



Luftsport *Touch the sky* in Bayern

Ausgabe 3-2017



VERBAND

Neu: Kenntnisnachweis Modellflug online

TECHNIK

Lösung für 8,33 kHz-Funkgeräte

SPORT

Zwölf neue Segelfuglehrer für LVB-Team

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

Fragen an die Parteien zur Bundestagswahl	4	LVB-Kappenflugseminar	27
EDITORIAL	5	2. Funwettbewerb des Raketenmodellflugvereins	28
VERBAND		