot by Aeroclub Schweinfurt | 30 | FVG Schwabach trauert um Hans Schmidt und Willi Sauer | 59 |
| | | Rieser Luftsportverein trauert um Manfred Strobel | 59 |
| SPORT | | IMPRESSUM | 59 |
| 60. Gordon-Bennet-Cup | 31 | TITELBILD | |
| Bewerbung für WM 2020 eingereicht | 31 | Sunrise beim BAYAIRN 2016 bei der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein. | |
| | | Foto: Matthias Lösch | 1 |

Das Jahr 2016

Eine vergleichsweise kleine Luftsportgruppe hatte den spektakulärsten Auftritt in diesem Jahr in Deutschland: Die besten Gasballonfahrer der Welt trafen sich zum Gordon-Bennett-Rennen in Gladbeck. Schirmherrin der Weltmeisterschaft war die Bundeskanzlerin Angela Merkel. Die festliche Eröffnung im Gasometer in Oberhausen, das Rahmenprogramm mit Volksfeststimmung an mehreren Tagen, dann der Start der 24 Wettbewerbsballone und nicht zuletzt die Siegerehrung waren großartige öffentliche Auftritte, die den Luftsport sympathisch, attraktiv und durch und durch mediantauglich vorstellten. Großes Lob und besten Dank an die Organisatoren!

Unsere Freunde im Ausland haben sich ebenso ins Zeug gelegt und waren gute Gastgeber. Bei den internationalen Meisterschaften waren die DAeC-Piloten in diesem Jahr wieder sehr erfolgreich. Fast 50 Medaillen erkämpften sie für Deutschland. Eine Bilanz, auf die wir zu Recht stolz sind.

Der DAeC ist ein Sportverband. Damit wir aber auch in Zukunft aktiv sein können, müssen wir neben den Aufgaben des organisierten Sports unsere Interessen auf allen Ebenen vertreten. Ohne die Arbeit in der Politik, bei Behörden und Organi-

sationen ist die Zukunft des Luftsports gefährdet.

Der Zugang zum Luftraum ist seit Jahren eins der zentralen Themen der politischen Arbeit des DAeC. Wir müssen aufpassen, dass in den nächsten Jahren neben den Fluggesellschaften und Militärs nicht eine neue Gruppe uns die Luft nimmt: Multicopter! Sie erfreuen sich sowohl in privaten als auch in kommerziellen Bereichen größter und rasant wachsender Beliebtheit. Neue rechtliche Vorschriften werden eilig entworfen, die größte Gefahr sowohl für den Modellflug als auch für alle Luftsportler mit sich bringen können. Der DAeC ist auf allen Ebenen aktiv und hat sich mit Erfolg für akzeptable Bedingungen eingesetzt.

Multicopter sind nicht der einzige Schwerpunkt. Themen wie die europäischen Vorschriften für Lizenzen, Instandhaltung der Flugzeuge, Windenergieanlagen und Stromtrassenführung in Flugplatznähe werden uns weiterhin in den nächsten Jahren begleiten. Der DAeC-Vorstand, die Kommissionen und Ausschüsse werden mit unseren Partnern in den Verbänden eng und vertrauensvoll für die Zukunft des Luftsports arbeiten.

Luftsport ist dank der Unterstützung vieler Sportler, ihrer Freunde und Förderer erfolgreich. Die aktiven Piloten und die Funk-



tionäre leisten wichtige Arbeit. Wir dürfen stolz sein auf unsere Sportler und auf unsere ehren- und hauptamtlichen Mitarbeiter in den Vereinen und Verbänden. Nur das Zusammenspiel aller kann den gewünschten Erfolg und die Zukunft des Sports sichern.

Allen Luftsportlerinnen und Luftsportlern, ihren Familien und Freunden wünsche ich eine schöne Weihnachtszeit, eine erfolgreiche Saison 2017 und immer eine gute Landung.

*Wolfgang Mütter
DAeC-Präsident*

JUNIORPILOTENSCHHEIN

des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

Was erwartet uns im Neuen Jahr?

Die Weihnachtstage, Sylvester und Neujahr sind bald "verdaut", zum Jahreswechsel gehört in der Regel ein Jahresrückblick, aber auch die Vorfreude auf das kommende Jahr. Im Luftsport sind Neuerungen allerdings – zumindest bei Gesetzen und Verordnungen – nicht immer mit Freude und Begeisterung verbunden, bei der Jugend ist das anders.



Aktivitäten der Luftsportjugend

Schaut man sich in dieser Ausgabe von "Luftsport in Bayern" (LiB) die Rubrik Luftsportjugend (LSJ) an, so kann man einen rekordverdächtigen Umfang feststellen. Der Umfang allein ist zwar nicht repräsentativ, aber das alles ist nur realisierbar, wenn man viel berichten kann, und das kann die LSJ! Das Engagement ist

klasse, der Teamgeist stimmt und deshalb schauen wir bei der LSJ und deren Maßnahmen für 2017 ganz entspannt und mit viel Vorfreude ins Neue Jahr.

Umstellung der IT für Mitgliederverwaltung und ATO

Zum Jahresende fand die Umstellung der EDV auf das Online-Portal "Vereinsflieger" statt. Eine facettenreiche Mammutaufgabe für alle Beteiligten. Wir sind für die Entscheidung des kompletten Umstiegs auf "Vereinsflieger" von vielen Vereinen und Mitgliedern sehr gelobt worden. Das freut uns einerseits und deshalb möchten wir uns an dieser Stelle auch ausdrücklich dafür bedanken, aber es ist auch Ansporn für uns, nicht nur eventuell auftauchende, kleine Fehlerquellen zeitnah zu beheben, sondern das System vereins- und mitgliederorientiert gemeinsam mit Ihnen weiterzuentwickeln. Wer das Team von "Vereinsflieger" bei unseren Informations- und Einweisungsveranstaltungen kennengelernt hat, wird bestätigen, dass dieser LVB-Partner genauso denkt und handelt, dazu stets äußerst

freundlich und hilfsbereit ist und immer schnelle eine Lösung hat oder findet.

Beim LVB-Fliegetag und unserer dort integrierten Mitgliederversammlung am 18. Februar im Energiepark Hirschaid werden wir auch zu weiteren Themen, die uns 2017 voraussichtlich beschäftigen werden oder eventuell dann schon aktuell sind, informieren.

Deckungssumme auf drei Millionen Euro erhöht

Sicher ist auf jeden Fall schon, dass für alle Risiken des "LVB-Rundum-Sorglos-Haftpflichtversicherungspakets" ab dem 01.01.2017 einheitlich die Deckungssumme von drei Millionen Euro gelten wird.

Und nicht unwichtig, aber auch sicher: Wir werden der MV für 2017 keine LVB-Beitragserhöhungen vorschlagen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen allen einen geruhsamen Jahreswechsel und freuen uns auf ein Treffen am 18.02. in Hirschaid.

Vorstand und Geschäftsführung

Blick von außen

Ein kompetenter, neutraler Blick von außen ist oft sehr hilfreich. Der LVB-Vorstand hat zusammen mit einer externen Beraterin und dem gesamten Mitarbeiter-Team in der LVB-Geschäftsstelle inklusive Prüforganisation GmbH intensiv den Organisationsaufbau und -ablauf unter die Lupe genommen.

Gemeinsam hat das Team ein für alle Seiten akzeptables, sehr gutes Ergebnis erarbeitet, bei dem der Servicegedanke für Vereine und Mitglieder weiterhin oberste Priorität hat.



Text/Foto: HM

Vorstand und Mitarbeiter nach einer der "Beratungsrunden".



*Eine frohe Weihnachtszeit, ein glückliches neues Jahr
und eine erfolgreiche Saison 2017
wünschen der Vorstand und die Mitarbeiter
des Luftsport-Verbandes Bayern
und der Prüforganisation GmbH*



LVB-Mitgliederversammlung am 18.02. im Energiepark Hirschaid



Am 18. Februar findet im Rahmen des LVB-Fliegetags die nächste Mitgliederversammlung des Luftsport-Verbandes Bayern statt, der Beginn wird im Anschluss an den ersten Vortrag gegen 11:00 Uhr sein. Veranstaltungsort ist erstmals der Energiepark Hirschaid (bei Bamberg), www.energiepark-hirschaid.de.

Anträge zur Tagesordnung der Mitgliederversammlung müssen bei der Geschäftsstelle des LVB spätestens einen Monat vor der Versammlung, somit am 18. Januar 2016, eingegangen sein. Antragsberechtigt sind die ordentlichen Mitglieder sowie die weiteren zur Teilnahme an der Versammlung berechtigten Personen (s. § 14 LVB-Satzung).

LVB-Vorstand

Vorläufige Tagesordnung

- TOP 1) Eröffnung
- TOP 2) Regularien/Genehmigung Protokoll MV 2016
- TOP 3) Jahresberichte
- TOP 4) Ehrungen erfolgreicher Sportler, verdienter Funktionäre, Verleihung Peschke-Jugendförderpreis
- TOP 5) Haushalt und Finanzen
 - a) Haushaltsabschluss 2016
 - b) Revisionsbericht 2016
 - c) Entlastung von LVB-Vorstand /Geschäftsführung
 - d) Änderungen LVB-Beitragsordnung (Anm.: redaktionelle Anpassungen wegen IT-Wechsel auf "Vereinsflieger")
- TOP 6) Anträge
- TOP 7) Wahlen
 - a) Wahl der Revisoren
 - b) Wahl des Schiedsgerichts
- TOP 8) Jahreshauptversammlung 2018 (FFB)
- TOP 9) Sonstiges

Wir würden uns über eine rege Beteiligung am Fliegetag und bei der LVB-Mitgliederversammlung freuen.

BLSV-Bestandsmeldung – neues Verfahren „BLSVdigital“

Parallel zum LVB-IT-Projekt hat auch der Bayerische Landes-Sportverband (BLSV) sein Bestandsmeldeverfahren ab 01.01.2017 modifiziert. Überschriften ist es mit „BLSVdigital“.

Zwar konnte schon bisher die jährliche Bestandsmeldung online abgegeben werden, einige Dinge haben sich jedoch geändert. Es bleibt aber leider aus rechtlichen Gründen dabei, dass das jeder Verein selbst und direkt im Austausch mit dem BLSV machen muss, über das BLSV-Onlineportal.

Um die Meldungen für die Luftsportvereine so einfach wie möglich zu machen, haben wir das in „Vereinsflieger“ bereits berücksichtigt. Unter dem Navigationspunkt „Berichte und Statistiken“, dann links „Mitgliederlisten“ ist die Ausgabe „BLSV-Mitgliedermeldung“ enthalten. Diese liefert exakt die Ansicht, die für die BLSV-Meldung erforderlich ist. Durch Anklicken des Symbols oben rechts kann die Liste einfach als Excel-Tabelle ausgegeben werden. Diese einfach lokal abspeichern und dann im Online-Meldeverfahren

ren beim BLSV an der entsprechenden Stelle hochladen: fertig.

Nachmeldungen

Damit für Neumitglieder das gesamte ARAG-Sportunfallversicherungspaket gilt, sind entsprechende Nachmeldungen beim BLSV erforderlich. Auch diese sind mit Hilfe von „Vereinsflieger“ einfach möglich. Dazu in „Vereinsflieger“ an gleicher Stelle den Navigationspunkt „BLSV-Mitgliederliste mit Eintrittsdatum“ anklicken, wiederum die Liste als Exceltabelle ausgeben und anschließend nach dem Spaltenkopf „Eintrittsdatum“ sortieren. Danach alle Altmitglieder löschen und diese Tabelle der Neumitglieder im BLSV-Online-Meldeverfahren unter Nachmeldungen hochladen: fertig.

Sollten Probleme auftreten, steht der BLSV unter meldung@blsv.de oder per



Tel.-Hotline unter 0 89-1 57 02-2 67 oder -2 71 zur Verfügung.

HM

Infoveranstaltungen für LVB-IT-Projekt “Vereinsflieger”

Bereits in den beiden vergangenen Ausgaben von **“Luftsport in Bayern”** haben wir darüber informiert, dass zum Jahreswechsel die Mitgliederverwaltung Online (MvO), das in der LVB-Geschäftsstelle verwendete Mitgliederverwaltungsprogramm ISL und die ATO-Software auf die dann einheitliche Online-Plattform **“Vereinsflieger”** umgestellt werden.

Die trotz eines Umstellungsaufwandes nach wie vor zahlreich eingehenden, positiven Rückmeldungen bestätigen die LVB-Verantwortlichen für die Entscheidung zu diesem umfangreichen, aber zukunftsorientierten Projekt. Im Zeitraum von Anfang bis Mitte Oktober fanden bayernweit insgesamt sechs Informations- und Einweisungsveranstaltungen statt. Das Team von der Fa. **“Vereinsflieger”** mit Manuela und Uwe Breitenbach sowie Frank Bender, der jeweils den Vortragsspart übernommen hatte, informierten ausführlich, kompetent und konnten fast ausnahmslos auch alle Fragen beantworten. Auch wenn es für die Mitarbeiter von Vereinsflieger und LVB-Vertreter fast den Charakter eines Veranstaltungsmarathons hatte, die Termine haben sich auf jeden Fall für alle Beteiligten gelohnt. Auch wenn möglicherweise in den ersten Wochen der Umgang noch ungewohnt sein wird und eventuell ein paar Anpassungserfordernisse auftauchen werden, die LVB-Verantwortlichen haben mit dem großen Funktionsumfang von **“Vereinsflieger”** und einem sehr engagierten und zuverlässigen Team als Partner das Gefühl, eine gute und zukunftsorientierte Entscheidung getroffen zu haben.



Waren bei allen sechs Infoveranstaltungen dabei (v.l.): LVB-Vorstand Finanzen Peter Rzytki, Frank Bender, Manuela und Uwe Breitenbach.



Text/Fotos: HM

Über 120 Teilnehmer kamen zur Infoveranstaltung in München ins BLSV-Haus des Sports.



FUNKGERÄTE 8,33 kHz



Faire Preise. Echter Service.

Jetzt umsteigen!
Der 31.12.2017
kommt näher!

Ülis Segelflugbedarf GmbH

Tel. 06045/950100 · info@segelflugbedarf24.de

www.segelflugbedarf24.de

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

PARTNER DES LVB

LVB-Ehrenmitglied Hans Tost verstorben

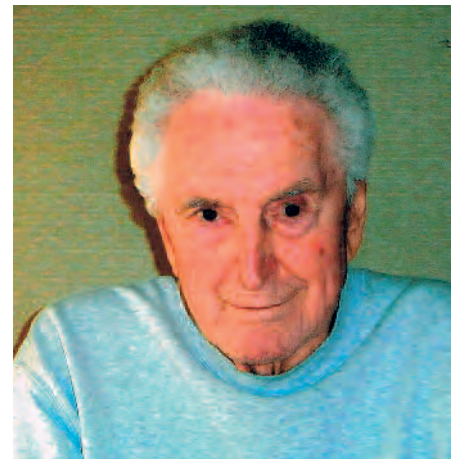
Die Mitglieder des Oldtimer-Segelflug-Vereins München (OSVM) trauern um ihren Vereinskameraden Hans Tost.

Neben dem OSVM pflegte Hans Tost aber auch seine Verbindungen zum Aero Club Dachau und zum Landesberger Segelflugverein Geratshof, wo er ebenfalls Vereinsmitglied war.

Der Ingenieur Hans Tost war Initiator und Seele des Tost-Entwicklungsbetriebes, er war Inhaber zahlreicher Patente und der Beiname "Windenprofessor" kennzeichnet in prägnanter Art seinen beruflichen Lebensweg, aber auch seine Leidenschaft für den Segelflug.

Im Luftsport-Verband Bayern war er im Jahr 1951 einer der Segelfluglehrer der ersten Stunde. Bei der Deutschen Alpen-segelflugschule Unterwössen (DASSU) war er eines der Gründungsmitglieder. Eine Vielzahl hochrangiger Ehrungen dokumentiert sein Lebenswerk. Dazu zählt auch die Ehrenmitgliedschaft im LVB als dessen höchste Auszeichnung, die ihm 2003 verliehen worden war.

Hans Tost ist im gesegneten Alter von 93 Jahren verstorben. Die Luftsportler werden ihm stets ein ehrendes Gedanken bewahren.



LVB-Vorstand Hans Tost.

Foto: privat

Multicopter beschäftigen EASA und FAI

Die FAI-Modellflugkommission CIAM hat vorgeschlagen, für die FAI eine Strategie zum Thema Multicopter zu erarbeiten. Derweil erstellt die EASA ein Regelwerk zur Integration unbemannter Luftfahrzeuge in den europäischen Luftraum.

Die FAI bittet nun die CIAM um einen detaillierten Aktionsplan. Unter anderem soll darin die Forderung enthalten sein, künftig mit Drohnenherstellern zusammenzuarbeiten, um diese stärker in die Luftsportgemeinschaft einzubinden. Eine weitere Idee: Ausbildungs- und Informationsmaterial, das global verwendet werden kann.

Die EASA will unbemannte Luftfahrzeuge künftig nach Risiko und Leistung kategorisieren. Dabei ergeben sich drei Hauptkategorien: Open Category (low risk),



Specific Category (medium risk) und die Certified Category. Die Unterscheidung nach dem Zweck des Betriebes (Sport- und Freizeit oder gewerbliche Nutzung) soll es vordergründig nicht mehr geben. Eine erste Analyse der "Prototype" Commission Regulation on Unmanned Aircraft

Operations" wurde von der Bundeskommission Modellflug erstellt.

Die Analyse der Bundeskommission Modellflug gibt es unter folgender Adresse: <http://links.daec.de/11>.

Text/Foto: Hagen Eichler

Online schnell zur FAI-Lizenz

Spitzensportler können ihre FAI-Sportlizenz seit dem 01. Dezember online bestellen. Wer auf den Ausdruck verzichtet, wird für zehn Euro in die FAI-Datenbank eingetragen.

Das Verfahren ist einfach. Auf der Seite www.daec.de in der Rubrik "Service" liegt das Formular. Dort gibt der Antragsteller die notwendigen Daten ein. Die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verband wird durch das hochgeladene Bild des Mitgliedsausweises nachgewiesen. Alternati-

onativ kann der Mitgliedsverband angegeben werden. In dem Fall wird der Antrag direkt zu dem Mitgliedsverband gemailt. Er muss dann die Mitgliedschaft bestätigen und die Information an den DAeC zurücksenden.

Die Gebühren werden per PayPal beglichen. Wer nur den Eintrag in die FAI-Liste braucht, zahlt lediglich zehn Euro. Der Eintrag erfolgt durch die DAeC-Bundesgeschäftsstelle, wenn der Nachweis der Mitgliedschaft in einem DAeC-Verband

vorliegt und das Geld eingegangen ist. Für Antragsteller, die den Papierausweis haben möchten, kostet die Lizenz wie gehabt 18,- Euro. Die DAeC-Bundesgeschäftsstelle verschickt den Ausdruck per Post.

Wer nicht per PayPal bezahlen möchte, kann wie gewohnt die Lizenz auf Rechnung bestellen. Mehr unter:

www.daec.de/service/fai-sportlizenz/

DAeC-PR

LVB-Versicherungspauschalpaket Erhöhung Deckungssumme auf drei Millionen Euro

Der Vorstand des Luftsport-Verbandes Bayern hat beschlossen, für alle Risiken des "LVB-Rundum-Sorglos-Haftpflicht-versicherungspakets" die Deckungssumme für alle enthaltenen Risiken auf einheitlich drei Millionen € anzuheben.

Die entsprechenden Vertragsanpassungen, teilweise auch redaktioneller Art, sind bereits mit dem Versicherer Allianz vereinbart, werden rechtzeitig zum Jahreswechsel umgesetzt und gelten ab 01.01.2017. Nach Erhalt werden die aktualisierten Vertragsunterlagen zum Download auf der LVB-Homepage eingestellt. Der Versiche-

rungsumfang mit sowohl vereinsbezogenen als auch personenbezogenen Versicherungen bleibt selbstverständlich unverändert. Im Schadensfall können die auf der LVB-Homepage hinterlegten Formulare genutzt und an den LVB versandt werden, der die Mitgliedschaft prüft und die Meldung umgehend an die Versicherung weiterleitet. Seit Beginn des Pauschalvertrags in 2011 können sich damit Vereinsvorstände, aber auch Mitglieder auf ein kompaktes, luftsportbezogenes und umfangreiches Versicherungspaket verlassen.

HM



18. März in der BLSV-Sportschule Oberhaching LVB-Workshop "Recht, Steuern und Versicherungen"

Die Themenkombination hat weiterhin große Bedeutung, deshalb findet dieses LVB-Angebot auch in 2017 seine Fortsetzung.

Die inzwischen 14. Ausgabe findet am 18. März in der BLSV-Sportschule Oberhaching südlich von München statt. Beginn ist um 10:00 Uhr, Mittagspause gegen 12:30 Uhr, das Ende des Workshops ist gegen 16:30 Uhr vorgesehen. Eine verbindliche Anmeldung ist zwecks entsprechender Vorplanung unbedingt erforderlich. Die Mindestteilnehmerzahl

beträgt zwölf Personen, maximal 25 Teilnehmer.

Anmeldungen mit Angabe der Adressdaten, Email und Verein bitte senden an info@lvbayern.de oder Fax 0 89-45 50 32-11.

Beim Workshop ist für sämtliche Themen die grundsätzliche Unterscheidung und damit auch die inhaltliche Auseinandersetzung in a) Leistungen des Vereins für Mitglieder und b) Leistungen für Externe von besonderer Bedeutung. Auch sind die Themenblöcke miteinander vernetzt und werden innerhalb des Workshops

entsprechend behandelt. Als Referenten stehen zur Verfügung Heinke Peschke, Martin Peschke und Klaus Zeh von Peschke-Versicherungen, Peter Hoffart von der Allianz Global Corporate & Specialty AG, Rechtsanwalt und LVB-Justiziar Frank Dörner sowie Steuerberater und LVB-Vorstand-Financen Peter Rzytki.

Der Workshop ist ein Leistungsangebot des LVB, die Teilnahme ist für Mitglieder kostenlos.

HM

Besuchen sie unseren onlineshop
www.irl-shop.de

Wir wissen was Flieger brauchen

irlshop

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

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

Luftrettungsstaffel Bayern: Trotz Spitzentemperaturen weniger Einsätze

Während die Durchschnittstemperaturen in diesem Sommer wieder höchst rekordverdächtig waren, blieben die Einsatzflugzeuge der Staffel am Boden. Die Einsatzschreiben der zuständigen Regierungen waren meist gerade bei den Flugbereitschaftsleitern eingetroffen, machten Gewitterregen und Starkniederschläge die Einsätze überflüssig.

So gab es erstmals seit Jahren keine angeordneten Einsätze in Niederbayern und Schwaben. Selbst der langjährige Spitzenreiter Oberbayern war nur mit drei Einsatzflügen gefordert. Als Spitzenreiter mit 50 Einsatzflügen konnte sich die Oberpfalz vor Mittelfranken (17 Einsätze) und Unterfranken (16 Einsätze) platzieren. Es handelt sich bei diesen Zahlen allerdings um den Stand zum 15. Oktober; die genauen Einsatzzahlen wird es erst zum Jahresende geben. Trotzdem konnten die Piloten der Staffel die nachfolgenden Ereignisse melden:

78 Kontrollen von Feuerstellen, vier Waldbrände, drei Flächenbrände, ein Gebäudebrand, ein Kfz-Brand, eine wilde Müllverbrennung und zwei unbeaufsichtigte Feuerstellen. Zusätzlich wurden die Aufträge für zwei Luftbilddokumentationen erfüllt und 20 Berichte über besondere Verkehrslagen bzw. Unfälle abgegeben. Erstmals berichtete auch das ZDF über die Arbeit der Luftrettungsstaffel. Leider war die aktuelle Wettersituation zum Sendetermin alles andere als waldbrandbedrohlich, so dass dieser Bereich der LRSt-Tätigkeit nur kurz gestreift werden konnte.

Die politische Entscheidung der Gemeinde Maisach, Teile des ehemaligen Flugplatzes Fürstenfeldbruck als Ausgleichsflächen auszuweisen, brachte das "Aus" für den Stützpunkt "Fürsty".

Neuer Stützpunkt Oberpfaffenhofen

Auch ein Einsatz der zugeordneten Luftbeobachter über Regierungsgrenzen hinaus, war ausgeschlossen. Da fast zeitgleich der Stützpunkt Erding geschlossen wurde, war der oberbayerische Flugbereitschaftsleiter Jürgen Wehrens stark gefordert, ein "Notprogramm" für die Flugbereitschaft zu erarbeiten, während sich der Präsident um politische Unterstützung bemühte. Zum Glück waren die Bemühungen auf allen Ebenen erfolgreich: Oberpfaffenhofen wird ab Januar 2017 neuer Stützpunkt der Luftrettungsstaffel Bayern. Über 20 Piloten haben ihre Bereitschaft signalisiert, als Einsatzpiloten zur Verfügung zu stehen. Darüber hinaus erklärten nahezu alle bisher dem Stützpunkt Fürstenfeldbruck zugeordneten Luftbeobachter ihre Bereitschaft, künftig diese wichtige Aufgabe vom Stützpunkt Oberpfaffenhofen aus aufzunehmen. Der besondere Dank des LRSt-Präsidenten für die geleisteten Vorarbeiten galt insbesondere dem Vorstand der Flugsportgruppe im DLR Dr. Thomas Strang und Flugbereitschaftsleiter Jürgen Wehrens. Die "In-Dienst-Stellung" des neuen Stützpunktes ist mit Ministerbeteiligung für den 25. März 2017 geplant. Ebenfalls für die Luftrettungsstaffel gewonnen wurde die Messerschmitt Sportfluggruppe Manching. Sie wird in enger Kooperation den Stützpunkt Pfaffenhofen

mit Flugzeug und Piloten unterstützen. Es war ein Kraftakt aller Beteiligten, das Fliegen in Erding wieder zu ermöglichen.

Stützpunkt Erding bleibt erhalten

Vom Luftsport-Verband Bayern über die Gemeinde Erding, das Luftamt Südbayern, die örtlichen Abgeordneten, den Standortältesten in Erding Markus Alder und vielen weiteren Unterstützern war man sich einig, dass die Möglichkeiten für den weiteren Flugbetrieb in Erding geschaffen werden sollten. Und dies zu akzeptablen Bedingungen und zu einem für den Verein tragbaren Kostensatz! Mit Unterstützung von Umweltministerin Ulrike Scharf und Innenminister Joachim Herrmann, die sich bei Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen für den Erhalt des Luftbeobachtungsstützpunktes Erding und die Wiederaufnahme des Flugbetriebs einsetzten, konnte der Durchbruch erzielt werden: "Ich freue mich Ihnen mitteilen zu können, dass über eine privilegierte Entgeltregelung positiv entschieden werden konnte.. Die Mitbenutzung ist befristet bis zur Abgabe der Liegenschaft möglich.", teilte diese ihren bayerischen Ministerkollegen mit. Ihr und allen Unterstützern gilt der besondere Dank der Luftrettungsstaffel Bayern, ebenso aber auch dem Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Karl Möllner, der sich ebenfalls nachdrücklich für eine fliegerische Nutzung der Bundeswehrliegenschaft eingesetzt hat. Mittlerweile sind die Flieger wieder in ihre Heimat "Erding" zurückgekehrt und feierten den Wiedereinzug mit einem kleinen Flugplatzfest, zu dem auch die örtlichen



Kein Einsatzjahr ohne Kfz-Brände. Aus der Luft schnell entdeckt, lokalisiert und entsprechende Hilfe angefordert. Wer oben ist, sieht mehr! Im rechten Bild ist gut zu erkennen, wie durch Funkenflug am Bahndamm ein weiterer Brand auf der Brücke entstanden ist.



Nicht nur die Lokalisierung wilder Müllablagerungen, sondern auch das Entdecken verbotener Müllverbrennungen gehören zum Aufgabenspektrum der Luftrettungsstaffel Bayern. Fotos: Charles Herrmann

Unterstützer herzlich eingeladen waren. Weithin sichtbare schwarze Rauchschwaden versprachen nichts Gutes. Also ein Fall für das Schnelle Einsatzflugzeug (SEF), um die Brandursache zu erkunden.

Wir schützen die Umwelt

Bereits zwei Minuten nach der Alarmierung war das SEF vom Flugplatz Giebelstadt aus in der Luft, um die Brandstelle zu lokalisieren und um gegebenenfalls Hilfskräfte zu alarmieren. Doch schnell stellte sich heraus, dass es kein Unglücksfall war, sondern das unerlaubte Verbrennen von Müll. Ein Landwirt hatte sich seinen landwirtschaftlichen Anhänger mit allerlei brennbarem Abfall beladen, war auf seinen Acker gefahren und hatte dort ein Feuer entzündet. Natürlich hatten er und sein Helfer nicht damit gerechnet, aus der Luft bei ihrem Tun entdeckt zu werden. Über die Leitstelle wurde die zuständige Polizeiinspektion benachrichtigt, die ihre Nachforschungen aufnahm. Bereits kurze Zeit später konnte der mutmaßliche Müllverbrenner ermittelt werden. Er wird sich zukünftig sicher überlegen, wie er seinen Müll umweltverträglich entsorgen kann. Es ist unverständlich, dass Menschen, deren Existenz von einer gesunden Natur und Umwelt abhängt, so gedankenlos bereit sind, diese rücksichtslos zu verschmutzen.

Erhöhte LRSt-Aktivitäten im kommenden Jahr

Im 49. Jahr ihres Bestehens warten auf die Luftrettungsstaffel vielfältige Aufgaben:

- Auf allen Stützpunkten müssen deren Leiter aus der Reihe der Einsatzpiloten gewählt werden.
- Die Stützpunktleiter wählen dann aus ihren Reihen den Leiter ihrer Flugbereitschaft.
- Der neue Stützpunkt Oberpfaffenhofen

wird am 25. März 2017 "In-Dienst" gestellt. Am Nachmittag des 25. März findet dort die Jahreshauptversammlung der Luftrettungsstaffel statt.

- Vorbereitungen für das Jubiläumsjahr 2018 (50 Jahre Luftrettungsstaffel Bayern) müssen getroffen werden.
- Die Erstellung einer repräsentativen Fest-

schrift ist beschlossen und beauftragt. Natürlich steht die Luftrettungsstaffel Bayern trotz dieser Aktivitäten für ihre primäre Aufgabe, dem Schutz von Mensch, Natur und Umwelt, auch im kommenden Jahr uneingeschränkt zur Verfügung.

Gerlinde Stöhr/Karl Herrmann

BOSE
Winteraktion vom 5.12.2016 bis 8.1.2017!

GENIESSEN SIE PERFEKTEN SOUND GEPAART MIT OPTIMALER SICHT!

Piloten-Sonnenbrille in limitierter Bose-Edition sichern:
Beim Kauf eines Bose A20® Aviation Headsets erhalten Sie zusätzlich eine Piloten-Sonnenbrille von Bigatmo™ in der Bose Limited Edition im Wert von 219,95 €.

Aufgepasst:
In Kooperation mit Jeppesen können Sie 3 Monate kostenfrei Mobile FliteDeck VFR nutzen!

EISENSCHMIDT
GPS GROUP

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

“Alte Garde” auch auf dem Wasser aktiv

Der alljährliche Treff führte die “Alte Garde” im Luftsport-Verband Bayern Anfang Oktober ins Fränkische Seenland. Von Gunzenhausen aus, mitten im Fränkischen Seenland, wurde mit dem Busunternehmen Barthel die Region erkundet.

Das Fränkische Seenland ist ein Gebiet mit künstlich angelegten Seen, knapp 50 km südwestlich von Nürnberg im Regierungsbezirk Mittelfranken. Das Zentrum des Fränkischen Seenlandes bilden die Große Brombachsee, der Kleine Brombachsee und der Igelsbachsee - drei unmittelbar nebeneinander liegende Stauseen, die nur durch zwei Staudämme voneinander getrennt sind. Während der Busfahrt, angereichert durch die sachkundigen Ausführungen unseres Reiseführers Wolfgang Baron, konnten sich alle Teilnehmer davon überzeugen, wie unter Berücksichtigung des Naturschutzes ca. 2.000 ha Landfläche in Stauseen und Straßen umgewandelt, die Seenlandschaft kultiviert und ideale Rahmenbedingungen zur Entstehung von Fremdenverkehr geschaffen wurden. Zu den landschaftsschützenden Maßnahmen zählen dabei auch die Schaffung von Natur-

schutzgebieten, wie beispielsweise die Vogelinsel im Altmühlsee oder die Flachwasserbereiche des Großen Brombachsees.

Schiff ahoi

Höhepunkt des Nachmittages war zweifellos die Schifffahrt auf dem Großen Brombachsee. Wer ein gewöhnliches Ausflugsschiff erwartet hatte, wurde allerdings total überrascht: Europas größter Fahrgast-Trimaran eines Binnengewässers stand der Fliegergruppe gleich mit drei Decks und einem herausragenden Platzangebot zur Verfügung. Einmalig in seiner Architektur und Konstruktion ist dieser Schiffsneubau absolut innovativ! Nachdem während der eineinhalbstündigen Rundfahrt sogar die Sonne ihre Strahlen durch dunkle Wolken schickte und sich damit kurzfristig das Gefühl eines “Goldenen Oktobers” einstellte, wurde die Schifffahrt zu einem gelungenen Erlebnis.

Fast nichts ausgelassen

Am Vormittag hatte die muntere Schar bereits einige der Sehenswürdigkeiten der Altstadt Gunzenhausens “erlaufen”: Die Heilig-Geist-Kirche (Spitalkirche), Teile

der mittelalterlichen Stadtbefestigung, den historischen Marktplatz, geprägt durch bedeutende Barockbauten, die in der Regierungszeit des “Wilden Markgrafen” entweder entstanden oder ihr heutiges Aussehen erhielten. Das Rathaus (seit 1974 in dieser Funktion), ein ursprünglich im 16. Jahrhundert aus zwei separaten Gebäuden zusammengefügter Komplex, war seine Residenz, in der er 1757 starb. Beeindruckend, das ehemalige Jagdschloss des “Wilden Markgrafen” (1749) mit großzügig angelegtem Hofgarten und historischem Baumbestand. Es wird seit 1982 als Haus des Gastes für Veranstaltungen genutzt.

Das “Adler Bräu” – ein Glücksriff

Gekrönt wurde das Treffen der jung gebliebenen Flieger durch den Festabend im Hotel “Adler Bräu”, einer ehemaligen Brauerei – heute eine hervorragende Gaststätte mit Hotel. Mit fränkischen Spezialitäten vom Buffet wurde das Speisenangebot vom “Fassungsvermögen” unserer Mägen weit übertroffen und mancher benötigte dringend einen “Verdauungsschnaps”. Leider mussten wir an diesem Abend auf unseren Hofmusikant Hans Knobloch und den vorgesehenen Lichtbildervortrag kurzfristig verzichten. Auch Traudl Weinholzer musste aus gesundheitlichen Gründen die Fahrt nach Gunzenhausen streichen. Für alle Erkrankten hoffen wir auf baldige Genesung und ein Wiedersehen im nächsten Jahr. Nach einer längeren Pause fand Wera Dembinski wieder den Weg zu uns und wurde ebenso herzlich begrüßt, wie die Kameraden Alfred Neubert (Weiden) und Hanno Stock (Bamberg), die erstmalig an dem Treffen teilnahmen. Nach einem ausgiebigen, reichhaltigen Frühstück traten die Teilnehmer die Heimreise an, jedoch nicht ohne den Organisatoren Maria und Karl Herrmann einen herzlichen Dank für das gelungene Treffen ausgesprochen zu haben.

“Alte Garde” Treffen 2017?

Wir wollen es nicht so spannend machen. Die “Alte Garde” trifft sich vom 6. mit 8. Oktober 2017 in Freilassing. Also, bitte den Termin reservieren. Anmeldeunterlagen und Programm gibt es wieder im August.



Bereits leicht erschöpft vom Stadtrundgang, der Erkundungstrupp der “Alten Garde”.



Bei Kaffee und Kuchen ließ es sich auf dem Brombachsee gut leben.

Fotos: Adolf Nüßlein

Maria und Karl Herrmann

Symposium “Frühe Geschichte der Luftfahrt” im Deutschen Museum

Theoretisch kann die Hummel nicht fliegen, praktisch fliegt sie doch

Am 19. Oktober fand im voll besetzten Lilienthalsaal der Flugwerft des Deutschen Museums das vom Bayerischen Staatsministerium des Inneren und dem Deutschen Museum organisierte Symposium “Frühe Geschichte der Luftfahrt” statt. Dieses sollte die spannende Frage beleuchten, wer wohl die ersten motorisierten Flüge durchgeführt hat – die Gebrüder Wright 1903 oder Gustav Weißkopf bereits 1901.

Nach einer Einführung von Staatsminister Joachim Herrmann und dem Generaldirektor des Deutschen Museums Wolfgang Heckl war als erster Vortragender Dr. Tom Crouch vorgesehen, der jedoch seine Teilnahme abgesagt hatte. Stattdessen wurde sein Vortrag von Rebecca Wolf vorgelesen. Der Vortrag führte aus, wer in den ersten Jahren nach 1900 Flugversuche unternommen hat - mehr oder weniger erfolglos. Außerdem wurde darin die Ansicht von Tom Crouch dargelegt, dass die ersten Flüge Weißkopfs immer noch als unbewiesen gelten. Die Gebrüder Wright haben ihre Forschung und ihre Flüge selbst dokumentiert. In der anschließenden Diskussion wurde die Frage aufgeworfen, wer denn als Erfinder gelte: Derjenige, der die Grundlagen geschaffen hat? Oder derjenige, der sie erstmals praktisch angewendet hat? Der, der sie zu wirtschaftlichem Erfolg führte oder der, der damit einen gesellschaftlichen Wandel hervorgebracht hat?

Der nächste Vortrag von John Brown legte

überzeugend dar, dass es viel mehr unabhängige Belege für Flüge von Gustav Weißkopf im Jahr 1901 gibt als für den Erstflug von Orville Wright im Jahr 1903. Das Bild, welches den Erstflug der Wrights zeigen soll, ist anscheinend nicht authentisch; der Schatten passt nicht zur Jahreszeit und die Position des Wingman nicht zur Startmethode. John Brown legte auch dar, dass das Smithsonian Institute kein Interesse an einer Aufklärung hat, denn es existiert anscheinend ein Vertrag zwischen dem Institut und der Familie Wright, der es dem Institut verbietet, den Erstflug der Brüder Wright in Frage zu stellen. Sein Ziel ist aber die Anerkennung Gustav Weißkopfs als ersten Motorflieger.

Der Nachmittag stand ganz im Zeichen der Technik. Peter Hanickel, Leiter der Werkstatt des Deutschen Museums, führt anhand einiger Berechnungen und Konstruktionsdetails aus, wie unwahrscheinlich es ist, dass Weißkopf mit dem auf den Bildern dargestellten Fluggerät Nr. 21 wirklich geflogen ist. Aerodynamik, aeroelastische Festigkeit und vor allem die zur Verfügung stehende Motorisierung hätten wohl einen Flug unmöglich gemacht. Allerdings stammen alle Fotos aus dem Frühjahr 1901, während die bezeugten Flüge im Herbst 1901 stattfanden. Welche Verbesserungen Weißkopf in der Zwischenzeit einführte, ist unbekannt.

Der Luftfahrtsachverständige Eckard Glaser führt anschließend in seinem Kurzreferat aus, dass die technischen Eckdaten des Weißkopfschen Flugapparates Nr. 21

durchaus in die Grenzen heutiger Luftsportgeräte passen.

Horst Philipp berichtete nachfolgend in seinem Vortrag von der Erprobung eines Nachbaus des Flugapparates von Gustav Weißkopf. Nach einigen Verbesserungen, z.B. um die Verwindung des Tragflügels zu begrenzen, und einigen Verstärkungen z.B. im Bereich der vorderen Holme, konnten mit dem Fluggerät mehrere Testflüge über kurze Distanzen durchgeführt werden. Allerdings kamen hierbei zwei moderne Motoren zum Einsatz. Wenn es also gelänge, den Nachweis zu erbringen, dass Weißkopf's Motor die notwendige Leistung hatte, wäre wieder ein Mosaiksteinchen in der Nachweiskette geschlossen.

In einem Kurzreferat legte Prof. Dr. Harald Hanke von der Hochschule Karlsruhe dar, wie weit sein Nachbauprojekt des Flugapparates von Weißkopf inzwischen gediehen ist. Durch detaillierte Analyse der vorhandenen Fotos konnte nachgewiesen werden, dass Spannweite und Propellerdurchmesser größer waren als bisher bekannt. Projektstand ist derzeit, dass ein detailliertes CAD-Modell des Flugapparates fertig gestellt werden konnte.

In der Podiumsdiskussion am Ende der Veranstaltung kam man zu dem Ergebnis: Selbst wenn Weißkopf der erste Motorflieger war, muss man die Geschichte der Luftfahrt nicht neu schreiben, sondern nur ergänzen.

Harald Görres



Innenminister Joachim Herrmann bei der Eröffnung des Symposiums.



Der Generaldirektor des Deutschen Museums Wolfgang Heckl und Innenminister Joachim Herrmann.

Fotos: Flugwerft Schleißheim

Herbert Stoess erhält Bundesverdienstorden

Mit oft gewaltigem Arbeitsaufwand und von der breiten Öffentlichkeit weitgehend unbeachtet, engagieren sich in Bayern hunderte und in Deutschland tausende Vereinsvorsitzende ehrenamtlich für ihren Luftsportverein.

Schadet es unserem Sport, wenn auch mal ein Scheinwerfer auf diese Leistungen gerichtet wird? Nein, ganz sicher nicht! Denn der Glanz einer verdienten öffentlichen Ehrung freut nicht nur den Empfänger, sondern wirkt auch mit starker, positiver Kraft für den Verein. Sicher ist es nicht in jedem Fall angemessen, gleich so hoch anzusetzen, wie im Fall von Herbert Stoess. Er bekam die Verdienstmedaille der Bundesrepublik für seine Führungsleistung, dass die Werdenfelser Segelflieger einen neuen, modernen Flugplatz am Alpenrand bauen konnten. Es ist leicht nachzuvollziehen, dass dieses Projekt in der nahen Nachbarschaft zum Naturschutzgroßprojekt "Murnauer Moos", einem Naturschutzgebiet von überregionaler Bedeutung, auf großen Widerstand stieß. Und weil zwischen Murnau und Ohlstadt ein größerer Hügel abgetragen und ein Taleinschnitt aufgefüllt werden musste, klebten an dem Projekt auch erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Wer sich heute das Segelfluggelände Ohlstadt ansieht versteht,

dass das Management dieses 15-Jahres-Projekts eine Auszeichnung verdient. Die positiven Auswirkungen auf eine breit angelegte Jugendarbeit sind inzwischen ebenso sichtbar wie die Anziehungskraft für den regionalen Tourismus. Als Teil der Luftrettungsstaffel Bayern ist der Verein in den Katastrophenschutz des Landkreises eingebunden.

Nun steht nicht jeder Verein vor Herausforderungen solcher Dimension, und damit mag die Auszeichnung von Herbert Stoess durch den Bundespräsidenten ein nicht ganz so häufiger Fall sein. Andererseits: Nutzen wir eigentlich das Potenzial, das Ehrungen und Auszeichnungen haben? Schöpfen wir jemals die Möglichkeiten aus, die sich hierfür auf Bundes-, aber vor allem auch auf Landesebene bieten? Die öffentliche Anerkennung von Leistungen und ehrenamtlichem Engagement motivieren ja nicht nur den Empfänger, sondern spornen auch andere Mitglieder an, sich für ihren Verein ordentlich ins Zeug zu werfen. Vereine, in denen einzelne Mitglieder auf hohem Niveau geehrt werden, gewinnen an Ansehen und Anziehungskraft. Nicht zuletzt sind Auszeichnungen auch als solides Argument hilfreich, wenn es gilt, beim Aneinanderprall unterschiedlicher Interessen Angriffe abzuwehren. Der Bundespräsident möchte mit seinen Ordensverleihungen die Auf-



Der frühere Vorsitzender der SFG Werdenfels Herbert Stoess mit seiner Frau nach der Auszeichnung mit dem Bundesverdienstorden.

merksamkeit der Öffentlichkeit auf hervorragende Leistungen lenken, denen er für unser Gemeinwesen besondere Bedeutung beimisst. Gleiches gilt aber auch für die Länder. Wir müssen nur die Initiative ergreifen. Denn jeder – ich denke dabei besonders an unsere Pressereferenten – kann einen Vorschlag einreichen. Eine gute, stichhaltige Begründung zu schreiben sollte bei den Leistungen, die in unseren Vereinen erbracht werden, sicher nicht allzu schwer fallen.

Text/Foto: Tom Werneck

BMVI beauftragt DAeC-LSG-B für weitere fünf Jahre

Das Luftsportgeräte-Büro (LSG-B) des Deutschen Aero Clubs ist in seiner Arbeit bestätigt worden. Bundesverkehrsministerium (BMVI) hat das LSG-B beauftragt, auch in den kommenden fünf Jahren "hoheitliche Aufgaben" zu übernehmen.

Konkret heißt das: Die Mitarbeiter des LSG-B können weiterhin UL-Flugzeuge prüfen, zulassen und Piloten-Lizenzen ausstellen.

BMVI und LSG-B arbeiten schon seit 1993 zusammen. Bis heute funktioniert diese Kooperation ohne Unterbrechungen. "Dass wir erneut – als einer von nur fünf Verbänden – vom BMVI beauftragt wurden, zeigt deutlich, wie ordentlich wir arbeiten", sagt Udo Beran, Generalsekretär des Deutschen Aero Clubs.

Die Zahlen sprechen für sich: Exakt

24.995 Lizenzen für Piloten von Ultraleichtflugzeugen wurden vom LSG-B in den vergangenen zwei Jahrzehnten ausgestellt, 150 neue Ultraleichtflugzeug- und sechs UL-Tragschrauber-Typen nach eingehender Prüfung für die Fliegerei zugelassen. Zu den selteneren Musterzulassungen kommen die fast alltäglichen UL-Verkehrszulassungen. Knapp 60 Prozent aller Ultraleichtflugzeuge in Deutschland sind 2015 vom DAeC zugelassen worden. Damit die Flieger sicher in der Luft bleiben, überwachen 330 technische Prüfer im Auftrag des DAeC ihre Tauglichkeit. Rund 100 Flugprüfer testen das Wissen und Können der angehenden Piloten auf deren Weg zur Fluglizenz. Zu den Aufgaben des DAeC-Luftsportgeräte-Büros gehört außerdem die Zertifizierung und Überwachung von Flugschulen – bis dato sind es 179.

Das LSG-B beschränkt sich jedoch nicht auf die Ultraleicht-Fliegerei: Es vergibt auch Lizenzen an Fallschirmspringer und betreut Piloten und Erbauer von Großflugmodellen – eine einzigartige Angebotsvielfalt.

Der Leiter des Luftsportgeräte-Büros, Frank Einführer, betont indes: "Die Kundentreue muss weiterhin ganz vorne stehen – deshalb bauen wir unseren Service immer weiter aus." Seit Frühling dieses Jahres können die Nummern für die Jahresnachprüfung von Ultraleichtflugzeugen rund um die Uhr online beantragt werden, selbst am Wochenende.

Seit Herbst gibt es ein neues Versicherungsangebot für die Luftsportler im DAeC und ihre Vereine.

Hagen Eichler

“Mehr Kunden erreichen, mehr verkaufen, mehr verdienen”

Der Luftsportverein als Erlebnispartner

Erlebnisportale bieten auf attraktiven Webseiten, aber auch über ganz konventionelle Werbemittel wie Print, Rundfunk und Fernsehen ausgefallene Freizeitevents an. Und auch die sonst nicht allzu beliebte Gutscheinvариante zu Weihnachten oder zum Geburtstag wird so zum vielversprechenden besonderen Ereignis.

Auch Flugsportvereine werden oft von Erlebnisportalen dazu eingeladen, “Partner” zu werden. Z.B. mit dem Slogan “mehr Kunden erreichen, mehr verkaufen und mehr verdienen” soll es dem angehenden Partner schmackhaft gemacht werden, sich auf die Vermittlungsverträge einzulassen.

Eine etwas ungleiche Partnerschaft. Auf der einen Seite hochprofessionelle Marketingprofis und auf der anderen Seite gemeinnützige Vereine mit Privatpiloten. Das Intro “mehr Kunden erreichen” sollte den Vereinsvorstand schon vorsichtig werden lassen. Kunden? Dagegen ist im

wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb des Vereins zunächst nichts einzuwenden. Cafe, Würstl und Bier werden beim Flugplatzfest auch an “Kunden” verkauft. Dazu bekommt der Verein dann eine Schankerlaubnis für diesen Tag und die Vereinshelfer benötigen auch keine besondere Berufsausbildung dazu. Die Gemeinnützigkeit ist dadurch per se nicht gefährdet.

Aber in der Luftfahrt? Nach EASA bzw. EU-Lesart ist jede Beförderung von Passagieren gegen Entgelt “gewerblich”.

Eine “gewerbliche Tätigkeit” bezeichnet nach der Europäischen Luftrechtsbibel - der Grundverordnung VO(EU) Nr. 216/2008 Art. 3 den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

Und für die gewerbliche Luftfahrt sind, mit einigen Ausnahmen, das Vorhalten eines Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) sowie Pilotenlizenzen, die zur gewerbsmäßigen Fliegerei berechtigen, erforderlich. Außerdem sind die dazu verwendeten Luftfahrzeuge in einem Unternehmen zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (CAMO) zu führen.

Die AOC-Pflicht ist grundsätzlich in der VO(EG) Nr. 1008/2008 geregelt. In Artikel (3) ist dann zu lesen, dass unbeschadet anderer anwendbarer Bestimmungen gemeinschaftlicher, einzelstaatlicher oder internationaler Rechtsvorschriften für die folgenden Kategorien von Flugdiensten nicht das Erfordernis einer gültigen Betriebsgenehmigung gilt:

- a) Flugdienste, die mit Luftfahrzeugen ohne Motorantrieb und/oder mit ultraleichten Luftfahrzeugen mit Motorantrieb durchgeführt werden, und
- b) Rundflüge.

Für diese Rundflüge wiederum ist der Blick ins deutsche Luftverkehrsgesetz hilfreich:

f.u.n.k.e. ATR 833 2K OLED mit 8,33KHz u. 25KHz Kanalabstand



Statt bisher 1.549,00 EUR
Jetzt nur 1.299,00 EUR

JUNKERS
Profily



Statt bisher 1.399,00 EUR
Jetzt nur 1.200,00 EUR

www.junkers-profily.de



f.u.n.k.e. ATR 833 2K LCD mit 8,33KHz u. 25KHz Kanalabstand

Nach § 20 Abs. 1 LuftVG bedürfen juristische oder natürliche Personen sowie Personenhandelsgesellschaften für die gewerbsmäßigen Rundflüge in Luftfahrzeugen sowie die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen mit Ballonen einer Betriebsgenehmigung als Luftfahrtunternehmen. Der Genehmigungspflicht unterliegt auch die nichtgewerbsmäßige Beförderung von Fluggästen, Post und/oder Fracht mit Luftfahrzeugen gegen Entgelt; ausgenommen hiervon sind Flüge mit Luftfahrzeugen, die für höchstens vier Personen zugelassen sind.

Ergo:

1. Für Gastflüge mit Segelflugzeugen braucht der Verein kein AOC
 2. Auch der Motorsegler (TMG) löst keine AOC-Pflicht aus, wenn kein gewerbsmäßiger Betrieb damit vorgesehen ist.
 3. Das gilt auch für die viersitzige Motormaschine, solange nicht gewerbsmäßig geflogen wird.
- Und eine Hilfestellung dazu, was als nicht "gewerbsmäßig" zu betrachten ist, liefert die VO(EU) Nr. 965/2012 – die Europäische "OPS-Verordnung":
- Danach soll, abweichend von der grundsätzlichen, oben dargestellten AOC-Pflicht, folgender Flugbetrieb mit anderen als technisch komplizierten motorgetriebenen Flugzeugen und Hubschraubern, Ballonen und Segelflugzeugen zulässig sein:
- a) Flüge von Privatpersonen auf Kostenbasis unter der Bedingung, dass die direkten Kosten von allen Insassen des Luftfahrzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist;
 - b) Wettbewerbsflüge oder Schauflüge unter der Bedingung, dass das Entgelt oder jede geldwerte Gegenleistung für solche Flüge beschränkt ist auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf;
 - c) Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge, die entweder von einer Ausbildungsorganisation mit Hauptgeschäftssitz in einem Mitgliedstaat und mit einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 erteilten Genehmigung (ATO) durchgeführt



Das Erlebnis für Passagiere sollte nicht immer im Vordergrund stehen: Drei Kunstflugzeuge vor dem Start. Foto: Kathi Suthau

werden, oder die von einer mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeitluftfahrt errichteten Organisation durchgeführt werden, unter der Bedingung, dass der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nichtmitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen.

Bei diesen Einführungsflügen steht das Interesse, den Passagier für den Luftsport zu begeistern, an vorderer Stelle. Nicht die Gewinnung von "Kunden", das "Verkaufen" oder "Verdienen".

Die Erlebnisportale überlassen es den "Partnern", alle erforderlichen Genehmigungen vorzuhalten und "gesetzeskonform" zu sein. Das Portal tritt nur als "Vermittler" auf und bekommt für die Vermittlung typischerweise immerhin 30-35% des Verkaufspreises! Ganz nebenbei tritt der Partner meist auch noch alle Bild- und Werberechte ab!

Und im Schadensfall bleibt dem "Kunden" als Anspruchsgegner nur der Verein! Das Erlebnisportal ist ja nur "Vermittler" und lässt sich zudem versichern, dass es von Haftungsansprüchen Dritter, insbesondere der Kunden hinsichtlich der Durchführung und der Folgen der Durchführung seiner Dienstleistungen, freigestellt wird. Das Portal haftet gegenüber ihren Kunden nicht für die Erbringung der vermittelten Leistungen.

Womit rechnet wohl der Kunde bei den professionell beworbenen Flugleistungen? Mit einem Verein, der Mitgliederwerbung betreiben will oder mit einem gewerbsmäßig geführten Profionternehmen,

welches alle behördlichen Erlaubnisse besitzt?

Und wie werden Gesetzgeber, Verwaltung, Versicherungen und ggf. Strafverfolgungsbehörden im Schadensfall den professionell beworbenen Erlebnisflug qualifizieren wollen, der so gar nichts mit Mitgliederwerbung, sondern mit "KUNDE, VERKAUFEN und "GEWINN" zu tun hat? Daher, liebe Vereine und Privatpersonen: Denken Sie darüber nach, ob es nicht eh nachhaltiger wäre, tatsächlich potentielle Mitglieder oder Förderer des Flugsports mit attraktiven Werbeaktionen auf die Möglichkeit hinzuweisen, an unserem "Flugerlebnis" teilzuhaben? Für 30% vom Flugpreis lässt sich einiges an Ideen und Werbung auf die (eigenen) Beine stellen. Auch wenn es sich nach den Buchstaben des Gesetzes hören lässt, dass Segelflüge auf diese Art und Weise angeboten werden können, vorausgesetzt, der eingesetzte Pilot hat den "COM-OPS"-Eintrag, so ist es doch recht fraglich, ob ein hoher Mehrwert für den Verein zu erwarten ist.

Für den Bereich der motorisierten Fliegerei erscheint es von vornherein unzulässig, ohne AOC solche Flüge anzubieten. Die motorisierte Ausnahme "UL" dürfte dabei auch eher selten eine verlässliche Alternative darstellen, falls der Rundflug nicht auf wenige Minuten beschränkt sein soll. Denn für mehr Sprit reicht die zulässige Zuladung bei den meisten ULs eh nicht, wenn es sich bei Pilot(in) und Passagier(in) nicht um zwei schlanke 70 kg-Personen handelt.

Frank Dörner, Rechtsanwalt, Luftfahrtsachverständiger

Motorenwartlehrgang in Altötting

Die LVB-Prüforganisation GmbH organisiert vom 28. bis zum 29. Januar einen Lehrgang zum Motorenwart. Dieser Lehrgang ist Voraussetzung für den entsprechenden Eintrag im technischen Ausweis des Deutschen Aero Clubs (DAeC).

Im Lehrgang werden die Besonderheiten der Motorserien des Rotax 912/914 und des Lycoming O360 behandelt. Zum Lehrgangsinhalt gehört die sogenannte

geplante Wartung dieser Motoren sowie die Beachtung und Ausführung entsprechender Service Bulletins und technischer Mitteilungen. Speziell für Rotax wird auch in die korrekte Abstimmung der Vergaser eingewiesen. Außerdem wird auf die Besonderheiten von Verstell-Propellern (hydraulisch und elektrisch) eingegangen. Veranstaltungsort ist das Autohaus Gerich in Altötting. Der Lehrgang wird geleitet von Hans Preis, die Lehrgangsgebühr beträgt 150 € je Teilnehmer. Die Teilnehmerzahl ist

auf sechs Personen beschränkt – bei entsprechendem Bedarf wird ein zweiter Lehrgang am 11./12. Februar angeboten.

Voraussetzungen

Die Lehrgangsteilnehmer müssen mindestens die Module GM, FM, M1 erfolgreich hinter sich gebracht haben! Anmeldungen bitte per E-Mail richten an po@lvbayern.de. Die Vergabe der Plätze erfolgt nach Eingang der Anmeldung.

Stefan Senger

Vorbereitungslehrgang für Prüflizen Klasse 3 und Prüfer Klasse 5

Die Luftsport Service-Center Ost GmbH wird im Frühjahr 2017 nochmals einen Lehrgang zur Erlangung der Prüflizen Klasse 3 für Segelflugszeuge und Motorsegler durchführen. Gleichzeitig können an diesem Lehrgang Interessenten für die Ausbildung zum Prüfer Klasse 5 für aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge teilnehmen.

Aufgrund der Neulizenzierung des Prüfpersonals Klasse 3 nach europäischem Recht wird dies der letzte Lehrgang für Prüfer Klasse 3 sein. Der Lehrgang findet vom 11.02. ab 10:00 Uhr bis 26.02.2017 um 15:00 Uhr statt. Die verbindliche Anmeldung zum Lehrgang muss bis zum 18.12.2016 erfolgen, wobei auch die unten entsprechenden Unterlagen bis dahin einzureichen sind. Die Lehrgangsgebühr für PK3 beträgt netto 2.500,00 EUR, die für PK5: 1.800,00 EUR. Die Lehrgangsgebühren beinhalten alle Lehrgangsmaterialien, sowie die Verpflegung (Frühstück, Mittag, Kaffee, Getränke). Sollte die Prüfung bei PK3 aufgrund ausreichender Teilnehmerzahl durch das Luftfahrt-Bundesamt in Dessau stattfinden, werden die entstehenden Mehrkosten in Form von Verpflegung oder Gebühren des Luftfahrt-Bundesamtes den Teilnehmern zusätzlich in Rechnung gestellt. Sollte bei PK5 die Prüfung aufgrund ausreichender Teilnehmerzahl durch das Luftsportgerätebüro des Deutschen Aeroclubs (DAeC-LSGB) in Dessau stattfinden, werden die entstehenden Mehrkosten in Form von Verpflegung oder Gebühren des LSGB

den Teilnehmern zusätzlich in Rechnung gestellt.

Teilnahmevoraussetzungen

Für PK3 müsste eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem technischen Beruf gegeben sein. Über weitere Voraussetzungen für die Zulassung zur Prüfung durch das Luftfahrt-Bundesamt informieren Sie sich bitte beim Sachgebiet T22 des LBA in Braunschweig. Für PK 5 gilt ebenfalls die Erfordernis einer abgeschlossenen Berufsausbildung in einem technischen Beruf. Bezüglich weiterer Forderungen setzen Sie sich bitte mit dem DAeC-LSGB in Verbindung. Prüferanwärter Klasse 3 erhalten bei bestandener Prüfung auf Antrag und nach Einweisung in die Prüfvorschriften für Ultraleichtflugzeuge die Prüflizen Klasse 5 durch den DAeC. Nachfolgend aufgeführte Unterlagen müssen durch den Prüferanwärter für PK3 beim Luftfahrt-Bundesamt Sachgebiet T 22 eingereicht werden:

1. Formblatt LBA Form PVL
2. Formblatt LBA Form PVL 04
Die Formblätter stehen zum Download auf der Homepage des Luftfahrt-Bundesamts im Bereich Formulare – Luftfahrtpersonal zur Verfügung.
3. Nachweis über 20 Prüfungen von Segelflugszeugen und fünf Prüfungen bei Motorsegeln unter Aufsicht
4. Beglaubigte Kopie der Geburtsurkunde
5. Beglaubigte Kopie des Nachweises der Berufsausbildung
6. Auszug aus dem Verkehrszentralregister (Verwendungszweck Prüfer v. Luftfahrtgerät)
7. Polizeiliches Führungszeugnis Belegart

O oder P / Verwendungszweck: Prüfer von Luftfahrtgerät (alternativ Zuverlässigkeitsüberprüfung § 7 LuftSiG)

8. Zwei Lichtbilder

Durch den Prüferanwärter für PK5 ist eine Anmeldung beim DAeC-LSGB notwendig. Einzureichende Unterlagen sind beim DAeC zu erfragen. Bitte eine Kopie der eingereichten Unterlagen für Prüferanwärter Klasse 3 und/oder 5 gescannt an technik@lsc-gmbh.biz senden.

Lehrgangsverlauf

Die Prüfung (schriftlich und mündlich-praktisch) erfolgt bei PK3 durch den Prüfungsrat des Luftfahrt-Bundesamtes Braunschweig. In Abhängigkeit von der Teilnehmerzahl wird diese in Dessau oder im LBA Braunschweig im Anschluss an den Lehrgang stattfinden. Die Zulassung des Prüferanwärters zur Prüfung obliegt ausschließlich dem Sachgebiet T 22 des LBA. Für die fristgemäße Einreichung der erforderlichen Unterlagen ist der Prüferanwärter verantwortlich. Bei PK5 erfolgt die Prüfung durch das DAeC-LSGB und wird in Abhängigkeit von der Teilnehmerzahl in Dessau im Anschluss an den Lehrgang oder in Braunschweig stattfinden.

Die Zulassung des Prüferanwärters zur Prüfung obliegt ausschließlich dem LSGB. Für die fristgemäße Einreichung der erforderlichen Unterlagen und die Abstimmung des Prüfungstermins mit dem LSGB (insoweit die Prüfung nicht im Anschluss an den Lehrgang in Dessau stattfindet) ist der Prüferanwärter verantwortlich.

Thomas Leszczenski

Go North – vom Berch an die Küste – Bundesjugendvergleichsfliegen 2016

Fränkisch und Plattdeutsch? Wie sich das verträgt? Drei Franken qualifizierten sich für den Bundesentscheid und repräsentierten Bayern im Hohen Norden, mit einem durchaus stattlichen Ergebnis und vielen neuen Erfahrungen.

Am 22.09. fand das Bundesjugendvergleichsfliegen 2016 im niedersächsischen Hellingst zwischen Bremen und Bremerhaven statt. Aus jedem Bundesland hatten sich drei Piloten bei den jeweiligen Landesentscheiden dafür qualifiziert. Für Bayern gingen vom Flugplatz Ottenberg (Aero Club Segelflug Nürnberg) Benjamin Böhm und Philipp Weber an den Start. Der dritte Vertreter war Jens Ellein vom Aero-Club Schweinfurt, ein schon bekannter Fliegerkamerad der Ottenberger Piloten.

Die geographische Lage war natürlich alles andere als günstig und sorgte für eine etwas kleinere Mannschaft aus Bayern. Somit begann am Donnerstag eine Anreise von 650 km in den hohen Norden Deutschlands zum Segelflugplatz in der Nähe des beschaulichen Dorfes Hellingst. Nachdem der erste Schock über die vielen "komischen" Dialekte, die fehlenden Berge und ewig langen Straßen ohne Kurven verdaut war, klang der Abend beim gemütlichen Grillen aus. Allerdings wurde bei der Essensplanung nicht mit hungrigen Bayern gerechnet. Auch musste man feststellen, dass es im Norden ganz schön frisch werden kann und man verkroch sich bei 5°C Außentemperatur in seinen warmen Schlafsack.

Der Freitag begann mit einem grandiosen Frühstücksbuffet auf Hotelniveau, das



Die Wettbewerbspiloten Benjamin Böhm, Philipp Weber und Jens Ellein zusammen mit ihrem Team.

keine Wünsche offen ließ. Anschließend erfolgte für die Piloten neben einem Einweisungsfly auch ein Übungsflug über der weiterhin erschreckend flachen Landschaft und der ein oder andere fragte sich, wie man sich da oben beim Streckenflug orientieren sollte. Allerdings hatte dies auch einen positiven Effekt. Man konnte bereits direkt nach dem Windenstart am Horizont das Meer erkennen. Um sicher zu gehen, dass es sich dabei nicht nur um eine optische Täuschung handelte, ging es für die gesamte Mannschaft aus Bayern nach Bremerhaven, um einen Blick aufs Wasser zu werfen. Der Genuss einer obligatorischen Fisch- oder Krabbensemmel durfte natürlich nicht fehlen. Am Abend hatten die Helfer

auch noch die Möglichkeit norddeutsche Höhenluft zu schnuppern.

Wertungstag, 6:00 Uhr: Aufstehen! Das Frühstück stand wieder im kompletten Gegensatz zum Abendessen und somit konnten alle gestärkt den anstrengenden Tag angehen. Von den 44 Piloten aus den verschiedenen Bundesländern mussten an einem Tag 132 Wertungsflüge absolviert werden. Glücklicherweise war das Wetter bestens und der Flugbetrieb super organisiert. Daran hatte auch der Seilwagen in Form eines Iltis seinen Beitrag, der mit Minimum 70 km/h die Seile auszog. Dabei nahm er sich wohl die Flugzeuge als Vorbild, denn bei der ein oder anderen Bodenwelle hatte er keinen Kontakt mehr zur Erde.



Der Flugplatz in Hellingst in Niedersachsen – mal wieder Glück mit dem Wetter gehabt.



Siegerpose und super Preise abgeräumt – Philipp Weber und Benjamin Böhm nach der Siegerehrung.

Fotos: Bastian Koch

Bevor es los ging, folgten natürlich die obligatorischen Diskussionen, die jeder Bayer kennt, der bereits auf einem BJVF war. Flugzeuge, die nach der Berufsbezeichnung von Captain Jack Sparrow benannt wurden, könnten ja angeblich nur auf eine bestimmte Art gelandet werden... Nachdem von der Jury einstimmig beschlossen wurde, dass es keinerlei Sonderrechte gibt, zeigten die meisten Piloten überraschend, dass es auch anders geht.

Direkt nach den ersten Wertungsflügen wurde deutlich, dass die jeweils besten Piloten eines Bundeslandes an den Start gingen. So hatten die wenigsten Flüge grobe Fehler in der Ausführung und alle Piloten lagen sehr eng zusammen. Jeder noch so kleine Fehler wurde deswegen von der Jury, die nur einmal einen Angriffsflug auf sich erlebte, bemängelt.

Da alles reibungslos lief, konnte bei weiterhin schönem Wetter am frühen Abend der letzte Wertungsflug beendet werden. Zur Abwechslung wurde mal wieder gegrillt und dass die Bayern Hunger haben, war leider auch noch nicht ganz durchgedrungen. Die Stimmung wurde dadurch aber nicht getrübt. Die Nacht konnte bis zum Morgengrauen mit einem Kicker Turnier, einem bayerischen Trainingslager zur Überwindung der Sprachbarrieren und einem DJ genutzt werden, um dabei neue Bekanntschaften zu machen.

Am Sonntagvormittag stand schließlich die Siegerehrung auf dem Plan. Ausnahmslos jeder war von den zur Verfügung gestellten Sachpreisen erschlagen.

Was hier aufgetischt wurde, war einfach nur grandios und dürfte einen neuen Maßstab gesetzt haben. Über Flüge im

Ausbildungssimulator bei Lufthansa in Bremen, teuren Werkzeugen und sogar einem Urlaub an einem Alpenflugplatz inkl. Vollverpflegung war alles dabei.

Letztendlich erreichte Philipp Weber in der Wertung den 16. Platz. Jens Elflein zeigte mit Platz 12 eine gute Leistung und Benjamin Böhm hat mit seinem Können den 7. Platz erringen können. Insgesamt belegte die bayerische Mannschaft damit in der Länderwertung den hervorragenden dritten Platz.

Ein sehr schönes Wochenende im Norden Deutschlands, an dem die Mannschaft aus Bayern viele interessante und neue Erfahrungen sammeln konnte. Zusätzlich möchten wir hiermit nochmal unseren Dank an den Flugplatz Hellingst aussprechen, dass wir deren K13 zur Verfügung gestellt bekamen, damit wir die lange Anreise nicht auch noch mit Hänger bestreiten mussten.

Philipp Weber und Bastian Koch



PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

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



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

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

BAYAIRN 2016

Ich werde gerade nach dem Highlight des Wochenendes gefragt. Schwer zu sagen. Nicht, weil es keine gab, sondern weil es so viele waren!

Ich durfte Tiger Moth fliegen – allein wenn ich daran zurückdenke, bekomme ich sofort Gänsehaut. Ich wurde zurückkatapultiert in eine Zeit weit bevor ich oder meine Eltern geboren wurden. Dicke Jacke, eine Ledermütze und Fliegerbrille. Eine rich-

tige Fliegerbrille, keine Ray Ban. Das war wirklich cool! Im offenen Cockpit weht einem der Wind um die Nase, der Blick

auf die Fränkische Schweiz war traumhaft. Nach dem Aussteigen bemerke ich, dass die Tiger Moth mich am Bein leicht mit Öl bekleckert hat. "Das macht sie manchmal", wird mir vom erfahrenen Piloten erklärt. "Das heißt, dass sie dich mag." Ich werde ein wenig rot- ich mag sie auch. Ein wenig Liebeskummer nach der gelben Lady habe ich schon. Doch das war nicht das einzige Highlight.

Gleich zu Beginn durften wir am BAYAIRN einchecken. Am Check-in Schalter bekamen wir einen richtigen Boarding-Pass! Mit allen Daten zum Flug, der Boardingzeit und dem Flugzeug Typ der uns zugelost wurde. Bonanza, Saratoga, Ballonfahren, Segelkunstflug, Arcus fliegen und vieles mehr! Meine Jugendgruppe war ganz aus dem Häuschen. Auch unsere Team Nummer für die Olympiade und die Workshops war darauf zu finden. Wir haben erst ein wenig überrascht reagiert, denn von unserer Jugendgruppe waren nicht alle im selben Team. Im Nachhinein wirklich eine super Idee. Erst dadurch haben wir so viele andere Leute aus anderen Vereinen richtig kennengelernt. Nach dem Essen durften wir Freitagabend einen gigantischen Sonnenuntergang am Flugplatz genießen. Danach ging's ans Lagerfeuer und unser Tag klang gemütlich aus.

Samstag wurden wir mehr oder weniger sanft aus dem Schlaf gerissen. Nach einem ordentlichen Frühstück startete das Programm. Dank der Umhängeschilder mit Zeitplan und unseren Boardingpässen wussten wir immer wohin. Für unser Team ging's zuerst an die Workshops. Wir bekamen einen Gleitschirm erklärt und durf-



Das Organisationsteam in rot händigte gleich zu Beginn Boardingpässe für die Flüge aus.

Foto: Philip Repscher



Anpacken heißt es auch beim Ballon – "Aufrüsten" macht aber sichtlich Spaß. Foto: Simon Hör

ten diesen dann mal aufziehen. Ziemlich cool und auch ziemlich anstrengend. Hat super viel Spaß gemacht und ich überleg mir immer noch, ob ich nicht noch einen richtigen Schnupperkurs anhänge. Wir dürfen noch Feuer löschen, ein Teammitglied aus einem abgestürzten Segelflugzeug bergen und wiederbeleben. Natürlich nur simuliert an einem Dummy. Bei der Olympiade haben wir uns im IFR-Caddy-fahren gemessen. Blind und unter Anweisung eines "sehenden" Co-Piloten wurde ich mit meinem Caddy durch den Parcours gelotst. Das Fallschirm Drag Race war wirklich ein Highlight. Mit aufgezogenem Rettungsfallschirm ging es darum, eine Strecke in kürzester Zeit zu bewältigen. Gar nicht so einfach, aber wir schlugen uns wacker. Danach hieß es für unsere Gruppe ab zum Boarding. Für ein paar unserer Teammitglieder gings mit der Piper Saratoga nach Bamberg, ein anderes Grüppchen durfte in der Bonanza Platz nehmen. Auch ein Trudel-Training mit der Monsun wurde angeboten. Pilot Bernhard wies die Teilnehmer schon am Vormittag theoretisch ein, bevor es dann in die Luft ging. Die Gesichter der Kandidaten hättet ihr sehen sollen! Die haben ganz schön geschwärmt. In den Rezensionen auch ganz weit oben: der Segelkunstflug. Vor allem hatten wir am Boden auch noch eine Extra 300 ein spontanes Kunstflugprogramm zum Besten. Gleich danach



Bei so vielen Erste-Hilfe-Profis können sich die Vereinskameraden daheim noch sicherer fühlen.
Foto: Matthias Lösch



Bestes Wetter auf Burg Feuerstein, da sucht man sich gern ein schattiges Plätzchen.
Foto: Michael Fasel

Der 1. serienmäßige ROTAX-ORATEX® Motor Falke SF 25 wurde an die DEUTSCHE ALPENSEGELFLUGSCHULE in Unterwössen ausgeliefert.

für ORATEX® gibt es STC's von:



Komplettausstattung PPL-A auf TMG:

Schleppeinrichtung, Funk, Transponder, Com., Nav., Aspen Avionics Primary Flight Display, ... und dazu 25 kg mehr Zuladung als der alte SF 25 der DASSU.



Ab sofort für Ihre Schulung startklar. Buchbar unter: DASSU Tel.: 08641-698787



Find us on Facebook

www.facebook.com/oratex.germany

WWW.LANITZ-AVIATION.COM

Am Ritterschlösschen 20, 04179 Leipzig, Tel. 0341 - 44 23 05-0, Fax: 0341 - 44 23 05-99





machten sich fünf! Ballonteam daran, ihre Heißluftballons "aufzurüsten". Auch hier durften Teilnehmer mitfahren und wurden standesgemäß danach der Ballonlaufe unterzogen. Kurz vor dem Abendessen erhoben sich die Ballone majestätisch in den Himmel über Burg Feuerstein. Ein wenig Gänsehaut-Feeling machte sich breit.

Die Segelflughalle wurde am Abend von den "Schleppschlampen" mit Live-Musik gerockt. Zur After-Party legte DJ Sascha auf und wer es ruhiger angehen lassen wollte, der fand einen Platz am großen Lagerfeuer, um in aller Ruhe mit den Fliegerkollegen den Tag Revue passieren zu lassen. Nach dem Frühstück fand noch die Siegerehrung statt – mein Team war natürlich ganz vorne mit dabei, die Preise abzuräumen. Danach ging's auch schon zur Verabschiedung. Viele neue Freundschaften sind an diesem Wochenende entstanden und für uns alle gab es sehr viel zu Erleben. Ich bin ja schon gespannt, was ich nächstes Jahr fliegerisch austesten darf, wenn es dann heißt BAYAIRN 2017.

Lisa Wagemann



Der Sternenhimmel glitzert über dem Arcus.

Foto: Michael Fasel

Neuwahl der Landesjugendleitung



Sie ist bereits Tradition – die Jugendleiterversammlung am Sonntagvormittag im Rahmen des Landesjugendtreffens. Die anwesenden Jugendleiter aus ganz Bayern trafen sich zusammen mit der Landesjugendleitung, um sich über die aktuellen Themen auszutauschen.

Während der Versammlung stieg alsbald weißer Rauch über dem Flugplatz Burg Feuerstein und der Lagerfeuerstelle des vorhergehenden Abends auf. Die Versammlung hatte gewählt – und zwei neue Landesjugendleiter waren das AIRgebnis. Jessica Paul stellte bereits im Frühjahr ihr Amt als Landesjugendleiterin zur Verfügung. Philip Repscher, der bis dahin den Posten des stellvertretenden Landesjugendleiters innehatte, übernahm die Funktion im März. Unterstützt wurde er von Lisa Wagemann als Stellvertreterin. Beide führten das Team der Landesjugendleitung erfolgreich bis zur Wahl am BAYAIRN bereits kommissarisch.

Neben der Hürde, das BAYAIRN aus eigener Kraft zu stemmen, standen auch viele Themen rund um die Öffentlichkeitsarbeit auf der Agenda. Das Team hatte sich nach der neuen Zusammensetzung und der Bestellung von Referenten so gut bewährt, dass es auf der Versammlung von den Anwesenden einstimmig in ihren Ämtern bestätigt wurde.

Die Jugendleiter bedankten sich bei Jessica Paul für ihr Engagement in den letzten Jahren. Ihre langjährige Erfahrung wird der Luftsportjugend Bayern weiterhin in ihrer Funktion als LVB-Vorstand Jugend und Nachwuchsarbeit erhalten bleiben.

Die beiden Neugewählten freuen sich bereits auf erfolgreiche drei Jahre und eine gute Zusammenarbeit im Team der Landesjugendleitung.

Jonas Blahnik



Ein starkes Team für die Luftsportjugend Bayern: Philip Repscher, Jessica Paul und Lisa Wagemann. Foto: Michael Fasel

Lisa Wagemann, 23

“Hallo, ich bin Lisa und frisch gewählte stellvertretende Landesjugendleiterin. 2008 begann meine Fliegerlaufbahn. Fliegerisch bin ich bei der Luftsportgruppe Amberg zu Hause. Außerdem bin ich als Bezirksjugendleiterin der Oberpfalz aktiv. Am meisten begeistert mich der Teamgeist unter uns Fliegern und ich freue mich immer wieder motivierte Jung-Flieger zu treffen. Wenn ich nicht gerade am Flugplatz und im Flieger bin, fahre ich Motorrad oder verreise gerne. Ich freue mich schon darauf, mit meinem Engagement das Team der Luftsportjugend Bayern zu unterstützen und weiter für viele erfolgreiche Projekte zu motivieren.”



Lisa Wagemann. Foto: Jonas Blahnik



Philip Repscher. Foto: Philip Repscher

Philip Repscher, 26

“Hallo, ich bin Philip und Landesjugendleiter. Als Stellvertreter konnte ich in den letzten Jahren bereits viel Erfahrung sammeln, die ich jetzt voll einsetzen möchte. Jugendarbeit mache ich nun seit zehn Jahren. Begonnen als Vereinsjugendleiter war ich ab 2010 in der Bezirksjugendleitung Mittelfranken aktiv. Fliegerisch bin ich bei der Fliegervereinigung Schwabach und der Luftsportgruppe Münchberg zu Hause. An der Jugendarbeit begeistert mich, dass man Nachwuchspiloten auch für das Thema Verantwortung und das erfolgreiche Arbeiten miteinander motivieren kann.”

Formation: Schwinge

Jugendleiter-Grundlehrgang der Luftsportjugend in Pottenstein

Verantwortungsbewusstsein – das hat sich die Luftsportjugend Bayern besonders auf die Fahnen geschrieben. Um dies an die Vereinsjugendleiter weiterzugeben, fand Ende Oktober der Jugendleiter-Grundlehrgang statt, auf welchen der Abschlusslehrgang im nächsten Jahr aufbaut.

Eine stattliche Anzahl von 19 Jugendleitern und Jugendleiteranwärtern aus ganz Bayern nahmen an dem Grundlehrgang teil. Zusammen mit dem Ausrichter, der Landesjugendleitung, traf man sich in der Jugendherberge Pottenstein, die sich mittlerweile für die Veranstaltung bewährt hat. Vermittelt wurden im Lehrgang die Grundlagen der Jugendarbeit, wobei zunächst Struktur, Rechtliches und Projektmanagement im Vordergrund standen. Besonders wichtig war allen Beteiligten auch die Prävention. "Alkoholfrei Sport genießen", ein Projekt des Aktionsbündnisses aus dem Deutschen Olympischen Sportbund, der Deutschen Sportjugend und der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, stand im Mittelpunkt der Veranstaltung. Anstatt Alkohol durften sich alle beim Mixen von alkoholfreien Cocktails messen. Es gab nur eindeutig ein Überangebot an Zitronensaft. Der Vi-



Teamwork ist alles. Um den Zeitplan einzuhalten, wird auch mal eine Nachtschicht eingelegt.

Foto: Philip Repscher



Gespannt wird der Kripo gelauscht. Peter Stenglein klärt über Drogenprävention auf und erzählt von seiner Arbeit als Drogenfahnder.

Foto: Philip Repscher



Aufstellen in Schwingenformation war zwar nicht Programmpunkt, wurde aber am Schluss von den Teilnehmern wunderbar beherrscht.

Foto: Lisa Wagemann

tamin C-Bedarf war definitiv bei allen Teilnehmern gedeckt. Ein spannender Vortrag der Kriminalpolizeiinspektion Bayreuth über Drogenprävention "flashte" die Jugendleiter so, dass es beim folgenden Mittagessen erstaunlich ruhig zuging. Nicht nur der Inhalt des Vortrages von Peter Stenglein sorgte dafür, sondern auch die Art dies zu präsentieren: Kein Flipchart, kein Beamer, keine aufwändigen Präsentationen. Peter Stenglein saß einen ganzen Vormittag einfach in der Runde der Jugendleiter und berichtete. Und zwar so, dass alle förmlich an seinen Lippen klebten. So mancher wünschte sich, es wäre in der Schule oder im Studium auch so. Die Teilnehmer wurden zu richtigen Fans und luden den Polizisten geschlossen auf all ihre Flugplätze in Bayern ein.

Spaß und Bewegung durften natürlich auch nicht zu kurz kommen: So sorgte ein Schwimmbadbesuch, die Sommerodelbahn und eine Wanderung zu einem Aussichtsturm für genug Abwechslung. Die schöne fränkische Schweiz belohnte die Mühen mit einem traumhaften Wetter, das dem Indian Summer ernsthaft Konkurrenz machte. Zum Abschluss stand der Besuch der Kletterhalle auf der Agenda. Auch für fliegerisches Unterhaltungsprogramm war gesorgt. Ein Black Hawk Hubschrauber der Amerikaner demonstrierte eindrucksvoll, was Konturenflug bedeutet. Die Abende wurden mit einem Gemeinschaftsspiel verbracht, bei welchem auch einmal heftiger diskutiert wurde. Selbst da wurde ganz und gar ungeplant das Argumentieren geübt.

Das Highlight zum Abschluss der Veran-

staltung und gleichzeitig der Bogen zum Aufbaulehrgang im nächsten Jahr war das Leadershiptraining mit Janik Egger. Durch seine offene Art als Trainer und Fluglehrer hat er sich schon die letzten Jahre in die Herzen der Teilnehmer ge-coacht. Er ist seit vielen Jahren fester Bestandteil der Jugendleiterlehrgänge der Luftsportjugend.

Wir bedanken uns bei allen Teilnehmern und der äußerst motivierten Runde, die auch die Landesjugendleitung sehr inspiriert und motiviert hat. Dank auch der Jugendherberge Pottenstein und den Referenten für ein sehr erfolgreiches, verlängertes Wochenende. Eine richtig tolle Gruppe, auf die wir uns schon wieder für den Aufbaulehrgang 2017 freuen!

Jonas Blahnik / Lisa Wagemann



Die Landesjugendleitung, Coach Janik Egger (links) und die Teilnehmer des Lehrgangs 2016/2017– wir freuen uns schon auf den Aufbaulehrgang im nächsten Jahr.

Foto: Lisa Wagemann



Begeisterte Gastgeber für Bayerns größte Luftsportjugendveranstaltung

Das BAYAIRN 2016 ist gerade erst Vergangenheit, schon starten die Planungen für die Ausgabe 2017.

Das Konzept des Landesjugendtreffens setzt den Schwerpunkt auf ein breitgefächertes fliegerisches Programm aller Sparten sowie die Aus- und Weiterbil-

dung von Jugendlichen. Auch der Teamgeist und die Gemeinschaft kommen nicht zu kurz. Aufgrund der damit gestiegenen Anforderungen an die Infrastruktur, sucht die Luftsportjugend Bayern einen Gastgeber-Flugplatz/-Verein für die Veranstaltung 2017. Bei Rückfragen steht die Landesjugendleitung jederzeit zur

Verfügung. Bewerbungen nehmen wir bis zum 31.01.2017 gerne entgegen. Die Landesjugendleitung freut sich auf eure Unterstützung.

Kontakt:

Philip Repscher, Landesjugendleiter, Michael Fasel, Referent Bayairn
bewerbung@bayairn.de

Der Berg ruuft!

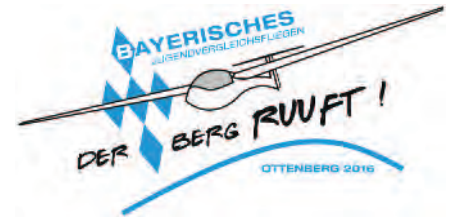
Bayerisches Jugendvergleichsfliegen am Ottenberg

Ein Flugplatz ohne Strom- und Wasseranschluss und ein Wetterbericht, für den sich selbst die flugsüchtigsten Piloten nicht vor die Haustür bewegen würden – nicht gerade optimale Voraussetzungen für ein gelungenes Jugendvergleichsfliegen (JVf).

Doch der Aero Club Segelflug Nürnberg, beheimatet am Flugplatz Ottenberg, ist bereits Profi in der Organisation von Jugendvergleichsfliegen. Der Verein stellte am ersten Oktoberwochenende unter dem Motto "Der Berg ruuft!" eine Veranstaltung auf die Beine, an die sich die 21 Piloten noch lange erinnern werden. Die aus allen Ecken Bayerns angereisten Jungpiloten inklusive ihrer Helfer erwartete ein perfekt organisiertes Wochenende, welches keine Wünsche offen ließ. Da die Ottenberger anscheinend einen hervorragenden Draht zum Wettergott haben, durften die Wertungsflüge am Samstag, allen Berichten zu Trotz, unter strahlendem Sonnenschein durchgeführt werden. Erst zur Theorieprüfung am Abend suchte der Regen auch den Ottenberg heim. Flugtechnisch war einiges geboten – auf Angriffe auf die Jury wurde diesmal fast verzichtet. Dafür schienen die Piloten eine ausgemachte Ablehnung gegenüber dem Ziellandefeld zu haben, da des Öfteren einige Flugzeuge magisch darüber hinweg schwebten. In der Luft schlugen sich die Teilnehmer besser. Einzig die Windenfahrer, die etwas unter den Windverhältnissen zu leiden hatten, sabotierten manchmal ihre eigenen Piloten auf der Ottenberger Kaß, wodurch ein Pilot in den Genuss von sechs Starts kam. Dieser erfolgte aber, durch beherztes Ausklinken und beeindruckendes Reaktionsvermögen, den Respekt bei der Jury.

Dank einer nonstop Kuchen-Flat und eines ganztägigen Rundumservice waren alle Teilnehmer bestens versorgt. Die Flächenbelastung stimmte. Spätestens bei den Ergebnissen konnte man dann einen leichten Heimvorteil bei den Ottenbergern erkennen. Die waren es natürlich schon gewohnt, auf diesem höchst kreativ ge-

stalteten Terrain zu landen. Daher konnten wir Gregor Lettowsky (Aero Club Segelflug Nürnberg) zu seinem fantastischen ersten Platz beglückwünschen. Dennoch wurde der Ausrichter haarscharf, mit der wohl knappsten Entscheidung aller JVf, in der Vereinswertung geschlagen. Mit nur 0,2 Punkten Vorsprung vor dem Flugsportverein Grabfeld. Was die Theorie am Ende noch alles ändern kann... auf Platz drei landete die Luftsportgemeinschaft Hersbruck.



Herzlichen Glückwunsch an alle Gewinner und auf ein schönes Jugendvergleichsfliegen 2017 in Grabfeld (Saal an der Saale).

Vielen Dank für dieses tolle Wochenende!

Felix Mentele/Lisa Wagemann



Strahlende Sieger des Landesentscheides: 1. Platz Gregor Lettowsky (Aero Club Segelflug Nürnberg), 2. Platz Christian Lampert (FSV Grabfeld), 3. Platz Nico Ziegler (LSG Hersbruck). Unten: Da muss der Flieger hin. Damit auch keiner behaupten kann, er hätte es nicht gewusst, sorgten die Gastgeber dafür, dass die Felder auch eindeutig beschriftet waren.

Fotos: Bastian Koch



“München Information – Lsj-Oberpfalz erbittet Einflug in die Kontrollzone”

Was passiert eigentlich, wenn ich mit der FIS funke? Und wie klappt Flugplatz in groß? Die Luftsportjugend Oberpfalz war Mitte Oktober bei DFS, dem Flughafen München und der Flugwerft Schleißheim zu Gast. Ein sehr lehrreicher Ausflug.

Bei schönstem Herbstwetter machen sich 21 Jugendliche und sich jung Fühlende auf den Weg zu einem etwas besser angelegenen Flugplatz nord-östlich von München, auch unter EDDM oder MUC bekannt. Hier stand zunächst die Besichtigung des Centers der Deutschen Flugsicherung auf dem Plan. Nachdem jeder seinen persönlichen Besucherausweis erhalten hatte, durften wir Wachleiter Martin Wilke und seinen Kollegen über die Schulter schauen. In kleinen Gruppen wurden wir unter anderen auf die FIS, die Anflugsektoren von Nürnberg und den Sektor Roding aufgeteilt. Erstaunt hat alle die ausgereifte Technik und Planung, die vor allem in den Sektoren für “die Großen” herrscht. Während bei der FIS noch alles handschriftlich läuft, stehen den anderen Controllern eine große Anzahl Bildschirme zur Verfügung, die uns bereitwillig erklärt werden. Wie Segelflugsektoren auf Seite der Flugsicherung funktionieren, konnten wir live am Beispiel Hetzles erleben: gerade wurde der Sektor auf 5.500 Fuß angehoben. So mancher entdeckte sogar das ein oder andere bekannte Kennzeichen auf den Schirmen der FIS. Auch erklärten uns die Lotsen die Punkte, die für sie wichtig sind, um uns sicher durch den Luftraum zu führen. Spannend zu beobachten war ebenso der ganze Ablauf hinter den Kulissen. Wie funktioniert die Übergabe? Wo bekommt ihr eure Infos her? So waren nach über einer Stunde sowohl Flugschüler als auch künftige ATPLer traurig, die DFS wieder verlassen zu müssen. Danke an unseren DFS Guide Martin Wilke, der geduldig das ein oder andere extra Minütchen Überstunden für uns schob!

Nach einer kurzen Mittagspause ging es weiter im Programm. In einem Bus wurden wir nach der Sicherheitskontrolle in einen Bereich gefahren, zu dem normalerweise nur Mitarbeiter Zugang haben. Alle waren sichtlich überrascht von der Größe und der voll und ganz durchorga-



Perfektes Timing: Pünktlich zur Landung des Airbus A380 war die Gruppe mit der Airportführung vor Ort.



Die Mitarbeiter der Flugsicherung nahmen sich viel Zeit, um alle Fragen zu beantworten.



nisierten Arbeitsaufteilung des Flughafens. Das Highlight der Fahrt war aber ganz klar die Landung eines A380, den wir vom Abroller bis zum Gate begleiten durften. Schon vor Ankunft des Riesen standen rund 15 Fahrzeuge zur Abfertigung bereit, damit das größte Passagierflugzeug der Welt nach 90 Minuten wieder starten konnte. Dabei hatten wir großes Glück, dass sich der riesige Airbus verspätete, denn sonst hätten wir ihn verpasst. Anschließend wurden der Besucherpark und das Terminal erkundet. Dem ein oder anderem sind dabei inte-

ressante Flügelreparaturen aufgefallen, was zu wilden Spekulationen angehen- der ATPLler führte und diese nur mit dem passenden Zitat aus dem Betriebshand- buch unterbunden werden konnten. Beim Abendessen wurden wir zünftig bei Cu- mulus und Spanferkel im Airbräu bewir- tet, bevor es in die Jugendherberge Dachau ging. Auch dort hatte das Thema Fliegen noch nicht sein Ende gefunden. Die neuen Gesichter der Ausflugsgruppe sahen zusammen mit den "alten Hasen" den Blockbuster "Engine Number Trüüü", der in diesem Kreis bereits Kult Status er-

reicht hat. Sie wurden auch darauf vorbe- reitet, dass ihnen am folgenden Morgen Hintergrunddetails zur Triebwerkstechnik erläutern werden.

Denn da ging es zur Fachführung in die Flugwerft Schleißheim. Bruno – selber Pilot mit über 10.000 Flugstunden – war dafür bestens qualifiziert und konnte alle an seinem Fachwissen teilhaben lassen. Gleich zu Beginn erzählte er uns von sei- nem Bush-Piloten Leben in Australien und hatte spätestens in diesem Moment die Hälfte der Gruppe als Fans. Aber auch das Thema Lastensegler soll am Wochenende eine Rolle gespielt haben, wobei Bruno selbst vom Segelfliegen nicht so viel hält – "viel zu leise". Aber auf dem Gebiet sind wir ja eh Profis! So ging die Reise von Otto Lilienthal bis zur Raumfahrt los. Wieso wurde das so kon- struiert? Und wie kann ich eigentlich Überschall fliegen, wo sich doch die Luft in der Turbine im Unterschallbereich be- wegt? All diese und noch viele weitere Fragen konnten bestens geklärt werden. Wegen des guten Wetters hatten wir das "Glück", noch etwas länger in einem Schleißheimer Schlossgarten sitzen zu können, bevor alle wieder die Heimreise antraten. Wir alle konnten wieder viel für uns mitnehmen. Sei es die Motivation, die ATPL-Theorie intensiv anzugreifen oder der Vorsatz, sich in Zukunft öfters Mal bei der FIS hören zu lassen.



Bruno begeisterte mit seinem Fachwissen rund ums Fliegen alle Teilnehmer in der Flugwerft Schleißheim.

Text/Fotos: Jonas Blahnik



Im Besucherpark ging vor der Tante Ju die Führung über den Flughafen München zu Ende.

Ferienfliegen über Augsburg

Deutschlandweit haben die Segelflugvereine mit rückläufigen Mitgliederzahlen zu kämpfen. Insbesondere mangelt es häufig an jungem Nachwuchs. Während vor 20 Jahren die Flugschüler förmlich um Flüge im Schulungsdoppelsitzer kämpfen mussten, ist heute so mancher Fluglehrer dankbar, wenn an einem guten Tag auch nur zwei Flugschüler auftauchen. Über die Ursachen für diese Entwicklung kann nur spekuliert werden.

Der Augsburger Verein für Segelflug beschloss den Dingen nicht tatenlos zuzusehen und veranstaltete am 02. August 2016 ein umfangreiches Programm für Kinder und Jugendliche ab 12 Jahren. Hierzu wurde bereits Monate zuvor der Juniorpilotscheinkoffer des vom Luftsport-Verband Bayern reserviert. Mit der Unterstützung zahlreicher Helfer aus dem Verein konnten verschiedene Arbeitsstationen realisiert werden. Ziel war es, die 31 Kinder den ganzen Tag über zu beschäftigen und aktiv in den Betrieb des Segelflugvereines zu integrieren. In kleinen Gruppen ging es nacheinander zu den verschiedenen Stationen. Nach einer Besichtigung des Hangars baute jedes Kind in den vereinseigenen Werkstätten einen kleinen Wurfgleiter aus Holz und lernte so spielerisch, warum ein Flugzeug fliegt. Außerdem konnten unter der Anleitung eines Piloten erste Flugerfahrungen an einem Simulator gesammelt werden. Im Laufe des Tages durfte dann jeder den

heiß ersehnten ersten richtigen Flug in einem Segelflugzeug durchführen – selbstverständlich im Doppelsitzer unter der Führung eines erfahrenen Piloten. Bei einem abschließenden Grillfest waren die Eltern und Großeltern der Kinder herzlich eingeladen. So bewirtete der Augsburger Verein für Segelflug schließlich etwa 100 Gäste. Hier wurde noch einmal mit den falschen Klischees des Segelfliegens aufgeräumt. Angehörige des Vereins erläuterten den Anwesenden, dass Segelfliegen keineswegs teurer ist als andere Sportarten, wie beispielsweise

Tennis, und dass man mit der Ausbildung bereits im Alter von 13 Jahren beginnen kann.

Den stolzen Kindern wurde für ihre engagierte Teilnahme schließlich der "Juniorpilotschein" überreicht. Für alle Beteiligten ging ein anstrengender, aber erfolgreicher Tag zu Ende.

Bereits am nächsten Wochenende erschien der erste begeisterte Teilnehmer, um mit der Pilotenausbildung zu beginnen.

Text/Fotos: Janosch Hagen



In der Werkstatt des Vereins wurden fleißig Wurfgleiter gebastelt.



Hoch in die Lüfte: Alle Jugendlichen durften mit dem Segelflugzeug abheben.

Franconian's next Top Pilot by Aeroclub Schweinfurt

Das fränkische Jugendvergleichsfliegen fand dieses Jahr vom 09.09.2016 bis zum 11.09.2016 beim Aeroclub Schweinfurt statt. Kaum angekommen, wurden die Piloten zum Start geschickt, um ihre Einweisungsflüge auf dem Hersbrucker Twin und der Ottenberger ASK 13 zu absolvieren.

Für das leibliche Wohl wurde auch zur Gönne gesorgt. Als kleine Vorspeise wurden Bratwurstbrötchen direkt zum Start gebracht und nach dem Flugbetrieb gab es nochmals ein gutes Abendessen – wer sagt schon nein zu gut gegrillten Bratwürsten und Steak?!

Danach folgte ein Briefing über die wichtigsten Punkte und den genauen Ablauf des Wettbewerbs.

Nach einem eher unsanften Wecken gab es ein ausgiebiges Frühstück, damit alle Piloten und Helfer gestärkt in den Tag starten konnten. Die Flugzeuge wurden in Startrichtung 10 aufgebaut und der Start mit Obst versorgt. Der ein oder andere "BANANNNNAAA"-Schrei sorgte dabei für allgemeine Belustigung. Durch die Startrichtung wurden die Schiebewege reduziert, denn Fliegerschieben ist schließlich anstrengend- aber bekanntlich gilt: wer seinen Flieger liebt, der schiebt. Jedoch kam gegen Ende immer häufiger der "Follow-Me"- Smart zum Einsatz, da die Motivation und die Kräfte bei den heißen Temperaturen nach jedem Start weiter nachließen.

Samstagmorgen wurden noch fehlende Einweisungsstarts nachgeholt. Anschließend gab es vor jedem Durchgang noch einmal ein Briefing, in dem die Aufgaben genau erklärt und teilweise auch durch ein Modell veranschaulicht wurden. Die drei Hauptaufgaben waren Rollübungen, hoch-

gezogene Fahrtkurve und ein Kreiswechsel mit einer Querneigung von 30 bis 40 Grad. Natürlich durfte bei zwei Flügen der mindestens fünf Sekunden lange Slip nicht fehlen. Die Ausführungen der Piloten waren sehr unterschiedlich. Einige meinten, bis in den Boden schlippen zu müssen, andere konnten sich nicht wirklich für eine Richtung entscheiden. Die Hauptsache war aber, dass alle wieder gut und sicher gelandet waren – und das am besten noch im Landefeld. Es gab vier Felder, in denen die Piloten landen sollten: Das erste Feld war 5 m (vier Punkte), das zweite 10 m (neun Punkte), das dritte 15 m (sechs Punkte) und das letzte ebenfalls 15 m (drei Punkte) lang. Beim Aufsetzen vor oder hinter den Landefeldern, gab es auf die Ziellandung null Punkte. Obwohl den Piloten 45 m zur sicheren Landung zur Verfügung standen, wollten manche die ganze Landebahn austesten und sich den Flugplatz komplett beim Zurückschieben anschauen. In diesen Fällen waren die Schiebemannschaften sehr über die Hilfe vom Smart dankbar, der an dem Tag trotz seiner Größe ein richtiger Held war.

Nachdem alle Wertungsdurchgänge erfolgreich und ohne große Verzögerungen absolviert worden waren, durfte ein stärkendes Abendessen nicht fehlen. Danach kam noch die obligatorische Theorie. Das Abschreiben, aber auch Korrigieren wurde dieses Mal durch drei verschiedene Gruppen stark erschwert.

Nach 20 Minuten war auch dieser unangenehme Part überstanden und alle konnten den restlichen Abend genießen. Am Zeltplatz machten es sich einige bei Musik am Lagerfeuer gemütlich. Andere haben im Vereinsheim ein paar kleine Spiele gespielt, entspannt beisammen gesessen und neue Bekanntschaften geschlossen.



Allerdings waren irgendwann alle Teilnehmer und Piloten dankbar, als sie erschöpft in ihre Betten fallen konnten. Es war ein langer Tag, der durch die extreme Hitze auch sehr anstrengend war.

Der nächste Morgen begann für alle mehr oder weniger ausgeschlafen beim Frühstück. Anschließend wurden die restlichen Flieger abgerüstet oder für das Heimfliegen fertig gemacht. Zuletzt gab es noch die Siegerehrung, bei der es gleich zu Beginn für zwei Teilnehmerinnen hieß: wie haben heute leider kein Foto, äh keine Urkunde für euch, da sich die beiden Mädels noch nicht freigezogen hatten und deshalb außerhalb der Wertung mitgeflogen sind. Die Einzelwertung gewann Benjamin Böhm (Ottenberg) vor Gregor Lettowsky (Ottenberg) und Nico Ziegler (Hersbruck). Die Vereinswertung ging knapp an die LSG Hersbruck, wodurch das fränkische Jugendvergleichsfliegen 2017 erstmals in Hersbruck stattfinden wird. Für die Siegerehrung hatte der Organisator und Bezirksjugendleiter Unterfranken Michael Fasel noch einen besonderen Preis parat: Dank der Unterstützung durch das "Segelfliegen Magazin" gewann der Erstplatzierte der Einzelwertung ein Jahresabonnement der Zeitschrift. So schnell wie es begonnen hatte, war das fränkische Jugendvergleichsfliegen auch schon wieder vorbei und alle Teilnehmer machten sich auf den Heimweg, aber nicht ohne den ausdrücklichen Dank an den Aero-Club Schweinfurt für die Organisation und die Verpflegung.

Alisa Strupat



Beim Wettergott konnten sich die Teilnehmer des diesjährigen fränkischen Jugendvergleichsfliegens nicht beschweren.

Foto: Peter Wiggen

60. Gordon-Bennet-Cup



Die Ballonfahrer in Deutschland können mit Stolz auf eine sehr gelungene Gasballon-Weltmeisterschaft zurückblicken. Das Jubiläumsrennen fand im nordrhein-westfälischen Gladbeck statt.

Der Gordon-Bennet-Cup ist der traditionsreichste, aber auch wohl härteste Wettkampf in der Geschichte der Luftfahrt und immer wieder eine große Herausforderung für die Ballonpiloten.

Dabei müssen sie "nur und ganz einfach" ohne jegliche Unterbrechung die größte Strecke vom Start bis zur Landung zurücklegen.

Das Siegerteam des Jubiläumsrennens kommt aus der Schweiz, landete in Griechenland und erreichte eine Strecke von 1.803,48 Kilometern, gefolgt von einem weiteren eidgenössischen Team und den spanischen Ballonfahrern.

Die Schirmherrschaft über die WM hatte Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel übernommen. Für die Wettbewerbsleitung zeichnete Stefan Handl vom LVB-Mitgliedsverein "Frankenballon" verantwortlich, der sich dafür auf ein perfekt arbeitendes Team, zu dem auch seine Frau

Sabrina Handl gehörte, verlassen konnte. Ausführliche Infos zum Wettbewerb, zur Siegerfahrt u.a. unter <https://gordonbennettrace.wordpress.com/> oder unter <http://www.gordonbennett.org>.

HM



Das spanische Team "über den Wolken".

Foto: Wilhelm Eimers



Startvorbereitung zum 60. Gordon-Bennet-Cup.

Foto: Ben Bläss

Bewerbung für WM 2020 eingereicht

Die Bundeskommission Segelflug des DAeC macht sich für die Ausrichtung der Segelflugweltmeisterschaften 2020 in Deutschland stark.

Im Oktober hat der DAeC die Bewerbung mit Austragungsort Stendal-Borstel bei der International Gliding Commission (IGC) eingereicht. Die IGC wird auf ihrer

Sitzung am 3. und 4. März 2017 in Budapest entscheiden.

Der Aero-Club Stendal zusammen mit dem Luftsportverband Sachsen-Anhalt hat sich in den vergangenen Jahren als Ausrichter von Segelflugmeisterschaften einen guten Ruf erworben. Erst im vergangenen Jahr waren die Piloten der Deutschen Meisterschaft für die Offene

Klasse und die 18-Meter-Klasse zu Gast.

Im kommenden Jahr wird vom 3. bis 15. Juli 2017 auf dem Borsteler Platz die Segelflug-DM für die Offene Klasse, die 15-Meter-Klasse und die 18-Meter-Klasse ausgetragen.

DAeC-PR

10. Sicherheitstraining der Pilotinnen



Ob Nachtflug, Radionavigation, abwechslungsreiches Airwork, Mustereinweisung, simulierte IFR-Anflüge, Einflug in Kontrollzonen und Landung von Verkehrsflughäfen, Auslandsflüge, Flugplatzhopping, Fachvorträge oder Sprechfunk. Das alles und noch viel mehr bietet die alljährliche Bandbreite des Diepholzer Sicherheitstrainings der Pilotinnen.

Seit nunmehr zehn Jahren organisieren die Fluglehrerinnen Hetta Reinsch aus Diepholz und Roswitha Hölftken aus Rheine ein Sicherheitstraining für die Pilotinnen der Vereinigung Deutscher Pilotinnen und der Internationalen Vereinigung von Pilotinnen, den 99s am Flugplatz Diepholz-ETND in Niedersachsen. In diesem Jahr waren 17 Pilotinnen, sieben Piloten, 16 Fluglehrerinnen und Fluglehrer mit ihren 18 einmotorigen Flugzeu-

gen an der Fortbildung beteiligt. Nachtflug, Landung in Bremen EDDW, Nordseeinselhopping bei leichtem Regen und gutem Wind, mehrere DFS-Vorträge waren einige der Programmpunkte.

Insgesamt sind in den zehn Jahren 132 Pilotinnen und 78 Piloten von insgesamt 29 Fluglehrerinnen und Fluglehrern fortgebildet worden. 22 Pilotinnen und Piloten nahmen die Gelegenheit wahr, während des Trainings am Abend ihre Englisch Proficiency abzulegen.

“Wir lieben den Logenplatz am (rosa-hellblauen) Himmel, der durch Trainings wie dieses immer wieder einen Tick sicherer wird“, so Ruth Haliti, selbst Pilotin und Sprecherin der Pilotinnen. Mehr Infos unter www.pilotinnen.de, bei den europäischen Pilotinnen unter www.FEWP.org und den Internationalen 99s www.ninety-nines.de sowie www.ninety-nines.org.

Text/Foto: Ruth Haliti



Insgesamt 18 einmotorige Flugzeuge brachten die Teilnehmer dieses Jahr mit.

Deutschland Team-Weltmeister im Rallyeflug

Die deutschen Advanced-Crews haben bei der Weltmeisterschaft im Rallyeflug den ersten Platz in der Mannschaftswertung erreicht.

Der Weltmeistertitel geht an Dörthe Grubek (Navigator) und Arnold Grubek (Pilot) - die in dieser Klasse auch auf dem siebten Platz in der Einzelwertung landeten – sowie Carla Moses (Navigator) und Robert Deppe (Pilot). Insgesamt hatten vom 4. bis 10. September vier deutsche Crews an der World Rally Flying Championship im portugiesischen Santa Cruz teilgenommen. In der Unlimited-Klasse belegten Alexandra Kirchner (Navigator) und Thomas Kirchner (Pilot) mit Astrid Ciesielski (Navigator) und Marcus Ciesielski (Pilot) den vierten Platz in der Mannschaftswertung – gleich hinter den großen drei Nationen Frankreich, Polen und Tschechien. In der Einzelwertung erreichten die beiden Crews die Plätze 15 und 18. Der Rallyeflug gilt als äußerst herausfordernde Luftsportdisziplin. Unter anderem müssen Piloten ihre Flugzeuge in einer Zwei-Meter-Box landen.

Text/Foto: DAeC-PR



Team-Weltmeister: Dörthe Grubek, Arnold Grubek, Carla Moses und Robert Deppe.

Auffrischungsseminar für Fluglehrer



Die letzte Pause nutzen die Teilnehmer für ein Gruppenfoto vor dem Eingang der BLSV-Sportschule.

Erstmals leitete LVB-Vorstand Bernhard Drummer, gleichzeitig auch LVB-Spartenvorsitzender Motorflug, den traditionellen "LVB-Fortbildungslehrgang für Motorfluglehrer Süd", der nach EU-Vorgaben inzwischen offiziell Auffrischungsseminar für Fluglehrer heißt, und er freute sich, annähernd 90 Teilnehmer begrüßen zu können.

Der frühere Organisator und Lehrgangsführer Johann Dichtl hatte sich im vergangenen Jahr auf eigenen Wunsch zurückgezogen, ließ es sich aber nicht nehmen, dem Lehrgang als "Gast" beizuwohnen.

Die Sportschule des Bayerischen Landes-Sportverbandes (BLSV) in Oberhaching im Süden Münchens bietet mit ihrem Hörsaal, einer großen Mensa und Übernachtungsmöglichkeiten für einen derartigen, zweitägigen Lehrgang ideale Voraussetzungen. Bernhard Drummer hatte ein vielfältiges, inhaltlich breit gefächertes Vortragsprogramm zusammengestellt. Dazu gehörte neben den "Dauerbrennern" Versicherungen sowie haftungs-, straf- und lizenzrechtlichen Themen erstmals auch die "Drohnenproblematik im unteren Luftraum".

Mit Spannung verfolgten die Teilnehmer auch die Vorträge "Wirbelschleppen in der Allgemeinen Luftfahrt", richtiges Verhalten an kontrollierten Plätzen (An- und Abflug) sowie die Ausführungen zu den Begriffen Farbfehlsichtigkeit, Illusionen bei Tag und Nacht und Laserattacken. Interessant

waren auch die Ausführungen über "Das Zwischenmenschliche im 2-Mann-Cockpit" sowie die Informationen zur neu gestalteten Homepage mit einem neuen Berichtskonzept des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Michael Morr, seit 01. Juli LVB-Mitarbeiter in dessen ATO und ab 01.01.2017 ATO-Betriebsleiter, war erstmals als Referent vertreten, und präsentierte gleich zwei Vorträge: "Pädagogik in der Flugausbildung", was eigentlich ein Standardthema bei Lehrerweiterbildungen sein könnte oder gar sollte und "AFIS – Flugleiter – BFL".

HM

Motorflug-Spartenvorsitzender sowie LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Bernhard Drummer leitete erstmals die Motorfluglehrerweiterbildung Süd.

Text/Fotos: HM





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

Ultraleicht-DM 2017 – Startschuss zur Anmeldung

Wer bei der Deutschen Meisterschaft im Ultraleichtfliegen 2017 mitmachen will, kann sich ab sofort dafür anmelden.



Warten sollte man nicht zu lange, die Plätze sind begrenzt. Anmeldeschluss ist der 23. April 2017. Anspruchsvolle Präzisions-Flugmanöver wie Ziellandungen mit

und ohne Motorkraft und Navigation wie in Zeiten, als es noch kein GPS gab: Mit diesen und weiteren Disziplinen dürfen die Teilnehmer der Deutschen Meisterschaft im Ultraleichtfliegen nächstes Jahr rechnen. Der Wettbewerb wird vom 25. bis 28. Mai 2017 zum 28. Mal stattfinden. Austragungsort ist der Flugplatz Goch-Asperden (EDLG),

etwa fünf Kilometer südlich von Kleve an der holländischen Grenze gelegen. Die Meisterschaft wird in fünf Klassen ausgerichtet: Dreiaxser einsitzig (AL1), Dreiaxser doppelsitzig (AL2), Trike einsitzig (WL1), Trike doppelsitzig (WL2) und Tragschrauber (GL). Zweisitzige UL dürfen in den Klassen AL1 und WL1 starten, wenn sie einsitzig geflogen werden.

Wolfgang Lintl

TMG-Fluglehrerlehrgang in Dobenreuth

Vom 01. bis 03. Oktober fand der erste Fluglehrer-Lehrgang für Motorsegler innerhalb der LVB-ATO statt. Die Teilnehmer trafen sich zum Auftakt bereits sehr früh beim LSC Forchheim auf dessen Segelfluggelände in Dobenreuth.

Um das Tageslicht voll ausnutzen zu können, begann der Flugbetrieb gleich nach dem Einweisungsbriefing. Bevor die praktische Ausbildung begonnen werden konnte, musste jeder Anwärter einen sogenannten Vorabtestflug absolvieren und auch bestehen. Nachdem diese Hürde von allen gemeistert war, ging es gleich nahtlos weiter. Der Gesetzgeber fordert sechs Stunden Flugausbildung und so begannen die drei Ausbilder, Michael Eschenbacher, Mi-

chael und Peter Hofmann auf zwei SF 25C und einer Dimona mit dem zu absolvierenden Programm.

Geflogen wurden u.a. Platzrunden, mit und ohne Touch and go, Ziellandungen mit laufendem und stehendem Triebwerk, Kleinorientierung, Überlandflüge, Einflüge in Kontrollzonen sowie die Basics der Grundschulung.

Am Abend und früh morgens stand jeweils noch Theorie auf dem Lehrplan. So wurden in jeweils zwei bis drei Unterrichtseinheiten die Kenntnisse in Luftrecht, Flugleistung und Flugplanung sowie Propeller- und Triebwerkskunde vermittelt bzw. aufgefrischt.

Da es das Wetter gut mit uns meinte, waren am Sonntag alle Teilnehmer mit dem geforderten Programm und auch den Flugstunden durch.

Die geforderte Kompetenzbeurteilung, früher war das die praktische Prüfung, haben alle bestanden, als Prüfer fungierten Frank Kurtz vom Luftamt Nordbayern und Peter Hofmann.

Großer Dank gilt all den Flugplätzen, an denen die Teilnehmer Touch and go's machen durften, ohne Landegebühr bezahlen zu müssen.

Am Lehrgang teilgenommen haben Wolfgang Feller, Rhönflug Bad Brückenau, Helmut Galli und Gerd Neudecker vom LSC Schwandorf, Benjamin Knoll, PSV Nürnberg und Thomas Heuer von der FSG in der DLR. Auf der letzten LVB-Gruppenfluglehrersitzung hat das Ausbildungsteam beschlossen, diese Lehrgänge weiterhin zentral durchzuführen.

Peter Hofmann, LAL

Deutsche Meisterschaft im Segelkunstflug

Die 23. Deutschen Segelkunstflug-Meisterschaften fanden vom 19.08. bis zum 27.08.16 auf dem Flugplatz Gera-Leumnitz statt.

Insgesamt traten 42 Piloten an – 18 in der Advanced- und 24 in der Unlimited-Klasse. Bei durchweg gutem, hochsommerlichem Wetter konnten alle sechs Pro-

gramme geflogen werden. Bis zum Schluss blieb es spannend. Am Ende siegte in der Unlimited-Gruppe Eugen Schaal (Swift). Bester bayerischer Pilot wurde Wolfgang Schieck (Szd-59) auf dem undankbaren vierten Platz, gefolgt von Gerhard Teichmann (Swift) auf Rang fünf. Dirk Maslonka (MDM-1 Fox) erreichte den 21. Platz

In der Advanced-Klasse siegte Newcomer Jens Holnaicher (SZD-59).

Auf dem siebten Platz landete der erste bayerische Kunstflieger, Mathias Mühlbacher (Pilatus B4), auf Rang zwölf Klaus Leinert (MDM-1 Fox) und den 14. Platz belegte Jürgen Grygier (Pilatus B4).



Das bayerische Team der Deutschen Segelkunstflug-Meisterschaft 2016.

Foto: Mathias Mühlbacher

Angela Grygier

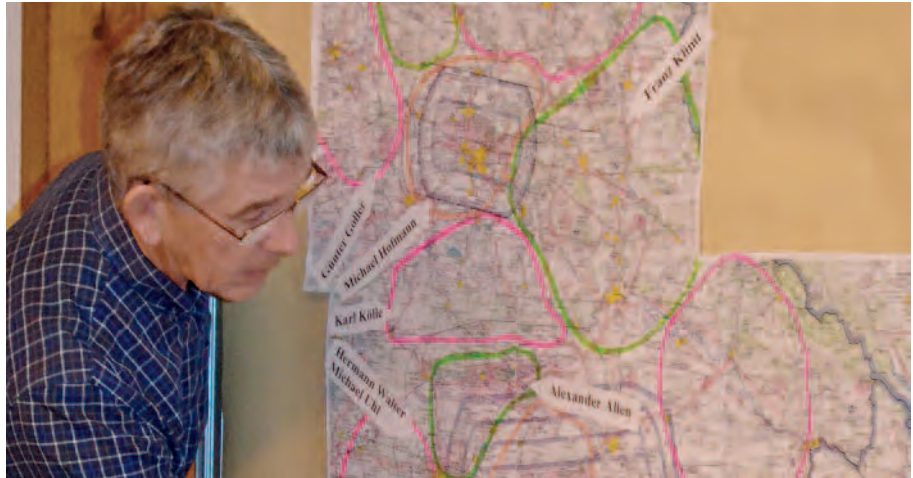
LVB-Gruppenfluglehrertagung

Hermann Walter übergibt GFL-Bezirk an Michael Uhl

Am ersten Novemberwochenende trafen sich die Gruppenfluglehrer zusammen mit den Landesausbildungsleitern Peter Hofmann und Franz Schütz in Neu-Ulm Finningen zur Herbsttagung.

Nach zwanzigjähriger Dienstzeit wurde Hermann Walter auf eigenen Wunsch in den "Ruhestand" verabschiedet. Er war nicht nur als Ausbilder für den praktischen Teil vieler Fluglehrerlehrgänge dabei, er hat auch unzählige Fluglehreranwärter als gelernter Pädagoge in die Geheimnisse der Pädagogik, Methodik und der Lehrproben eingewiesen. Des Weiteren hat er auch viele gemeinsame Theorieunterrichte in seinem Bezirk organisiert und stand seinen Vereinen zu jeder Zeit mit Rat und Tat zur Verfügung. Für sein außerordentliches Engagement, vor allem im Bereich der Pädagogikausbildung der Fluglehrer, erhielt Hermann Walter die goldene LVB-Ehrennadel. Sein Nachfolger ab 1.1.2017 ist Michael Uhl, der neben seiner Tätigkeit als Fluglotse fliegerisch beim LSV Gundelfingen aktiv ist. Arbeitsthemen der Versammlung waren unter anderem die Planung des nächsten Fluglehrerlehrgangs im kommenden Sommer sowie viele aktuelle Punkte aus der Schulung in der ATO. Die Landesausbildungsleiter informierten über die Zukunft der Flugausbildung und über kommende Neuerungen bei europäischen Gesetzen. Auch der neue Betriebsleiter der LVB-ATO Michael Morr konnte sich dem Ausbildungsteam vorstellen und über den aktuellen Stand der ATO-Handbuchüberarbeitung berichten.

Matthias Weinzierl



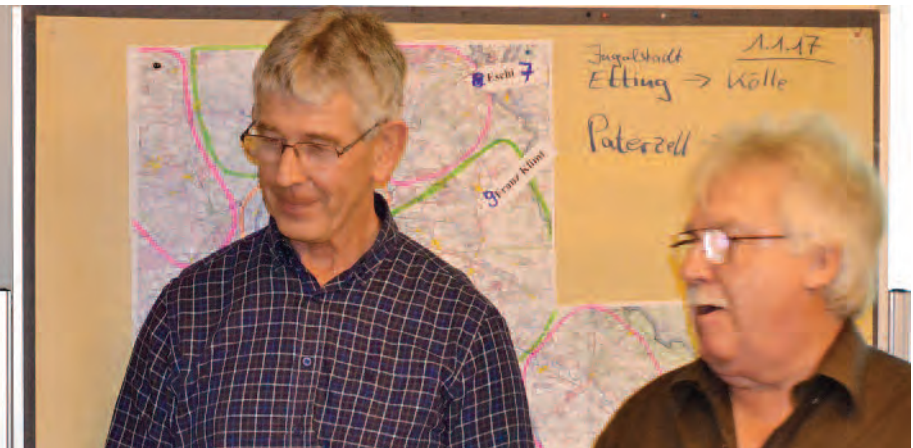
Franz Schütz zeichnete die Änderungen der GFL-Bezirke gleich in eine Karte ein.



Der neuen Gruppenfluglehrer Michael Uhl, links neben ihm Michael Morr, ab 01.01.2017 Betriebsleiter der LVB-ATO.



Hermann Walter nach der Auszeichnung mit der LVB-Ehrennadel in Gold durch Franz Schütz und Peter Hofmann (v.l.).



Fotos: HM

Auffrischungsseminar für Fluglehrer in Pfaffenhofen

Wer rastet, der rostet – das gilt auch für Fluglehrer. Am 14. und 15. Oktober kamen in Pfaffenhofen a. d. Roth rund 50 Fluglehrer in der Hermann-Köhl-Schule zusammen: „Heute drücken mal nicht nur Schüler die Schulbank, sondern auch Piloten“ begrüßte Gruppenfluglehrer Hermann Walter die Teilnehmer zum Auffrischungsseminar für Fluglehrer.

Er hatte den Ort nicht ohne Grund gewählt. Einerseits war er viele Jahre selbst in Pfaffenhofen als Lehrer tätig, andererseits pflegt die Schule eine ganz besondere Verbundenheit zur Fliegerei. Das verrät schon der Namenspatron, der deutsche Flugpionier Hermann Köhl, der vor allem durch die erstmalige Überquerung des Atlantiks in Ost-West-Richtung mit einem Motorflugzeug in die Geschichtsbücher einging.

Dass diese Verbundenheit auch von der Schulleitung gelebt wird, zeigt sich nicht nur an der Flugzeugsilhouette im Schullogo, sondern auch durch die Unterstützung bei entsprechenden Veranstaltungen. So können bereits seit vielen Jahren jeden Winter Theoriekurse für Flugschüler in der Schule stattfinden und auch für das Auffrischungsseminar waren die Fluglehrer herzlich willkommen.

Die durchweg interessanten Vorträge deckten ein breites Spektrum ab und waren hinsichtlich der behandelten Themen vielmehr eine Weiterbildung, als eine Auffrischung, wie das Seminar nun nach Part FCL bezeichnet wird.

Den Anfang machte Prof. Dr. Dr. Rettinger, ehemaliger Direktor der HNO-Klinik am Uniklinikum Ulm, mit dem Thema „Sinnesorgane als Grundlage für sicheres Fliegen“. Danach ging es von der Medizin zum Flugfunk, der Flugvorbereitung und auch Luftrecht. Michael Uhl, Fluglotse und Beauftragter für Luftaufsicht (BfL) in Augsburg referierte hierzu und spielte dabei auch An-/Abflug nach Augsburg durch, sowie den Ablauf der sogenannten „Ramp-Checks“. Er konnte aus der Perspektive des Fluglotsen und BfL auch einiges „aus dem Nähkästchen plaudern“.

Beim Vortrag zu unbemannten Flugzeugen im allgemeinen Luftraum spielte natürlich auch wieder das Luftrecht eine wichtige Rolle. Airbus Testpilot Marc Fratini konnte aber vor allem zum technischen Hintergrund und dem Ablauf des Testbetriebs der Drohnen Barracuda und Euro Hawk begeistern. Eine Diskussion über Zulassung, Nutzen und Gefahren auch bzgl. kleinerer Drohnen folgte zum Schluss.

Am nächsten Tag ging es nach einer kleinen Stärkung mit Kaffee und Kuchen gleich am Morgen weiter. Der allseits bekannte Fachbuchautor und Fluglehrer Winfried Kassera referierte ausführlich zum Thema „Strategien für den Theorieunterricht“ am Beispiel Sauerstoffmangel. Aufgelockert mit vielen Anekdoten und Geschichten demonstrierte Kassera, wie diese Unterrichtseinheit spannend und trotzdem inhaltlich ausführlich ablaufen kann. Bei dieser Gelegenheit sei auch nochmal auf die Neuregelung zum Mitfüh-

ren von Sauerstoff durch Part-SPO (SPO.IDE.A.175) hingewiesen.

Nachdem bereits zum Thema Sauerstoffmangel einige Flugunfälle diskutiert wurden, ging es passend mit „Flugunfallgeschehen im Ausbildungsbetrieb“ weiter. Gruppenfluglehrer Karl Kölle hatte einige Unfälle aus den BFU Untersuchungsberichten mitgebracht. Zusammen wurden die Ursachen besprochen und wie sich die Unfälle hätten vermeiden lassen. Die Entwicklung einer „Sicherheitskultur“ ist dabei ein ganz zentrales Ziel bei dem die Fluglehrer und Vorstände der Luftsportvereine eine leitende Rolle einnehmen. Nach einer kurzen Mittagspause stellte Katrin Hohmann von der Luftfahrtberatungszentrale Süd des DWD die ab November umgesetzten Änderungen der Luftsportberichte für die Allgemeine Luftfahrt vor. Selbst für die eingefleischten Meteorologie-Fans unter den Fluglehrern hatte Hohmann nützliche Details zur Erstellung der Berichte und Vorhersagen. Den Abschluss machte Michael Morr, der sich als neuer ATO-Betriebsleiter vorstellte und auch kurz die neuesten Vorschläge der EASA („Opinion“ genannt) zu einer Flugausbildung außerhalb der ATO anriss. Eine sogenannte DTO (Declared Training Organisation) soll Erleichterungen für die Ausbildung in der Allgemeinen Luftfahrt bringen. Ob und in welcher Form diese dann wirklich so kommt, bleibt aber abzuwarten.

Im Namen der Teilnehmer möchte ich ein herzliches Dankeschön aussprechen an die Schulleitung der Hermann-Köhl-Schule für die Räumlichkeiten, an die Referenten und auch ganz besonders an Herrmann Walter. Er hatte das Auffrischungsseminar als eine seiner letzten Amtshandlungen als Gruppenfluglehrer wunderbar organisiert. Bei dieser Gelegenheit sei ihm auch für seinen langjährigen und außerordentlich engagierten Einsatz als GFL gedankt. Auch ich lernte ihn übrigens bereits in dieser Funktion kennen, vor ziemlich genau zwölf Jahren, und hier schließt sich der Kreis: Ich besuchte als Flugschüler den Theorie-Lehrgang in der Hermann-Köhl-Schule in Pfaffenhofen.



Der frühere LVB-Landesausbildungsleiter Winfried Kassera bei seinem Vortrag.

Foto: Hermann Walter

Thomas Kraus

89. DAeC-Motorfliegertagung

Zweimal jährlich treffen sich die Motorflugreferenten der Mitgliedsverbände und die DAeC-Motorflugkommission, um sich auszutauschen, abzustimmen und Strategien zu besprechen. Bei der jüngsten Tagung ging es unter anderem um den Nachwuchs – und um Wolfgang Perplies, der sich aus dem Sport zurückzieht.

Verhandelt wurde ein Konzept, das vorsieht, drei Jugend-Besetzungen beim nächsten Deutschlandflug eine nennenswerte Unterstützung aus der Kasse der Bundeskommission und der Mitgliedsverbände zukommen zu lassen. Voraussetzung: Der PIC darf nicht älter als 27 Jahre sein.

Dass nicht immer alles eitel Sonnenschein ist, zeigte ein Antrag, der von einem der Motorflugreferenten aus den Reihen der Navigationsflieger vorgebracht wurde. Nachdem es im Navigationsflug zu einer Personalveränderung gekommen war, fürchteten die Sportler nun um ihre internationale Repräsentation und die fachliche Führung in Deutschland. Am Ende einer zweieinhalbstündigen Diskussion stand die Entscheidung, die Positionen des Bundeskommissions-Vorsitzenden und des Fachreferenten für Navigationsflug beim 90. Motorfliegertag wieder zu besetzen. Bis dahin übernimmt der stellvertretende Vorsitzende, Werner Tommek, die Führung der Bundeskommission.

Mit Wolfgang Perplies aus Bad Wildungen tritt ein Urgestein des Hubschraubersportes von der internationalen Bühne ab – eine Aufforderung an die nachwachsende Generation, nun ihrerseits die Herausforderungen anzunehmen. Perplies hat niemals Nein gesagt hat, wenn es darum ging, die Belange des Hubschrauberflugsportes zu formulieren, Arbeitspositionen und Verantwortung zu übernehmen und den Sport mit Leben zu füllen. Über Jahrzehnte engagierte er sich ehrenamtlich national wie international für den Sport. Die frühen FAI-Hubschrauber-Weltmeisterschaften und schließlich die 4. FAI-World-Air-Games in Dubai rahmen sein Lebenswerk ein.

DAeC-PR

Deutschlandflug 2017



Der Deutschlandflug 2017 startet am 14. und endet am 17. Juni in Dresden.

Wie in den Jahren zuvor soll dieser ge-

schichtsträchtige Wettbewerb wieder in zwei Gruppen, nämlich der Wettbewerbs- und Touringklasse, geflogen werden. Die Route wird über Mittel- und Norddeutschland führen.

Informationen über die weitere Planung werden später veröffentlicht. Bitte bis dahin Termin und Ziel vormerken.

DAeC-PR

MV der DAeC-Buko Segelflug

Die Palette der Themen war breit, die Atmosphäre konstruktiv: Auf der Mitgliederversammlung der DAeC-Bundeskommission Segelflug in Berlin am 28. Oktober ging es unter anderem um die Umstrukturierung des Sportreferats, das Wettbewerbsjahr 2016 und die Notwendigkeit des Zusammenhalts. Einstimmig entlastet wurde der Vorstand für das Haushaltsjahr 2015. Außerdem wurde der Nachtragshaushalt 2016 genehmigt, der Haushalt für 2017 wurde beschlossen.

Gleich zu Beginn gab es eine Erfolgsmeldung – wenn auch mit einem Augenzwinkern vorgetragen: Es sei die erste Sitzung in 25 Jahren, die pünktlich starte, sagte Walter Eisele. Der Vorsitzende der Bundeskommission Segelflug unternahm anschließend einen Streifzug durch die Themen, die die Buko in diesem Jahr beschäftigt haben. Eine grundsätzliche Problematik sei, dass der Luftsport kaum noch Luft zum Atmen habe – wegen immer mehr konkurrierenden Luftraumnutzungen. Große Sorgen mache ihm in diesem Zusammenhang

das Drohnenproblem. Heute gebe es einen “unbeschreiblich großen Herstellermarkt” und immer mehr Interesse an einer gewerblichen Nutzung der Multicopter. Die Folge: Der gesamte Luftsport hänge am Tropf und müsse zusammenarbeiten. Wenig hilfreich sei auch die Entwicklung in Sachen DSV: “Die Verselbstständigung einer Sparte ist keine Lösung, die zu mehr Gehör führt.” Stattdessen bedrohe sie den DAeC. “Weder Landesverbände noch der Dachverband überleben eine Abspaltung.”

Der Buko-Vorsitzende sprach sich für die Beibehaltung der föderalen Struktur aus und warb für mehr Einigkeit in den zentralen, luftsportübergreifenden Fragen. “In einer solchen Situation ist es besser, mit 200.000 Luftsportlern aufzutreten als mit 28.000 Segelfliegern.” Zugleich brachte er seine Überzeugung zum Ausdruck, dass “wir in Deutschland die beste Luftraumarbeit in Europa haben”.

Text/Foto: DAeC-PR



Auch dieses Jahr gab es auf der Mitgliederversammlung der Bundeskommission Segelflug wichtige Themen zu besprechen.

“Aischtalstörche” sorgen für glänzende Kinderaugen

Bereits zum dritten Mal waren die Schüler der Technik-Gruppe des Höchstadter Gymnasiums in das weltbekannte Deutsche Museum nach München eingeladen, um ihre Projekte den Besuchern vorzustellen. Sehr viele Eltern waren von den zahlreichen Möglichkeiten, wie ihre Kinder und sie selbst physikalische Phänomene “begreifen” können, überrascht.

Unermüdlich wurden unter Anleitung der jungen Gymnasiasten Nachbauten des tropischen Zanonias-Samens ausgeschnitten und in der altherwürdigen Flugwerft Schleißheim zum Fliegen gebracht. Weiterhin erstaunten der schwebende Tischtennisball, das – nach dem Guinness-Buch der Rekorde – kleinste Flugzeug der Welt sowie ein funkferngesteuerter mechanischer Flugsimulator mit ausfahrbarem Fahrwerk die vielen Besucher. Ebenso konnten die aus dem ganzen Alpenraum eingetroffenen Besucher kleine Verbrennungsmotoren im Modell und im Betrieb studieren. Die Schüler demonstrierten zusätzlich einen neuartigen Schülercomputer (Smart-Desk) sowie die Vortex-Versuchsanlage, die jedoch schon eine Einführung in komplexere aerodynamische Prozesse erforderte.

Starts von Wasser-Luftdruck-Raketen

Wie in den vergangenen Jahren, waren bei bestem Wetter die Starts der Wasser-Luftdruck-Raketen für das Publikum ein Höhepunkt. Die Freigabe, der unter Luftdruck stehenden Kunststoffflaschen, erfolgte durch die Kinder, sorgfältig betreut von älteren Schülern. An den vielen strahlenden Augen konnte man erkennen, dass die Höchstadter hier ausgezeichnete pädagogische Arbeit geleistet haben. Viel Spannung erzeugte auch die Frage an das Publikum bezüglich des weltweiten Herunterzählens bei Raketenstarts. In welchem Rahmen wurde das erstmalig angewendet?

An dem Projekt nahmen 15 junge “Aischtalstörche”, so der Spitzname der Unter- und Mittelstufenschüler, mit einem bewundernswerten Engagement teil. Sie waren zusammen mit den betreuenden Pädagogen ausgezeichnete “Botschafter” des Höchstadter Gymnasiums und Fran-

kens. Mit Recht erhielten sie viel Lob von allen Seiten, darunter auch vom Präsidenten des Luftsport-Verbandes Bayern Ulrich Braune. Die Spendenkasse mit “Storchenfutter” war deshalb am Sonntagabend gut gefüllt!

Die beteiligten Schüler lobten nach der attraktiven Veranstaltung die entspannte Atmosphäre, die vielen anregenden Fachgespräche, das Leuchten in den Kinderaugen

und das Lehren der Zanonias-Flugtechnik. Danke auch für die Unterstützung des Managements im Deutschen Museum, des Luftsport-Verbandes Bayern sowie der Stadt Höchststadt, durch die das aufwändige Projekt erst möglich gemacht wurde.

Klaus Strienz



Uli Braune, der Präsident des Luftsport-Verbandes Bayern, lobt mit seinem PR-Referenten Günter Hanna die “Aischtalstörche” des Gymnasium Höchststadt-Aisch für ihren engagierten Wochenend-Einsatz.

Foto: Achim Engelhardt



Die Schüler bauten ihre eigenen Wasser-Luftdruck-Raketen

Foto: Klaus Strienz

LVB-Modellflugtage – Flugshow und noch viel mehr

Erstmals gab es während der Modellflugtage in und um die Flugwerft Oberschleißheim am Sonntag auch eine Ausstellung von Flugmodellen aus den 80er Jahren. In der Wright-Galerie hatten Stefan Kraft und seine Helfer fast 40 Flugmodelle mit historischen Fernsteuerungen und Utensilien aus der damaligen Zeit auf fast 100 Meter Fläche aufgebaut.

Die Firma Sky Aviations hatte Retromodelle der damaligen Wettbewerbsklasse RC-1 mitgebracht und bot Nachbauten zum Sonderpreis an.

Die Raketenmodellflieger im LVB hatten nicht nur ihren Info-Stand aufgebaut, sondern bastelten mit Kindern und Jugendlichen auch funktionstüchtige Raketen. Diese wurden im Außengelände ausgiebig getestet. Einen Bastelstand für Wurfgleiter und eine große Tombola gab es im "Modellfliegen in Bayern"-Pavillon des LVB. Hier konnten sich Interessierte auch viele Informationen rund um den Modellflug holen, aktuell besonders gefragt war der Infolyer über Multikopter.

In der Flugshow gab es eine Vorführung von Multikoptern inklusive Kopterfliegen mit Videobrille, FPV genannt. Das fliegende Luftfahrtmuseum war, unter anderem mit Nachbauten aus der Zeit des ersten Weltkrieges, ebenso wieder vertreten wie moderne Wettbewerbsmodelle. Auch bei den Hubschraubern gab es die ganze Palette vom Scalemodell bis zum 3D-Speed-Hubi. F-Schlepp mit Großseglern und das größte Flugmodell, ein Fokker Dreidecker, wurden von den Zuschauern ebenso bestaunt und beklatscht wie



Hans Aschenbrenner bei der Begrüßung der Besucher auf dem Gelände der Flugwerft Schleißheim.



*Auch der Bundesgrenzschutz war in Modellausführung vor Ort.
Unten: Gelungener Modell-Formationsflug.*



Kunstflugzeuge von groß bis klein. An den beiden Tagen hatten sich jeweils etwa 50 Piloten auf dem Fluggelände des Museums eingefunden.

Für eine perfekte Infrastruktur hatten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flugwerft Schleißheim gesorgt. Dank gebührt auch allen weiteren Helferinnen und Helfern, die sich für die LVB-Modellflugtage ehrenamtlich engagiert haben.

Günter Hanna



Aus der Froschperspektive machen die Modellflieger einen noch imposanteren Eindruck.



Die Modellflieger werden für die Flugvorführungen in Startposition gebracht.

Fotos: Robert Wondra

Flohmarkt beim LVB-Modellflugtag

Während der sehr gut besuchten LVB-Modellflugtage an der Flugwerft des Deutschen Museums in Oberschleiß-

heim kamen alle Interessenten des Flohmarktes voll auf ihre Kosten. Ob als Verkäufer, Käufer oder nur zum

Stöbern, für alle war der Flohmarkt am Veranstaltungssamstag im langen Gallerieraum im ersten Stock der großen Eingangshalle eine Attraktion.



Modellbauflormarkt: Feilschen um das beste Angebot.

Die Verkäufer standen pünktlich um 7:00 Uhr am Osttor, um einen guten Verkaufsort zu bekommen und ihre Schätze aufzubauen.

Es stand eine Verkaufsfläche mit über 100 Meter Tischlänge zur Verfügung. Von der SG38 bis zum Elektrohotliner, über Verbrennungsmotor bis hin zu Hochleistungselektromotoren, die gesamte Ladetechnik, und Fernsteuerkomponenten – alles wurde angeboten. Auch die 35 Mhz-Technik fand noch manchen Interessenten. Die Dachbodenlager waren offenbar geleert worden und die Artikel zu sagenhaft günstigen Preisen an neue Piloten weitergegeben.

Text/Foto: Helmut Bauer

1

Gut, wenn man
mit seiner
Leidenschaft
bei uns landet.

Wer sein Flugzeug optimal versichern möchte, braucht möglichst klare Sicht. Und einen verlässlichen Partner auf Augenhöhe. Mit der Allianz gelangt beides in perfekte Balance. Denn unsere 100-jährige Erfahrung im Bereich der Luftfahrtversicherung bietet wolkenlose Konditionen für Ihre individuelle Lösung.

Kontaktieren Sie uns – wir freuen uns auf Ihre Nachricht!

Tel. 089. 38 00 19 301

Fax 089. 38 00 30 13

Mail: luftfahrt@allianz.com

Mehr Infos: agcs.allianz.com/luftfahrt



Allianz 

Die Allianz Global Corporate & Specialty SE (AGCS) ist eine eigene Marke der Allianz Gruppe für Firmen- und Spezialrisiken. Ihr Wirken konzentriert sich auf das komplexe Geschäftsfeld großer, individueller Unternehmens-Risiken, die oft auf multinationaler Ebene angesiedelt sind und mit Spezialgefahren einhergehen. Das Tätigkeitsfeld umfasst in erster Linie die kommerzielle Luftfahrt sowie Flughäfen und Raumfahrt. Versicherungsschutz wird für Sachschäden und Haftpflichtschäden angeboten.

Modellraketen Fun Wettbewerb – ein rohes Ei für den Weltraum

Ende Oktober traf sich eine kleine Gruppe von Modellraketenbauern auf einer Anhöhe bei Waltersberg/Deining, um einen Fun-Wettbewerb in der vorläufigen Wettbewerbsklasse S2/P der FAI "Präzisionsflug mit zerbrechlicher Nutzlast" auszutragen.

Sieben Starter hatten gemeldet, die Organisation lag in den Händen des RMV 82 e.V. in Zusammenarbeit mit der Raketenmodellsporgemeinschaft (RAMOG). Das Ziel: ein rohes Hühnerei mit einer Rakete zielgenau auf eine Höhe von 300 m zu befördern und es zeitgenau nach einer Minute wieder unversehrt auf den Boden zu bringen. Die Auswertung erfolgte mit Hilfe eines für Raketenmodelle entwickelten Höhenmessers und Stoppuhr. Dabei wird der absolute Wert zu den geforderten 300 m und den 60 Sekunden ermittelt und verrechnet. Der Teilnehmer, dessen Flug die niedrigste Wertung erhielt, gewann den Wettbewerb, und das war Joachim Lang. Er landete mit lediglich 26 von den 480 möglichen Punkten auf dem ersten Platz. Weitere Starter waren Matthias Raif, LVB-Fachreferent Uli Nodes, Jörg

Kadau, Werner Neugebauer, Rainer Scherle und Alexander Eckert.

Nach dem Fliegen ging es in eine nahegelegenen Wirtschaft, in der die Sieger geehrt und die Urkunden verteilt wurden. Außerdem wurde "Mosaiksteine eines Genies", ein Buch über Hans Held, einen der Pioniere des Deutschen Raketenmodellflugs, verliehen, gestiftet hatte die Büchlerin Erika Held.

Es war ein Wettbewerb, bei dem jeder Teilnehmer auf seine Kosten kam, erfüllt von kreativem Handeln, wärmendem Kaffee sowie Kuchen und einer Flut von Ideen. Dieser Wettbewerb war als Testlauf gedacht, um festzustellen, wie das Reglement angenommen wird, aber auch, wie gut er durchführbar ist.

In der Summe war es ein richtig tolles Modellraketenfliegen und auf die Frage in die Runde, ob ein weiterer Wettbewerb stattfinden sollte, kam von allen Beteiligten ein uneingeschränktes ja; so wird der RMV wohl im Frühjahr 2017 einen 2. Fun Wettbewerb in ähnlicher Form ausschreiben.



Letzte Vorbereitungen für einen "Präzisionsflug mit zerbrechlicher Nutzlast".

Text/Fotos: Ulrich Braune

Luftwellensurfen im TU-Physikdepartment

Das Physikdepartment der TU München veranstaltete im Rahmen eines Ferienprogrammes den Workshop "Luftwellengleiter".

Acht Jugendliche nahmen mit ihren Begleitern an dem Bastel- und Flugerlebnis teil. Zu Beginn gab es eine kleine Vorlesung über Aerodynamik mit anschaulichen Erklärungen zum Thema "Fliegen". Gebaut wurden verschiedene Styropor-Gleiter einschließlich eines Rotors ("Magnum-Effekt") mit einem Fluggewicht von typisch einem Gramm. Die Gleiter können längere Zeit in der Luft gehalten werden, indem man mit einem Stück Karton oder ähnlichem hinterher läuft und eine Aufwindwelle erzeugt – man könnte auch sagen "Wellensurfen in der Luft". Für das Fliegen wurde die große Magistrale genutzt, wobei die Rotoren von ganz oben gestartet wurden und über eine Minute in der Luft waren. Ein kleiner Wettbewerb rundete die Veranstaltung ab. Die Erst-

platzierten erhielten Urkunden des LVB. Der Kurs wurde von Theo König (Physikdepartment) und Heinrich Eder (Mitglied des Luftsport-Verbandes Bayern) organisiert bzw. durchgeführt.

Ausführliche Infos sind in einer Broschüre

zusammengestellt, die als pdf-Datei zum Download zur Verfügung steht, einfach über google den Begriff "Spaß mit Luftwellengleitern" eingeben.

Text/Foto: Dr. Heinrich Eder



Die Jugendlichen haben im Ferienprogramm "Luftwellengleiter" spielend Hintergründe über das Fliegen gelernt.

Deutsche Freiflugmeisterschaft in Manching

Am ersten Wochenende im September hatte der Deutsche Aero Club (DAeC) zur Deutschen Freiflugmeisterschaft 2016 auf dem Fallschirmabwurfgelände der Bundeswehr in Manching-Feilenmoos eingeladen. Mit zwei Gold-, drei Silber- und drei Bronzemedailles haben die Teilnehmer des Luftsportverbandes Bayern (LVB) sehr erfolgreich abgeschnitten.

Aus zwölf Landesverbänden waren 27 Mannschaften mit 144 Startern angereist. Die Wettbewerbsleitung war Michael Jäckel (SN) anvertraut, die Auswertung erledigte Michael Thoma (DAeC). Für die Sicherheit und Ordnung auf dem Wettbewerbsgelände waren Ernst Feuerlein und Jörg Baumann (MFC Reichertshofen) verantwortlich.

Bei bestem Freiflugwetter eröffneten am Freitag um 16 Uhr die Klasse der kleinen Segler (F1H) sowie alle Motorklassen die Wettbewerbe und flogen bis zum Abend drei Durchgänge. Die restlichen Wertungsflüge wurden am Vormittag des

Samstags durchgeführt. Nach einer kurzen Mittagspause begann die Konkurrenz der großen Segler (F1A) am Nachmittag. Die Zeit reichte noch für fünf Durchgänge, die restlichen beiden Durchgänge fanden am frühen Sonntagmorgen statt. Die Starter des LVB erzielten hervorragende Ergebnisse. In der Klasse F1A kam Thomas Strobel (MFC Steinachtal-Prälax) auf Platz sieben, Marco Kuttler (MFC Oberkotzau) wurde Neunter und Paul Seren (Stratos Nürnberg) erreicht unter 62 Startern den 14. Rang. Siegfried Engelhardt (MFC Steinachtal-Prälax), vor Jörg Melde (Bayerische Adler) und Manfred Sünkel (MFC Steinachtal-Prälax) lautete die Reihenfolge in der Klasse F1A-St. In der Klasse der Gummimotormodelle war aus Bayern nur Thomas Seren (Stratos Nürnberg) am Start und kam nach Stechen auf den undankbaren vierten Platz. In der Klasse der kleinen Segler (F1H) holte sich Peter Kuttler (FSG Oberkotzau) die Bronzemedaille. Zweiter in der Klasse F1H-St. wurde Günter Adelhard (MFC Gustav Weißkopf Leutershausen).

In der Mannschaftswertung sicherte sich die F1A-St.-Mannschaft des MFC Steinachtal-Prälax mit Siegfried Engelhardt, Manfred Sünkel und Siegfried Wächter überlegen den Titel. Auf die Plätze zwei und drei kamen die Mannschaften Bayern 2 und Bayern 3. In der Klasse F1H belegte die bayerische Mannschaft den dritten Platz.

Nach dem Wettbewerbsende am Sonntagmittag konnte die Siegerehrung dank der zügigen Auswertung schon am frühen Nachmittag auf dem Fluggelände vorgenommen werden. Es gab Pokale und Urkunden für die Plätze eins bis drei. Mit dem Dank an die Bundeswehr für die Überlassung des Geländes, an die Teilnehmer für das sportliche Verhalten und besten Wünsche für die Heimreise schloss Wettbewerbsleiter Michael Jäckel die Deutsche Freiflugmeisterschaft 2016. Die gesamten Ergebnislisten können im Internet unter www.Thermiksense.de eingesehen werden.

Text/Fotos: Manfred Zigel



Manfred Sünkel, Siegfried Engelhardt und Jörg Melde (v.l.n.r.) belegten die Plätze eins bis drei in F1A-Standard.



Siegfried Engelhardt (MFC Steinachtal-Prälax), Deutscher Meister in der Klasse F1A-Standard.

European Model Flight Union gegründet

Am 28. Oktober 2016 haben sich im Rahmen der Messe "Faszination Modellbau" in Friedrichshafen Vertreter der Modellflugsparten von elf innerhalb von Europe Air Sports (EAS) organisierten nationalen Luftsportverbänden getroffen.

Ziel dieses Treffens war die Schaffung einer Vertretung des Modellflugs auf eu-

ropäischer Ebene, die alle Belange des Modellflugs im Rahmen der europäischen Regulierung vertreten soll. Der aktuelle Schwerpunkt ist dabei die "Prototype Commission Regulation on Unmanned Aircraft Operations".

Die Initiative dazu ging von Vertretern des nationalen Aero-Clubs von Österreich, der Schweiz und Deutschland aus, basierend auf bereits existierenden Aktivitäten und

Initiativen der British Model Flying Association (BMFA). Der Einladung zu diesem Treffen in Friedrichshafen folgten insgesamt 27 hochrangige Vertreter aus Großbritannien, Frankreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, den Niederlanden, Belgien, Schweiz, Österreich, Luxemburg und Deutschland.

Die eingangs angedachten Szenarien der Organisationsform einer solchen Vertre-

tung waren entweder die Schaffung einer Gruppe innerhalb von EAS oder die Gründung eines unabhängigen Verbandes, der dann Mitglied bei EAS wird.

Als Organisationsform wurde die Form des unabhängigen Verbandes gewählt, da damit innerhalb einer offenen Organisationsform auch Nichtmitgliedern von EAS oder nationalen Luftsportverbänden eine Mitgliedschaft offensteht. Es sind alle Modellflugverbände Europas eingeladen, der European Model Flight Union (EMFU) beizutreten und an der Gestaltung der Zukunft des Modellflugs in Europa mitzuwirken. Die Mitgliedschaft bei EAS ist dabei unabdingbar. Ferner soll die EMFU auch anderen Zielgruppen wie beispielsweise Herstellern und Lufttraumnutzern außerhalb des Modellflugs offenstehen.

Während des Meetings wurde mit Unterstützung und Zustimmung der großen Mehrzahl der anwesenden Vertreter die European Model Flight Union gegründet. Ziele der EMFU sind die Vertretung der Belange des Modellflugs in allen Bereichen im Rahmen der Regulierung und des politischen Systems der Europäischen Union und die Zusammenarbeit mit

außereuropäischen Modellflugverbänden sowie die Mitgliedschaft bei EAS.

Da die vollständige Implementation eines europäischen Verbandes mit Erledigung der damit verbundenen formalen Angelegenheiten einige Zeit in Anspruch nehmen wird und durch den bestehenden Zeitdruck hinsichtlich der notwendigen Aktionen bezüglich der EASA Prototype Regulations de facto keine Zeit bleibt, wurde seitens der Versammlung eine Projektgruppe bestimmt, die im Namen der EMFU sofort aktiv werden kann. Dazu wurden zwei Personen benannt, die innerhalb der EAS, der EASA (European Aviation Safety Agency / Europäische Agentur für Flugsicherheit) und der FAI engagiert und etabliert sind. Es sind David Phipps, Geschäftsführer der British Model Flying Association (BMFA) und aktiv bei EAS und der EASA, sowie Bruno Delor, Präsident der Fédération Française d'AéroModélisme (FFAM) und Vizepräsident der FAI Aeromodelling Commission (CIAM).

Diese sind beauftragt, innerhalb der EASA beispielsweise in Expertengruppen aktiv zu werden und die Interessen des

Modellflugs zu vertreten. Mit der Erledigung der formalen Angelegenheiten zur Implementation der EMFU sind der ÖAeC und der DAeC beauftragt worden. Die konstituierende Sitzung der EMFU ist für April 2017 im Rahmen einer FAI-Tagung geplant.

Durch die Gründung der EMFU wird auf europäischer Basis eine Vertretung der rund 500.000 organisierten Modellflugsportler geschaffen, die es in dieser Form bisher nicht gab. Da bisher der Modellflug europaweit nationalem Recht unterlag, waren die Berührungspunkte zwischen dem Modellflug und dem europäischen Luftrecht sehr begrenzt. Durch die anstehende Erweiterung der Zuständigkeit der EASA auf den Bereich der Luftfahrzeuge unter 150 kg hat sich diese Situation aber grundlegend geändert, und die Notwendigkeit einer schlagkräftigen Vertretung des Modellflugs auf europäischer Basis ist aktuell gegeben.

Der Modellflug ist mit zirka 500.000 Modellfliegern übrigens die größte Gruppe im europäischen Luftsport.

Frank Tofahm

Saisonabschluss bei den Freifliegern

Traditionsgemäß hielten die bayerischen Freiflieger im November ihre Saisonabschlussbesprechung in der "Alten Schmiede" in Großhabersdorf-Oberreichenbach ab.

FR F1-Ebene Dieter Hoffmann konnte neben den Vertretern der Freiflugvereine und den Bayerischen Meistern auch den Bezirkssportleiter von Mittelfranken Reimund Schwitalla begrüßen.

Dieter Hoffmann gab einen Rückblick auf die vergangene Wettbewerbssaison und die Erfolge bei der Deutschen Meisterschaft. Bei der anschließenden Siegerehrung wurden die Pokale und Urkunden des LVB durch Dieter Hoffmann und Reimund Schwitalla an die anwesenden Meister der Klasse F1A und F1H überreicht. Stellvertretend für seine Frau Daniela übernahm dies Paul Seren für die Klasse F1E. Im Rahmen der Abschlussfeier erfolgte zudem eine Aktualisierung der Rahmenausschreibung für die BMM 2017 sowie die Planung der kommenden Teilwettbewerbe.

Dieter Hoffmann



Die Pokale für die Erstplatzierten der Bayerischen Meisterschaft im Modellflug.



Sieger der Klasse F1A: Ralf Unbehaun.

Fotos: Peter Hertlein

Sommer, Sonne, Segler – DM F5J-Segelflug

Bereits zum fünften Mal richtete die Modellfluggruppe Weilheim (MFG) am zweiten Septemberwochenende die zur EURO Contest-Tour gehörende Internationale Deutsche Meisterschaft im F5J-Segelflug aus.

Zahlreiche Vereinsmitglieder hatten die Veranstaltung tagelang vorbereitet und somit beste Voraussetzungen für das Gelingen der DM geschaffen. Die gastronomische Versorgung der Teilnehmer, Zuschauer und Helfer erfolgte durch das vereinseigene Catering "Kochen mit Heinz". Eröffnet wurde der Contest am Samstagmorgen durch Landrätin Andrea Jochner-Weiß und den 2. Bürgermeister Horst Martin.

Die Durchführung des Wettbewerbs verlief völlig reibungslos, die Teilnehmer und die 73 angetretenen Piloten aus zehn Ländern waren immer präsent, es kam zu keinerlei Verzögerungen – wodurch die Veranstaltung, trotz der hohen Zahl der Teilnehmer den gesteckten Zeitrahmen einhalten konnte. Die Wetterverhältnisse waren sommerlich warm, Thermik war auch reichlich zu finden, allerdings nicht überall. Da die mit Motorkraft erreichte Ausgangshöhe der Segler ein gewichtiger Faktor bei der Wertung war, pokerte

manch ein Pilot zu hoch oder besser zu niedrig und war schneller wieder gelandet, als er es sich erträumt hatte. Immer wieder landeten deswegen Segelflugzeuge deutlich vor der angestrebten Flugzeit von zehn Minuten, mancher auch weitab vom vorgeschriebenen Landepunkt. Ein Zusammenstoß in der Luft ging glimpflich aus, eine Birkenlandung weniger. Aber zum Glück alles nur Sachschäden.

Für das Finale am Sonntagmittag hatten sich zehn Piloten qualifiziert. Sieger wurde schließlich Petr Malcik, der auch gleich noch die Juniorenwertung gewann. Auf Platz zwei folgte Zdenek Malcik. Beide waren aus Tschechien (Moravia)

angereist, was den internationalen Charakter der Veranstaltung unterstrich. Auf Platz drei folgte Thomas Rössner aus Babenhausen, der zwei der drei Finaldurchgänge gewann, aber leider auch einen schlechteren Flug zu verbuchen hatte. Die Jugendwertung gewann Oskar Stempihar aus Slovenien.

Die Resonanz der Piloten auf die Veranstaltung war durchweg sehr positiv, Zufriedenheit auch auf den Gesichtern des Begleittrosses und bei den ermatteten MFG-Mitgliedern. In 2017 wollen alle wiederkommen.

Text/Fotos: Kristian Grevel



73 Teilnehmer aus zehn Nationen nahmen an der DM F5J-Segelflug teil.



Der Sieger Petr Malcik hält stolz seinen Modell-Segelflieger in die Luft.

Von der Wiesen ans Cabo – die Algarve von oben

Man könnte fast von einer kleinen Tradition sprechen. Alle paar Jahre geht es für ein Grüppchen junger Piloten an die Traumstrände der Algarve. Horizontalerweiterung- sei es fliegerisch oder kulturell.

Der Organisator kennt die Algarve seit seiner Kindheit inklusive aller Geheimtipps in Sachen Strände, Sehenswürdigkeiten und natürlich- Essen. Da selbst ein begeisterter Flieger, kam natürlich irgendwann die Idee auf, sich die Traumstrände Portugals auch mal aus der Luft anzusehen. Da weder Zeit noch Geld für einen eigenen Flug nach Portugal ausreichten, fand sich im schönen Städtchen Portimão der dazugehörige kleine Regionalflugplatz. Dort ist auch die Grupo 7 Air beheimatet. Zu aller Freude stehen dort zwei Cessna 172 sowie eine Cessna 152 zum Chartern bereit. Der Kontakt zu Fluglehrer José war schnell hergestellt. Die Kommunikation war unkompliziert.

Los ging es an einem sehr frühen und sehr frischen Septembermorgen am Flughafen München. Nach knapp 2h und 45min Flugzeit konnten wir einen Blick auf Portugal von oben werfen. Traumhaftes Wetter, beste Sicht, kaum Wölkchen am Himmel. Leider erhaschen wir im Endanflug auf den Internationalen Flughafen von Faro einen Blick auf das Portugiesische Hinterland, unweit unseres gebuchten Ferienhauses. Da sieht es ziemlich trüb aus. Die Waldbrände lodern in den Korkwä-

dern rund um das Städtchen Monchique. Ein flaes Gefühl macht sich in der Magenröhre breit.

Ankunft: super warmes und schönes Wetter. Hatten wir uns ja auch verdient! In der unendlichen Schlange vor dem Mietwagenschalter warten wir so lange im Freien, dass es schon die ersten Sonnenbrandopfer gibt. Jammern auf hohem Niveau. Eine Stunde fahren wir über die verlassene Autobahn Richtung Lagos an der West-Algarve und stehen bald vor einem 4-stöckigen Reihenhaus. Der Hammer, bedenkt man das Preis-Leistungsverhältnis ein absoluter Glücksgriff. Wir erkunden unser Domizil. Bald merken wir: So ein großes Haus mit 4 Stockwerken hat auch einen Nachteil, vor allem wenn der Aufzug nicht funktioniert. Es sollen sich Mitreisende schon in Stockwerken verirrt haben.

Am kommenden Morgen wird erst mal ordentlich gefrühstückt. Unsere kleine sechsköpfige Reisegruppe macht sich alsbald zu einer ersten Erkundungstour auf. Der Wetterbericht verspricht gutes, aber auch sehr windiges Wetter. Da die ersten Crew-Mitglieder bereits in ein paar Tagen wieder abreisen, bleibt für unser Vorhaben nicht viel Zeit. Emma, unsere englische Hausdame, schaut vorbei. Sie sorgt dafür, dass unser Jacuzzi noch ein paar Grad wärmer wird. Emma staunt ein wenig über die stattliche Anzahl Fliegerlektüre und aufblasbare Plantsch-Flugzeuge, die sich im Wohnzimmer so angesammelt haben. Hält uns wahrscheinlich für ein paar aus-

gewachsene Freaks (wie recht sie doch hat). Wir erzählen ihr von unserem Plan und eröffnen ihr, was wir in unserer Freizeit so tun. Sie starrt uns ein wenig entgeistert an. Ob das in unserem Alter denn schon möglich (wir fühlen uns geschmeichelt) und auch nicht zu gefährlich sei. Nach einigen beruhigenden Worten erklärt sich Emma sogar einverstanden, bei Gelegenheit mal einen Flug mit uns zu wagen.

Es dauert aber nicht lang, bis die Hiobsbotschaft uns erreicht. José meldet sich. Es steht keine 172er Cessna zur Verfügung, der Transponder ist defekt. Die zweite 172er ist derzeit nicht in Portimão. Als Alternative könnte er eine 152er anbieten. Für unseren Plan brauchen wir einen Transponder, schließlich wollen wir keine Platzrunden fliegen. Und für sechs Leute ist eine 152er deutlich zu klein. Nach langem Hin und Her und ein paar Tagen Plantschen im Meer und Sightseeing entschließen wir uns dann doch, einfach mal am Flugplatz vorbei zu schauen. Und wenn es erst mal nur unsere beiden zuerst abreisenden Crewmitglieder mit der 152er in die Luft schaffen und die Einweisungsflüge gemacht werden können.

Nach dem Frühstück geht es gemütlich Richtung Flugplatz. 5ft über MSL erstreckt sich eine 860m lange und 30m breite Bahn. Grupo 7 Air gibt hier den Ton an. Die Gesellschaft fliegt mit einer Do228 täglich nach Cascais in der Nähe von Lissabon. Ein winziges "Terminal" ist vor Ort, inkl. Coffee- und Souvenirshop der Sky-Dive Schule, die ebenfalls zu Seven Air gehört. Wir müssen unsere Ausweise vorzeigen und bekommen dafür Besucher- ausweise ausgehändigt. Danach dürfen wir uns aber recht frei auf dem Gelände bewegen und laufen zum Hangar der Fallschirmspringer. Bald wird uns klar- als Flieger sind wir in der Unterzahl. Hier dreht sich alles ums SkyDiving. Die Do228 startet und landet ohne Unterlass, Kerosin liegt in der Luft. Das Wetter ist und bleibt traumhaft. Der starke Wind hat sich fast gelegt. Da bei den Fallschirmspringern recht großer Andrang herrscht, ist regelmäßig der Platz dicht, damit niemand einen von ihnen aufspießt.

Nachdem der Papierkrieg erledigt ist, dürfen wir unsere beiden Flugzeuge begutachten. Und wir staunen nicht schlecht. Wir fliegen in D- registrierten Flugzeugen! Warum denn das? José beantwortet flux-



Die Heimatbasis: Lagos.

Bürokratie mit deutsch registrierten Flugzeugen ist wohl einfacher als mit portugiesischen. Es werden deutsche Bordbücher geführt. Alles ein wenig wie in der Heimat. Die Flieger sind in einem Top-Zustand. Man sieht den Maschinen zwar in der ein oder anderen Ecke das Alter an, aber sie sind sauber und technisch einwandfrei. Bis auf unser Sorgenkind der 172er und ihrem Transponder. Die Einweisungsflüge gehen aber in Ordnung und so heben D-IT und D-JD bald vom portugiesischen Boden ab, um ihre Runden mit den Fluglehrern José, João und unseren Captains zu drehen.

Einweisungen gibt's rasch in die Platzrunde, den Betrieb und in das jeweilige Muster, das den Piloten allerdings schon bekannt ist. Zügig und mit Bestnoten ist der Pflichtpart bei den Fluglehrern erfüllt. Die Maschinen gehen zum Tanken. Danach muss ein Schlachtplan her, um das Vorhaben doch noch umzusetzen. Ein Flugplan "in Formation" wird ausgefüllt. Die 152er hat schließlich einen Transponder und da wir sowieso vorhaben, zusammen zu fliegen, hindert uns die Formation auch nicht. Gesagt getan, Flugplan aufgeben und ab in die Maschinen.

Am Rollhalt zur Piste 29 werden wir aber schnell wieder gebremst, als wir uns mit unserem Call-Sign melden, auf welches wir uns doch besonders gefreut hatten. AEROVIP. Doch wie unschwer zu erkennen ist, stehen für einen Flugplan zwei Maschinen hintereinander und wollen das Gleiche. Wir erläutern dem etwas verwirrten Controller unser Vorhaben so lange, bis sich die Stimme erhellt. "Wait a Minute let me make a phone call." werden wir vertriebt und am Rollhalt erst mal stehen gelassen. Frech wie wir sind, haben wir uns schön aufgereiht, was den Mitarbeiter im Tower zum Handeln zwingt. Wir stehen nämlich schön im Weg. Ein paar Minuten später wird uns unser tolles Callsign aberkannt, aber wir dürfen als D-JD und D-IT zum Line-up auf die 29. Ein kleiner Stein fällt uns vom Herzen. Die Maschinen sind nun wirklich ausreichend warmgelaufen und wir schauen zu, dass wir uns schnell in die Lüfte erheben. Wir wechseln auf die Frequenz von Faro, die D-IT bekommt einen Squawk für den "gemeinsamen" Transponder. Wir erklären kurz unseren Ausflug entlang der Küste und rasten auf der zweiten Frequenz eine Quatsch-Frequenz, um uns unsere Pläne und die ein oder andere Sehenswürdigkeit am Boden mitzuteilen.



Entlang des Strandes fliegen heißt auch, den Abflugsektor kreuzen – da bekommt man ja wirklich Lust mal tief darüber hinweg zu heizen.



Heute fliegen wir mal an den Strand.

Wir fliegen zuerst westwärts, stoßen östlich unseres "Heimatortes" Lagos an die Küste und staunen über das glasklare Wasser unter uns. Keine Minute später erspähen wir Lagos. Markant mündet hier das Flüsschen Bensafrim in die große Hafenanlage und danach ins Meer. Wir drehen eine Runde über unserem Ferienhaus und fliegen danach weiter die Steilküste entlang, die sich beeindruckend aus dem Meer erhebt. Wir entdecken einsame Buchten, traumhafte, menschenleere Strände. Bald haben wir die Fortaleza de Sagres, die Festung von Sagres, auf einer kilometerlangen, steil abfallenden Klippe erreicht. Wir entdecken den Steinkreis, der noch heute Rätsel aufgibt. Er wird als Windrose oder Sonnenuhr interpretiert und stammt aus Zeiten Heinrich des Seefahrers. Mit Seefahrtsgeschichte geht es

in der Luft weiter. Einen Katzensprung oder eine Rocket-II-Minute später entdecken wir Fortaleza de Beliche. Es wurde im späten 16. Jahrhundert von Francis Drake's Soldaten zerstört. Jetzt thront es restauriert wieder über dem Atlantik. Von dort aus blicken wir schon über das Instrumentenbett auf das Cabo de São Vicente. Beeindruckend! 70 Meter über dem Meer steht der Leuchtturm auf der Klippe. Das letzte Eck vom Festland Europas. 70 Meter sind ausreichend, um eine Sightseeing-Runde in tatsächlicher Sightseeing-Höhe zu fliegen. Der Moment flasht uns. Eine lange Autoschlange auf der Straße zum Cabo wird von uns in Sekunden überflogen. Kein Stress, kein Stau, keine drängelnden Touris, keine Verkäufer, die uns anquatschen. Dazu eine Aussicht, die unbeschreiblich ist.



Die Besatzung nach erfolgreichem Ausflug an der Algarve. Immer mit dabei: Aufblas-Flieger und Maskottchen Pingos.

Wir drehen ein paar Runden ums Cabo. Die Touristen winken uns begeistert und wir sehen zu, dass wir dem Leuchtturm selbst nicht die Show stehlen und fliegen weiter die Küste entlang Richtung Norden. Kaum ein paar Kilometer nördlich stellen wir fest, dass wir doch noch am Meer sind und der Atlantik und die feuchte Luft uns einen Strich durch die Rechnung machen. Der anfängliche Dunst wird bald zur dicken Suppe. Wir beschließen, den Plan, es bis Lissabon zu versuchen, aus Sicherheits- und Sichtgründen zu canceln. Wir kürzen das Eck des Cabos ab und spähen dabei ins Hinterland. Es scheint ruhig zu sein im Waldbrandgebiet. Wir halten trotzdem die Augen offen, denn wir hatten in den Tagen zuvor einige Löschflugzeuge in der Luft gesehen, welchen wir auf keinen Fall in die Quere kommen wollen. In den NOTAMs waren zwar keine Sperrgebiete angekündigt, aber wir halten uns trotzdem von den Gebieten fern, fliegen die Küste zurück Richtung Osten. Wir bleiben weiterhin in einer gemütlichen Höhe, in der sich im Bedarfsfall noch gut reagieren lässt. Die Höhlen in den Steinklippen reihen sich nun eindrucksvoll aneinander. Wir entdecken ein Schiffsfrack im klaren Meer und drehen dort ein paar Runden. Weiter geht's in Richtung der CTR von Faro. Die Controller sind wie immer super freundlich. Wir werden mit "proceed along the coastline" begrüßt und dürfen ohne weitere große Einschränkungen unseren Ausflug fortsetzen. Entlang der Küste bedeutet in Faro fast einen Anflug auf die Piste 10 und wir bekommen beim direkten Anblick der Bahn und des Terminals Gelüste mal richtig tief und richtig schnell da-

rüber hinweg zu brettern. Während der Plan dafür in den Köpfen reift blicken wir, kurz nachdem wir den Abflugsektor gequert haben, auf die portugiesischen Everglades. Marschland-Salzwiesen, die wie ein Muster durchzogen vom Meer vor uns liegen. Insgeheim hält man nach Krokodilen Ausschau. Wenige Augenblicke später fliegen wir wieder über eine ganz andere Küstenlandschaft. Weiße Sandbänke und azurblaues Meer treffen unter uns aufeinander. Die D-IT überholt rechts und ein traumhaftes Fotomotiv entsteht. Wir überfliegen den Praia do Barril, den Strand von Barril, an dem wir erst den Tag zuvor im außergewöhnlich warmen Atlantik plantschen waren. Wir entdecken die kleine Bimmelbahn, die uns vom Parkplatz über die Dünenlandschaft zum Strand gefahren hatte und die kleinen Kinder in uns wiedererweckte. Langsam aber kreisen die Gedanken um den Rückflug und die Tatsache, dass wir wieder an der schönen, breiten Bahn von Faro International vorbeikommen. Wir melden uns mit unserem Wunsch für einen Low Approach beim Rückflug in Richtung Westen. Eine kurze Pause. Wir sollen unser Vorhaben nochmal erläutern, was wir dann auch detailliert tun. Faro Turm fertigt schnell noch eine Ryanair Maschine für den Anflug ab und lässt uns dann westlich von Tavira ein Holding fliegen. Tavira ist das Fischerstädtchen, in dem wir uns tags zuvor die Bäuche mit allerlei Leckereien vollgeschlagen hatten. Anstatt nach unten zu schauen, fordert uns der Tower wieder zur Aufmerksamkeit auf, um nach Easyjet Ausschau zu halten. Der schlüpft noch für einen Anflug vorbei.

Ein Speedbird meldet sich auf der Frequenz, der Tower ruft uns zum Aufbruch aus dem Holding, um uns noch vor die anfliegende British Airways Maschine zu bekommen.

Wir düsen Richtung Faro – je schneller desto besser. Während die 172er immer darauf bedacht ist, die D-IT nicht abzuhängen, wird ein Rennen daraus, als die 152er wild entschlossen an der 172er "vorbeischießt". Die Besatzung der Rocket ist ein wenig vom Ausblick auf die Altstadt von Faro im Anflug abgelenkt, sodass sich die 152er Cessna tatsächlich einen Vorsprung durch ganz viel drücken, Gas geben und noch mehr Motivation erarbeiten kann. Die Crew in der 172er beschließt spontan, in der Kategorie "Tiefer" zu gewinnen. Wir stürzen uns in Formation auf die Bahn von Faro, halten uns so tief über der Bahn, dass die führende Maschine im Flimmern der Hitze über dem Asphalt nur noch schemenhaft zu erkennen ist. Wir werfen einen kurzen Blick auf den regen Betrieb am Vorfeld und verwandeln unsere großzügige Fahrt am Ende der Bahn wieder in Höhe. Dem Tower scheint gefallen zu haben – uns auch, mit fröhlichem Ton werden wir wieder an den Strand geschickt und aus der CTR entlassen. Wir treten den Rückflug an. Sehen noch einen Fliegerkameraden beim Bannerschlepp entlang des Strandes und winken beim Vorbeiflug einem Touri beim Parasailing. Zurück in Portimão müssen wir wieder kurz ins Holding, bis die gerade abgesetzten Fallschirmspringer wieder am Boden sind. Nach der Do28 reihen wir uns zum Anflug ein und rollen kurze Zeit später, zur großen Freude unserer Fluglehrer, die Flugzeuge heil vor den Hangar der Grupo 7 Air.

Am Abend machen wir uns dann mit dem Auto in Richtung Cabo de São Vicente auf. Die Touristenmassen sind einigermaßen verschwunden und wir blicken die Klippen hinunter. Muss schon beeindruckend gewesen sein, wie wir ums Cabo gerauscht sind. Es fühlt sich fast unwirklich an. Wir nehmen unsere Plätze auf der Steilküste ein, um den Sonnenuntergang zu beobachten. Als letzte Festlandeuropäer sehen wir die Sonne ins Meer tauchen. Was für ein Urlaub, was für eine tolle Crew, denke ich und wie schön ist es doch ein "Flieger" zu sein, egal wo man gerade ist.

Text/Fotos: Lisa Wagemann, Flo Huber

50 Jahre SCF München – Jubiläumsfeier in Königsdorf

Auf dem Segelfluggelände in Königsdorf wurde ein runder Geburtstag gefeiert: 50 Jahre Segelflieger Club München, gegründet 1966. Begonnen hat man mit dem Segelfliegen auf dem Oberwiesenfeld in München, einem Flugplatz, der den Olympischen Spielen 1972 weichen musste.

Nachdem der Flugbetrieb am Oberwiesenfeld geschlossen wurde, siedelte der Verein nach Königsdorf um. Im Juli 1967 wurde der Segelflieger-Club München in der Haltergemeinschaft Königsdorf aufgenommen und ist seither einer der sechs Vereine am Segelfluggelände Königsdorf. Bereits 1968 baute man eine Halle, die auch heute noch das zu Hause des Flugzeugparks ist. Diesem gehört seit nunmehr zwei Jahren auch ein Ultraleicht Flugzeug vom Typ WT9 an – das leiseste und zugleich eines der besten Schleppflugzeuge in Königsdorf.

Angefangen hat man vor 50 Jahren mit sieben Mitgliedern. Von den damaligen Gründungsmitgliedern waren mit Herbert Kreuzer und Bernhard Kempf zwei bei der

Jubiläumsfeier im Flugzeug Hangar in Königsdorf anwesend. Im Laufe der Feier wurde auch der neue Schulungs-Doppelsitzer vom Typ ASK 21 getauft. Vorstand Gerhard Altnöder taufte das Flugzeug mit den Worten: "Mögen dem Flugzeug die Eigenschaften zukommen, die sich im Sinne eines Akrostichons auf dem Taufnahmen Heidi ergeben: Hohe Flüge, Ehrlichkeit, Intelligenz, Dauerhaftigkeit, Inte-

gration. So wünsche ich unserem neuen Schulungsflieger allzeit guten Flug. Ich taufe dich auf den Namen Heidi und wünsche dir und deinen Insassen allzeit einen sicheren Flug und eine gute Landung." Die Ehre kommt Heidi Kupfer zu, welche seit vielen Jahren Vereinsmitglied ist und als die gute Seele des Vereins gilt.

Text/Foto: Mathias Schunk



Gerhard Altnöder taufte das neue Schulungsflugzeug auf den Namen Heidi, zu Ehren von Heidi Kupfer (links).

40 Jahre Fluglehrer

An einem herrlichen Septemberwochenende kam ein kleiner Kreis der Fluglehreranwärter und Ausbilder vom Segelfluglehrerlehrgang auf dem Feuerstein des Jahres 1976 zusammen.

Die Feier fand auf dem Segelfluggelände in Paterzell statt, wo das Team bei bestem Flugwetter einige Flüge machen konnte.

Im Anschluss fand ein reger Erfahrungsaustausch statt, u. a. auch über neueste Konstruktionen im Segelflugzeugbau, was Martin Heide von Schleicher Flugzeugbau (ASH) als einer der Teilnehmer sehr gut erläutern konnte. Auch über Windkraftanlagen wurde diskutiert, denn Henry Seifert unterrichtet an der Hochschule in Bremerhaven im Fachgebiet Windenergie. Die

Teilnehmer gedachten auch derer, die leider schon verstorben sind oder krankheitsbedingt nicht teilnehmen konnten. Lustige Anekdoten durften natürlich auch nicht fehlen und das Wiedersehen endete mit der festen Zusage, sich in fünf Jahren wieder zu treffen.

Text/Foto: Hermann Deutschenbaur



Die Teilnehmer des Jubiläumstreffen vor der Ka 6 (v.l.): Rolf Brettmann, Alois Zellner, Henry Seifert, Peter Volz, Martin Heide, Hermann Deutschenbaur.

Glückwünsche zum ersten Alleinflug

“Besondere Glückwünsche” erhielt der 16-jährige Flugschüler Moritz Herzog jüngst auf dem Flugplatz in Gauchsdorf von seinen Segelflugkameraden der Fliegervereinigung Schwabach.

Glückwünsche, weil er seine ersten drei Alleinflüge im Segelflugzeug absolviert hatte. Besonders, weil es Fliegertradition ist, dem Alleinflug-Novizen erst mal gründlich den Hintern “zu versohlen”. Dabei sind die Segelflieger natürlich keineswegs eine grausame Gemeinschaft. Die symbolischen “Schläge” auf das Hinterteil haben einen sehr pragmatischen Hintergrund. Die Flugzeuge sind heute mit hochmodernen Instrumenten, auch als Avionik bezeichnet, ausgestattet. Diese zeigen sehr genau an, wo das Segelflugzeug steigt oder sinkt. Das wahre Gespür für die Thermik aber sitzt bei den Piloten im Po. Nicht ohne Grund sagt man sehr gute Piloten fliegen “mit dem Hintern”.

Moritz Herzog aus Schwabach hat seine

Ausbildung bei der Fliegervereinigung im August des vergangenen Jahres begonnen. Nach einem Jahr unter den Augen der ehrenamtlichen Fluglehrer hatte er alles Wichtige über Start und Landung,



Geschafft: Moritz Herzog nach seinen erfolgreichen Alleinflügen.

Kurvenflüge und Verhalten in Notfällen gelernt und absolvierte unter Aufsicht von Fluglehrer Dr. Stefan Wittmann seine drei Alleinflüge ohne Probleme. Bis Moritz Herzog ohne die wachsamen Augen eines Fluglehrers starten darf, wird jedoch noch etwas Zeit vergehen. Denn neben der praktischen Fliegerei gilt es auch noch entsprechendes Theoriewissen aufzubauen und dafür eignet sich der Winter natürlich ideal. In der kommenden Zeit werden weitere Alleinstarts sowie Flüge mit Fluglehrern absolviert, die das sichere Beherrschen des Flugzeuges, das Aufspüren und Ausnutzen der Thermik sowie die Streckenflugtaktik weiter schulen.

Insgesamt konnten in diesem Jahr fünf Flugschüler der Fliegervereinigung ihren ersten Alleinflug feiern, was Beleg für eine erfolgreiche Jugend- und Nachwuchsarbeit in der Fliegervereinigung Schwabach-Büchenbach ist.

Text/Foto: FV Schwabach

Himmlisches Geschenk zum 90. Geburtstag

Im gesegneten Lebensalter noch einmal der Mutter Erde entschweben und im “weißen Kranich” über den Vorspessart-Wäldern mit Bussarden kreisen – diesen Wunsch hat sich Karl-Heinz Streiter aus Aschaffenburg erfüllt.

Der Flugsportclub Altfeld überraschte das langjährige Vereinsmitglied zum 90. Geburtstag mit diesem wahrhaft himmlischen Geschenk.

Vorsitzender Jürgen Denk, der die Fluglehrer-Lizenz für Segelflugzeuge besitzt, lud Streiter zu einem Rundflug im doppel-sitzigen Segler vom Typ ASK 21 ein. Als er dem rüstigen Passagier, der noch im Seniorenalter selbst dem Segelfliegen frönte, andeutete, dass er auf dem Vordersitz des Seglers Platz nehmen dürfe, habe er bei seinem “Mitflieger” plötzlich “ein breites Grinsen zwischen beiden Ohrläppchen” ausmachen können. Dass er nämlich an seinem Neunzigsten noch einmal dem

Steuerknüppel ganz nah sein dürfe, das hatte der rüstige Senior nicht zu träumen gewagt. Zum Flugtermin war er mit seinem in Kanada lebenden Sohn und seiner Schwiegertochter gekommen.

Bald nach dem Start fühlte sich Karl-Heinz Streiter im “siebten Fliegerhimmel” angekommen. Er durfte nämlich selbst den Segler pilotieren. Rasch wurden Erinnerungen an seine eigene Aktiven-Zeit wach. “Kaum hatte er die ersten thermischen Auftriebs-hilfen unter den Tragflächen verspürt, war es um ihn geschehen”, schildert Jürgen Denk die Cockpit-Erlebnisse seines Flug-gastes.

Jeder noch so leichte “Lupfer” wurde von Streiter so lange ausgekurbelt, bis die Sonne den Thermik-Ofen ausgehen ließ, beobachtete Denk weiter. Als sich der “Ausflug” dem Ende näherte, erkundigte sich Streiter noch nach der Möglichkeit einer fliegerischen Zugabe. Der 90-Jährige wollte von Denk wissen, ob er in seinem Alter “Steilkreisen und Fahrtkurven” noch vertrage. Das tat er – und zwar ohne Probleme. Sie waren das “i-Tüpfelchen” seines Geburtstagsgeschenks.



Rundflug über die Heimat zum 90. Geburtstag.

Text/Foto: Günter Reinwarth

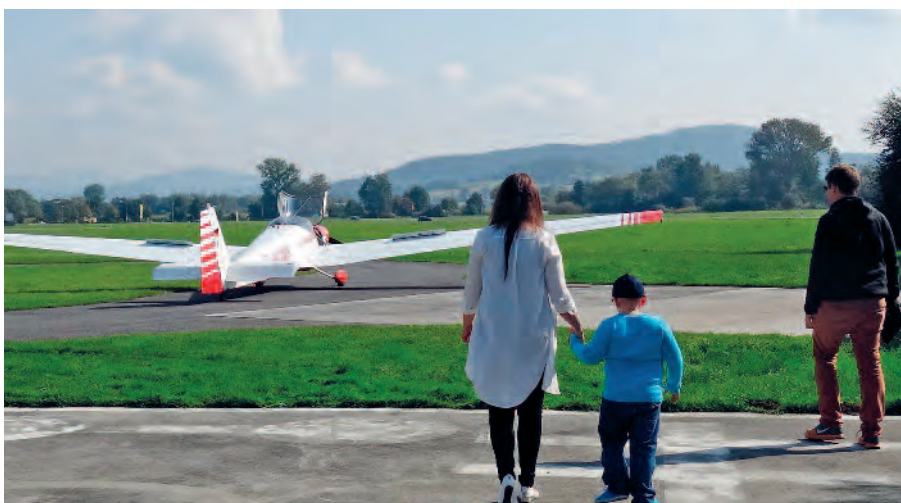
Mit Traumzeit zwischen Himmel und Erde – SSV Cham unterstützt “Verein Traumzeit”

Der Segelflug-Sportverein Cham ermöglichte zusammen mit dem “Verein Traumzeit” krebserkrankten Kindern und ihren Familien die Faszination des Fliegens zu erleben.

Am 24. September ging es hoch her am Segelfluggelände Cham-Janahof. Über 40 Kinder und Eltern waren der Einladung des SSV Cham und des Vereins Traumzeit gefolgt. Das Ziel des Tages: Den betroffenen Familien einen möglichst unbeschweren und unvergesslichen Tag zu bereiten. Was diese mitgemacht haben, wünscht man nicht einmal seinem schlimmsten Feind. Die Kinder haben oder hatten Krebs, erlitten teilweise auch Rückfälle.

Hier kommt der “Verein Traumzeit” ins Spiel. Er hat sich auf die Fahne geschrieben, krebserkrankten Kindern Herzenswünsche zu erfüllen. Das hilft ihnen, während der Krankenhausaufenthalte und der nahezu endlosen Therapien, den Mut nicht zu verlieren.

Schon zum wiederholten Male unterstützen der SSV Cham und seine Mitglieder den Verein bei seinem Anliegen. Jeder trug seinen Teil bei, in Form einer kleinen Spende oder auch als Helfer am Aktionstag. Bereits ab Vormittag starteten nahezu pausenlos eine viersitzige Robin sowie zwei Motorsegler zu Rundflügen mit den Kindern, ihren Geschwistern und Eltern. Dazwischen gab es Essen vom Grill und



Yannik und Mama auf dem Weg zum Flugzeug.

später Kaffee und selbstgemachten Kuchen.

Mit dabei war unter anderem der neunjährige Yannik. Er hat bereits einen Gehirntumor sowie ein Weichteilsarkom hinter sich und erlitt im letzten Jahr einen Rückfall. Zusammen mit Mama Michaela durfte er zunächst in der viersitzigen Motormaschine Platz nehmen, bevor er sich zu mir in den Motorsegler traute. “Und, freust du dich schon?” – “Mhm.”. Ein bisschen zögerlich kam das schon. Aber gut, in dem Alter hätte ich da sicher auch einen Riesen-Respekt gehabt. Ich setze Yannik ein Headset auf und starte den Motor, während er mir sehr genau zuschaut. “Wenn du willst, kannst du mir helfen: Die drei



Yannik in der Robin.



Gruppenbild von Traumzeit e.V. und einigen Helfern des SSV Cham.

Fotos: “Verein Traumzeit”



Der Vereinsvorstand Holger Adam mit einem Schützling des "Verein Traumzeit".

Schalter da nach oben legen." Yannik schaltet Positionslichter, Kreiselgeräte und GPS ein – und seine Hand wandert sofort an den Steuerknüppel. Das Eis ist wohl gebrochen. Auf die Frage, ob er denn startbereit ist, kommt jetzt ein schnelles und sicheres Ja. Wir heben ab und fliegen entlang der ersten Hügel des bayerischen Waldes. Yannik aber interessiert sich weniger für die Landschaft, als für die Vorgänge im Cockpit. Ich lasse ihn auch mal steuern. "Voll cool." Nach etwa 15 Minuten landen wir wieder und ich helfe Yannik beim Aussteigen. Nach zwei weiteren Kids tausche ich mit einem anderen Piloten. Yannik läuft jetzt völlig

selbstsicher über den Flugplatz und kommt später nochmal zu mir. "Das nächste Mal flieg i wieder mit dir!" Das freut mich natürlich.

Noch bis in den Nachmittag hinein beherrschen die Kinder den Flugplatz. Manche dürfen sogar zwei oder drei Mal abheben. Einige Herzenswünsche konnten wir da mit Sicherheit erfüllen – und ein paar Kids wollen jetzt Pilot werden. Ich hoffe jedenfalls, Yannik beim nächsten Mal wieder zu sehen. Diese Kooperation mit "Verein Traumzeit" wird sicher nicht die letzte gewesen sein.

Jonas Blahnik

Zielgenau trotz Hitzestau

Alle Jahre wieder gegen Ende der Flugsaison heißt es für unsere Piloten, ihre Treffsicherheit beim Ziellandewettbewerb in Altötting unter Beweis zu stellen. Diese Veranstaltung, die zwischen der Luftsportgruppe des SV-Wacker Burghausen und der FG Alt-/Neuötting durchgeführt wird, ist mittlerweile fester Bestandteil im Kalender beider Vereine und wird jedes Jahr am Flugplatz in Altötting auf der Osterwies durchgeführt.

Dieses Jahr war es am 10. und 11. September wieder mal so weit. Bei traumhaftem Spätsommerwetter um die 30 °C und nur minimalem Wind kamen die Piloten diesmal nicht nur wegen des fliegerischen Wettbewerbs ins Schwitzen. Das Starterfeld war mit 15 Teilnehmern etwas kleiner

als in den vergangenen Jahren. Dies änderte aber nichts am Regelwerk. Ziel war es, möglichst punktgenau auf einer einen Meter breiten Markierung zu landen, um 100 Punkte zu erreichen. Für zu kurze Landungen wurden pro sechs Meter 20 Punkte, für zu lange Landungen pro sechs Meter zehn Punkte abgezogen. Wie üblich konnte man im Laufe der zwei Tage alle Arten von Landungen sehen. Von den extrem genauen, hochdotierten Landungen bis hin zu den eher abseits liegenden, die weniger bis gar keine Punkte einbrachten. Auch der ein oder andere Plumps war wieder dabei. Nach dem ersten Wertungstag lag die Führung zunächst fest in den Händen der Gäste. Den ersten Platz belegte Christian Forster vom SV-Wacker Burghausen, gefolgt von Florian Bubl, dem einzigen Teilneh-

mer unseres Partnervereins FC Kirchdorf/Inn. Komplettiert wurde das Führungstrio des ersten Tages von Martin Röckl, ebenfalls Burghausen. Allerdings versuchten am zweiten Wertungstag noch einige Piloten dieses Führungstrio zu überholen. Speziell die Gastgeber aus Altötting wollten noch etwas an der Reihenfolge ändern. So gelang es doch tatsächlich Simon Ehrenscheidtner, dem Vorstand der Altöttinger, sich noch auf den dritten Platz vorzuschieben. Die ersten beiden Plätze blieben aber unverändert.

Eine rundum gelungene Veranstaltung fand am Sonntagabend mit der Siegerehrung bei immer noch äußerst angenehmen Temperaturen ihren Abschluss.

Text/Foto: Christian Forster



Siegerehrung beim Altöttinger Ziellandewettbewerb.

Himmliche Grüße im Doppelpack



Eine alte Weisheit sagt, Flugsport verbindet. Wie sehr das zutrifft, stellen der Piper-Pilot Stefan Junghans aus Dörfles-Esbach und der Modellflieger Stefan Kraft aus dem oberbayerischen Burgkirchen eindrücklich unter Beweis.



Wie die beiden Stefans erzählen, hat es sich vor zwei Jahren beim Flugtag in Altötting ergeben, dass man enger zusammenrückte. Nicht nur am Boden, wie die beiden versichern, denn nicht nur Stefan Junghans war mit seinem Flugzeug als Bannerschlepper eine Attraktion bei dem Fliegerfest.

Gleiches hatte auch der Burgkirchner zu bieten, nur eben ein paar Nummern kleiner. "Damals war ich mit einem nicht maßstabsgetreuen Modell am Flugplatz, an dem ein Werbebanner fürs Fliegerfest befestigt war", sagt er. Schnell sei er damals mit dem "großen Bruder" ins Gespräch gekommen und dabei sei die Idee gereift, eine Formation zu versuchen. Nachdem der Vertreter des Luftamtes, der sich auch die Vorführungen in Altötting anschaute, seine Zustimmung gegeben hatte, wurde die Idee gleich in die Tat umgesetzt. "Es klappte gleich von Anfang an recht gut", versichern die beiden Piloten. So wurde auch der Kontakt weiter gepflegt und die Idee, es wieder einmal zu tun, ließ die be-

geisterten Flieger nicht mehr los. Ganz heimlich, still und leise machte Stefan Kraft in seinem Keller in Burghausen Nägel mit Köpfen und baute eine mit 2,80 Meter Spannweite maßstabsgetreue Kopie der legendären Burda-Piper, die in einem Coburger Hangar ihre Heimat hat. "Fast zwei Monate war mein Mann praktisch ein Kellerkind, denn er kam nur zum Essen und Schlafen nach oben", scherzt die Ehefrau von Stefan Kraft. Aber was er anschließend mit stolz geschwellter Brust präsentierte, hat den etwas schief hängenden Hausfrieden schnell wieder gerade gerückt, sagt die ebenfalls vom Luftsport begeisterte Ehefrau des Modellfliegers.

"Es ist eine absolute Kopie vom Original, allerdings im Maßstab 1:4. Alles passt, auch bei der Lackierung wurde auf jedes Detail geachtet", versichert Stefan Kraft. Der letzte Schritt zum Zwilling-Outfit sei nur noch das Banner gewesen, natürlich ebenfalls im Maßstab 1:4.

Bei der Beschaffung des guten Stücks kam dann wieder Stefan Junghans ins Spiel, der schon einige Banner für verschiedene Anlässe im Hangar der Burda-Piper deponiert hat. Doch so einfach, wie eigentlich gedacht, sei es schließlich doch nicht gewesen: ein Werbeträger aus reißfestem Stoff, von sechs Metern Länge und einer Höhe von eineinhalb Metern konnte maschinell nicht gefertigt werden. Nach gutem Zureden hatten es die bei-

den jedoch geschafft, den Banner-Hersteller zu überreden, das im Original 4,90 Meter hohe und 18 Meter lange Banner im passenden Maßstab zu fertigen. Als kleine Gegenleistung durfte sich der Hersteller mit einem kleinen Reklame-Schriftzug auf dem Unikat verewigen.

Nun stand natürlich der mit Spannung erwartete Praxistest auf dem Programm, der mit dem Segen des Luftamts Nordbayern am 1. September in Coburg über die Bühne ging. Gleich nachdem die "große" Piper das Banner im Flug aufgenommen hatte, startete auch Stefan Kraft mit der kleinen Schwester von der Brandensteinsebene und steuerte sein Modell mit



einem Sicherheitsabstand neben die Piper von Stefan Junghans. Sämtliche Bedenken über einen sehr engen Rahmen, den das Luftamt für den Modellflieger vorgegeben hatte, waren schnell zerstreut. Die Formation klappte gleich von Anfang an wie am Schnürchen und man musste schon genau hinsehen, um das Original vom maßstabsgetreuen Duplikat zu unterscheiden. Auch das Banner des Modells verhielt sich genau wie gewünscht und kündete, wie auch das der großen Schwester, aus luftiger Höhe von einem Fliegerfest.

"Ein bisschen müssen wir noch feilen, dann sind wir als Duo ganz sicher eine Attraktion bei diversen Flugveranstaltungen", sind sich die beiden Flug-Enthusiasten sicher. Das sei aber nur ein Nebeneffekt, denn der Spaß an der Sache ist es, der die beiden Stefans ein Lächeln ins Gesicht zaubert. Ganz unabhängig von der Größe des Fluggeräts, denn wie eingangs schon erwähnt, verbindet der Flugsport, ganz gleich, ob es sich um ein motorgetriebenes oder ein Segelflugzeug handelt. Wie man sieht, spielt die Größe des Fluggeräts dabei keine Rolle, "denn Flieger ziehen einfach immer an einem Strang", sagen Piper-Pilot Stefan Junghans und Modellflieger Stefan Kraft einstimmig.



Vater und Sohn – die Piper in Original- und Kleinformat.

Text/Fotos: Ulrich Braune

60 Jahre Modellflug im Aero-Club Ansbach

Freiflug-Jubiläumswettbewerb am 16. Oktober 2016 in Büchelberg



Am 09. März vor 60 Jahren gründete Ingenieur Fritz Bruder die Modellfluggruppe des Aero-Club Ansbach, in der anfangs nur Freiflug betrieben wurde. Noch lebende Gründungsmitglieder sind Walter Winkler, Günter Adelhard (beide AC Ansbach) und Eugen Antoniak (Goslar).

Letzterer hat seinen Traum vom eigenen Fliegen bei der Bundeswehr umgesetzt und ist Mach 2-Pilot geworden. Walter Winkler wurde Segelflieger und schulte als erster Segelflugschüler auf einem Doppelsitzer. Er war jahrzehntelang 1. Vorsitzender des Aero-Club Ansbach.

Günter Adelhard blieb beim Modellfliegen, ist seit 1972 Freiflugreferent im Aero-Club Ansbach und hat im Freiflug viele Bayerische und einige Deutsche Meistertitel errungen.

Der Gründer Fritz Bruder übte den Vorsitz drei Jahre aus. Ihm folgte von 1959 bis 1981 Karl Müller, der 1978 die Europameisterschaft im Freiflug auf dem Modellflugplatz in Herrieden-Stadel organisierte, die zweifellos ein Höhepunkt in der Vereinsgeschichte war.

1981 erfolgte die Trennung der Modellflugabteilung in Fernlenkflug und Freiflug.



Die Gründungsmitglieder Walter Winkler (rechts) und Hans-Günter Adelhard (mit F1H-Segelflugmodell) im Gespräch mit Wettbewerbsleiter Peter Hertlein (Mitte). Foto: Roland Moschkau

Die Freifluggruppe gab sich den Namen "Modellflugsportgruppe Gustav Weißkopf Leutershausen im Aero-Club Ansbach", geführt wird sie seitdem von Hans-Günter Adelhard und Martin Jendretzke. Ihr neues Fluggelände wurden die Wiesen westlich von Büchelberg bei Leutershausen. Neben einigen B-Kader-Wettbewerben, Bayerischen Meisterschaften und jährlich einem stattfindenden Teilwettbewerb zur Bayerischen Meisterschaft wurden die Deutschen Meisterschaften im Freiflug 1993, 1995 und 2001 veranstaltet. Zum Jubiläumswettbewerb kamen bei spätsommerlichem Wetter über 20 Freiflugsportler, die fünf Durchgänge fliegen mussten. Beide Segelfluggklassen wurden erst nach dem Stechen entschieden.

Den F1H-Weißkopf-Cup und F1H-Wanderpokal gewann Marco Beetz, den F1A-

Weißkopf-Cup und F1A-Wanderpokal Ralf Unbehaun (beide Bad Rodach). Der F1A-Team-Wanderpokal ging an den MBC Rodach. Den Nöttl-Pokal für den besten F1A-Weißkopf-Flieger errang Peter Hertlein. Jeder Teilnehmer erhielt einen Jubiläums-Aufkleber sowie eine Urkunde.

Bei seiner Begrüßung würdigte der 1. Vorsitzende des Aero-Club Ansbach Dr. Thomas Kuhn die Verdienste Adelhards. Dieser dankte bei der Siegerehrung den Spendern von Sachpreisen, darunter Ehrenmitglied Ludwig Feuchtenberger und Roland Bruder und im Namen aller Teilnehmer bedankte er sich bei Wettbewerbsleiter Peter Hertlein sowie den Auswertern Gabi und Roland Moschkau.

Hans-Günter Adelhard

Konfirmandenfliegen am Flugplatz Pömetsried

Jugendförderung der etwas anderen Art: Um Jugendliche für das Fliegen zu begeistern und potenziellen Pilotennachwuchs zu gewinnen, hatte Martin Peschke von der Sportfliegergruppe Werdenfels den Konfirmandenjahrgang seines Sohnes zu einem "Tag auf dem Segelflugplatz" eingeladen.

zweites Mal, so dass die gesamte Gruppe am Ende des Tages nach 16 Windenstarts über drei Stunden in der Luft war. Abends "mussten" dann gemeinsam mit den Helfern auf der Terrasse mit Zugspitzblick noch Hamburger gegrillt werden, eine sehr "lästige Pflicht". Zwei der jungen Damen haben sich bereits für

einen Segelkunstflug angemeldet, einer der Teilnehmer hat sich ausführlich nach der Dauer und den Kosten der Segelflugausbildung erkundigt. Auf jeden Fall sind es für die Konfirmanden bleibende Erinnerungen.

Text/Foto: Martin Peschke

Neun Jugendliche, darunter fünf junge Damen, folgten der Einladung und trafen sich am 08. September auf dem Segelfluggelände Pömetsried bei Ohlstadt.

Nach einer Einführung in die Verhaltensregeln auf einem Fluggelände erfuhren die Jugendlichen, warum ein Flugzeug fliegen kann und weshalb Segelfliegen ein Teamsport ist. Danach hatten alle die Gelegenheit, in der ASK 21 oder dem Duo-Discus des Vereins einen Windenstart zu erleben.

Alle Teilnehmer sind mit dem Segelflugzeug geflogen, der längste Flug dauerte fast eine Stunde. Einige der Jugendlichen flogen vor lauter Begeisterung noch ein



Bei bestem Wetter konnten die Jugendlichen mit den Segelflugzeugen in die Lüfte abheben.

Hallenplätze

für Ihr Flugzeug/ Luftsportgerät in Oberfranken

EDNZ

Keine Lust auf teure Hallenplätze? Wir haben die Lösung!

- Sichere, preiswerte Hallenplätze zum unkomplizierten Ein- und Aushallen
- Platz für Motorflugzeuge, Segelflugzeuge, Motorsegler, Ultraleichtflugzeuge, Gyrokopter, Segelfluganhänger
- Attraktiver Flugplatz mit perfekter Infrastruktur und 600 Meter Asphaltbahn

Interesse?

Luftsportgruppe Münchberg e.V.
Sonderlandeplatz Zell-Haidberg EDNZ

eMail: lsg-muenchberg@gmx.de
www.zell-haidberg.com



Zehn Jahre Isar Segelflugcup

Moosburger Segelflieger holen sich die Teamwertung zum vierten Mal in Folge

Der Isar Segelflugcup wird zwischen den drei Vereinen LSV Albatros (Flugplatz Gammelsdorf), LSV Landshut und FC Moosburg ausgetragen. Ziel ist es, den Streckenflug, die Jugendarbeit und die Zusammenarbeit der Vereine zu fördern.

Gestartet wird in drei Klassen: Junioren, Club (nur Vereinsflugzeuge) und Mannschaftswertung. Zusätzlich wird ein Ranking über die weitesten und schnellsten Flüge der Saison geführt. Gewertet wird nach den Regeln des Online-Contest (OLC Segelflug), dabei zählen nur Flüge mit Start in Gammelsdorf, Landshut und Moosburg, im Zeitraum von April bis Ende August des Jahres.

Die Siegerehrung des Isar Segelflugcups 2016 fand im Clubheim des Fliegerclubs "Moosburg auf der Kippe" mit über 40 Piloten der drei teilnehmenden Vereine statt. Insgesamt wurden im Rahmen dieses Wettbewerbs über 50.000 km motorlos zurückgelegt, dabei dreizehnmal Einzelstrecken von mehr als 500 km.

In der wichtigsten Wettbewerbsklasse, der Mannschaftswertung, holten sich die Moosburger souverän den Sieg – und das zum vierten Mal in Folge – gefolgt vom LSV Albatros und dem LSV Landshut. Besonders erfreulich war die hohe Anzahl der Nachwuchspiloten, die entweder jünger als 25 Jahre sind oder den Flugschein

vor weniger als vier Jahren erworben haben. In der Juniorenwertung zählen die zwei weitesten Streckenflüge. Bei den insgesamt zwölf Junioren setzte sich der Moosburger Sebastian Walter mit Streckenflügen über jeweils 500 km und 400 km durch. Auf Platz zwei Michael Schönauer, der den Flugschein vor vier Jahren erhielt, knapp gefolgt von den zwei Moosburger Nachwuchstalenten, seinem 18-jährigen Sohn Bernhard Schönauer und

dem 17-jährigen Christian Hanke. In der Clubklasse werden ebenfalls die zwei weitesten Flüge gewertet, welche ausschließlich auf Vereinsflugzeugen absolviert werden dürfen. Hier holte sich Josef Rauhmeier mit Co-Pilot Erich Heimerl vom LSV Albatros den Sieg. Sie flogen jeweils Strecken über 500 km und 300 km. Auf Platz zwei landete Oliver Lärz, ebenfalls vom LSV Albatros, gefolgt vom Moosburger Bernhard Schönauer.



Die siegreichen Junioren vom FC Moosburg mit Sieger Sebastian Walter und dem Zweitplatzierten Bernhard Schönauer.



Das Moosburger Team gewann souverän die Mannschaftswertung.

In der Kategorie der weitesten und schnellsten Flüge, an der auch Privatflugzeuge teilnehmen, konnte Bruno Bayerköhler mit einem Streckenflug von 658 km die meisten Punkte holen und mit 123 Speedpunkten in einem Zeitfenster von zweieinhalb Stunden die höchste Geschwindigkeit vorlegen.

Ein besonderer Dank geht an die Sponsoren des Cups, Reinhard Blum, Axel Ziegenmeyer, Franz Kellner und Andreas Lechner.

Ein großes Lob gab es auch an das Moosburger Bewirtungsteam, das die Abschlussfeier mit einem deftigen Essen und leckeren Nachspeisen umrahmte.

Text/Fotos: Bruno Bayerköhler



Die Clubklasse gewann Josef Rauhmeier vom LSV Albatros; Platz drei erzielte Bernhard Schönauer aus Moosburg. Von links nach rechts: Bernhard Schönauer, 3. Platz Clubklasse; Wettbewerbsleiter Bruno Bayerköhler; Sieger Josef Rauhmeier.

Fliegendes Denkmal “Weihe” wieder in der Luft

Sollte in der kommenden Flugsaison am weiß-blauen Himmel ein historisches Holz-Segelflugzeug mit seltsamen Kennzeichen auftauchen, gibt es sicher lange Hälse. Was es damit auf sich hat, erläutert der Buchautor, Pilot und Oldtimerfan Peter Ocker aus Ettlingen.

Als ich 1994 mir diese Weihe kaufte, war klar, dass irgendwann eine umfangreiche Grundüberholung anstehen würde. Im Jahr 2009 war es dann soweit und “geschwind neu bespannen” stand auf dem Plan der Winterarbeit. Doch schließlich sollte es sechs Jahre dauern, denn neben einigen Notwendigkeiten seitens des Flugzeuges und Forderungen des Prüfers waren vor allem die eigenen Wünsche dafür ausschlaggebend. Die erste Idee “Selbermachen” scheiterte an eigener Freizeit und der Werkstattfrage. Schon der Kostenpunkt “Halle mieten und auf Temperatur halten” entpuppte sich in der Planung zu einem “Fass ohne Boden”. Daher fiel die Wahl auf professionelle LTBs, von denen es in Bayern – Gott sei Dank – hinreichend oldtimererfahrene Betriebe gibt. Während die Holzarbeiten bei Christian Fröhlich in Walchshofen bei Aichach erledigt wurden und Bitz Flugzeugbau Augsburg einen neuen Beschlag beisteuerte, ging es zur Lackierung in den LTB Eichelsdörfer nach Bamberg. Der Holzflieger war in sehr gutem Gesamtzustand, hatte jedoch an einigen Stellen über die Dauer seines bisherigen Lebens



Erster Ausflug mit der Weihe über der Schwäbischen Alb.

Foto: Wolfgang Kizler

stark gelitten: unschöne Reparaturstellen, wellige Ruder, abgenutzte Endleisten und ein Cockpit der 80er-Jahre sollten beseitigt werden. Der selbstgesetzte Anspruch war hoch, und getreu dem Motto “wenn scho, dann g’scheit” summierten sich die Arbeitsstunden dutzendweise. Die meisten Arbeiten sieht man heute nicht mehr, und gerade als es zum Schluss schnell gehen musste, trat ich auf die Bremse: schließlich machen die fünf Prozent der

Arbeit über 95% der Optik aus. Das gilt sowohl für “echte Flieger” als auch für Modellflieger!

Dank des Denkmal-Status in Baden-Württemberg segnete das LBA eine Anbringung des regulären Kennzeichens am Rumpfen ab. Die lange Kennung, eigentlich eine reine “Dekoration”, hat ihr Vorbild an einer Weihe welche 1943 auf dem Hornberg flog. Im Kennzeichen ist daher die Heimat “Baden-Württemberg”,

dem damaligen Luftgau Nr. 15, enthalten. Sollte also in der nächsten Saison dieses württembergische Flugzeug, stationiert in Aalen-Elchingen, am bayerischen Himmel auftauchen, ist eins gewiss: dank bayerischem Handwerk ist es wieder in der Luft.

Auf der Internetseite www.peterocker.de/aktuelles/weihe-d-0700 ist ein 24-seitiges pdf-Dokument "Lebenslaufdokumentation Weihe D-0700" zum kostenlosen Download verfügbar, in welchem sich jeder Geschichtsinteressierte, aber auch Werkstattleiter und Flugzeugbauer jeder Art eigene Erlebnisse wiederfinden können. Es gibt wertvolle Hinweise und lässt jeden Leser auf die Entdeckungsreise im Inneren eines alten Holzflugzeuges gehen.

Die Seite gibt auch Einblicke in das zweibändige Buch "Hans Jacobs – Pionierleben im Flugzeugbau", in welchem das Leben und Werk des genialen Flugzeugkonstruktors (der eigentlich gelernter Schiffsbauer war) reich bebildert und tiefgründig recherchiert beschrieben wird. Wer also noch ein Weihnachtsgeschenk



Die restaurierte Weihe erstrahlt im Sonnenaufgang.

Foto: Alexander Gilles

braucht, es ist bestellbar oder beim Autor in Ettringen (Landkreis Unterallgäu) selbst abholbar.

Die Grenze zwischen Enthusiasmus und Wahnsinn ist fließend. Aber man kann

damit ganz gut leben, denn es ist auch Lebensqualität – in diesem Fall sogar "Flugqualität".

Peter Ocker

Nachrufe

LSG Bayreuth trauert um Egon Wolff

Die Luftsportgemeinschaft Bayreuth trauert um ihr langjähriges Mitglied Egon Wolff. Egon ist bereits 1950, im Jahr der Gründung, dem Verein beigetreten und war somit zuletzt das einzige aktiv gemeldete Mitglied des Vereins aus dem Gründungsjahr.

Er fing mit dem Modellbau an, als die Besatzungsmächte den Modellflug noch verboten hatten und blieb seinem Sport bis zum Umzug in ein Pflegeheim vor zwei Jahren treu. In der Modellfluggruppe war er besonders um die Gewinnung von junglichem Nachwuchs bemüht. Auf ihn geht die jährliche Beteiligung der LSG an der Kinderspielstadt "Mini-Bayreuth" zurück, die heute von Heiner Spiegelhauer fortgeführt wird. Außerdem war er mit dem Modellflug-Bastelstand oft auf anderen Festen, z.B. bei benachbarten Sportvereinen, vertreten. Damit hat Egon nicht nur die Ideen des Modellbaus unter die Kinder gebracht, sondern auch den Kontakt der LSG zu anderen Sportvereinen der

Stadt gestärkt. Der selbstständige Kaminbauer wollte neben der Modellfliegerei auch die manntragende Fliegerei erleben. Ende der 80er, als die Kinder aus dem Größten heraus waren, entschloss er sich, die Ausbildung zum Segelflieger zu beginnen, mit 60 Jahren kam noch der Motorseglerschein hinzu. Bis 2001 kam er auf insgesamt 1.058 Starts und 307 Stunden. Mit dem Motorsegler unternahm er auch große Streckenflüge durch Deutschland und folgerichtig musste die G 109 auch seine Modellfliegerflotte bereichern.

Somit war Egon auch auf beiden Bayreuther Flugplätzen zu Hause: Auf dem Modellfluggelände und am Verkehrslandeplatz. Das samstäglige Grillen am Flugplatz entwickelte sich mit der Zeit zu einem Fixpunkt für Egon und seine Frau Uschi. Zusammen mit ihr war er auch als Helfer bei vielen Veranstaltungen beider Sportgruppen engagiert, der Höhepunkt war dabei natürlich die Segelflug-WM 1999.



Egon Wolff. Foto: Archiv LSG Bayreuth

Vor etwa zwei Jahren wurden bei Egon Zeichen einer Demenz deutlich, recht bald musste er in ein Pflegeheim umziehen und dadurch auch das Modellfliegen beenden. Egon Wolff ist am 1. September 2016 verstorben. Die Luftsportgemeinschaft Bayreuth e.V. wird ihm ein ehrendes Gedenken bewahren.

Der Vorstand der Luftsportgemeinschaft Bayreuth e.V.

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), Annabelle Menzner (AM)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 1-2017 ist der 07. Februar 2017.

FVG Schwabach trauert um Hans Schmidt und Willi Sauer

Die Fliegervereinigung Schwabach hat in diesem Jahr zwei verdiente Mitglieder verloren. Zunächst verstarb Hans Schmidt, der 50 Jahre lang Mitglied der Fliegervereinigung Schwabach war. Als begeisterter Flieger hat er sich auch als passives Mitglied noch aktiv in unser Vereinsleben eingebracht. In seiner Zeit als Vorstand der Fliegervereinigung hat er die Modernisierung des Flugzeugparks in Angriff genommen und bei der Planung einer befestigten Bahn wegweisende Entscheidungen für die Zukunft unseres Vereins getroffen.

Auch nach seiner Zeit als Vorstand ist er den Funktionsträgern mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

Ebenso trauern wir um unseren langjährigen Fliegerkameraden Willi Sauer, der im August nach langer Krankheit verstarb. Auch er war für die Fliegervereinigung über viele Jahre hinweg eine hilfreiche Stütze und galt als sehr hilfsbereit, wenn es darum ging, an Wochentagen als Flugleiter den Flugbetrieb am Flugplatz Schwabach-Büchenbach zu ermöglichen.

Wir werden Hans und Willi nicht vergessen und ihnen ein ehrendes Gedenken bewahren.

Der Vorstand für die Fliegervereinigung Schwabach

Rieser Flugsportverein trauert um Manfred Strobel

Nach 45 Jahren Mitgliedschaft verliert der Rieser Flugsportverein mit Manfred Strobel einen liebenswerten Freund sowie einen leidenschaftlichen Flieger. Mit großem persönlichen Einsatz engagierte er sich 14 Jahre ehrenamtlich in der Vorstandschaft, davon sechs Jahre als 1. Vorsitzender. Unter seinem Vorsitz wurde die Start- und Landebahn verlängert, ein Ultraleichtflugzeug angeschafft sowie die Vereins-Flugschule um die Sparten Ultraleicht- und Hubschrauber-ausbildung erweitert.

Als sportlicher Höhepunkt erfolgte im Jahre 2006 die Austragung der Ultraleicht-Europameisterschaft am Flugplatz Nördlingen.

Für die Organisation der Hubschrauber Weltmeisterschaft wurde ihm im Jahre 2000 der Ehrenpreis des Rieser Flugsportvereins verliehen. Für seine Verdienste für den Verein wurde er im Jahre 2011 mit der Ehrenmitgliedschaft des Rieser Flugsportvereins ausgezeichnet. Im selben Jahr würdigte der Luftsport-Verband Bayern ihn mit der goldenen Ehrennadel für seine Verdienste um den Flugsport.

Sein Verlust reißt eine große Lücke in die Vereinsgemeinschaft. Seine Begeis-



Manfred Strobel.

Foto: Rieser Flugsportverein

terung für das Fliegen sowie sein verantwortungsvolles Wirken zum Wohle des Vereins wird uns immer Vorbild sein. Wir werden ihm stets ein ehrendes Gedenken bewahren.

Bernd Sokolowsky

Sicher vom Abflug bis zur Landung

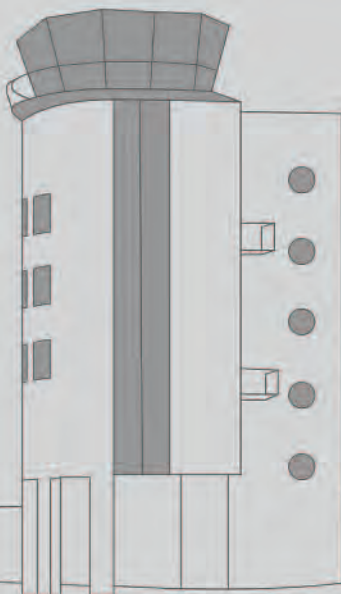
Juristische und fachliche Kompetenz für die Luftfahrt aus einer Hand

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



NEU: Büro am Flughafen Augsburg, Flugverkehrskontrollturm EDMA, Flughafenstr. 6, 86169 Augsburg

Kanzlei Murnau am Staffelsee, Straßäcker 21, D-82418 Murnau

Zentrale Postanschrift: Kanzlei Frank Dörner, Postfach 1123, D-82414 Murnau

T. +49 (8841) 62876-60, F. +49 (8841) 62876-61, doerner@air-law.de, www.air-law.de

air-law.de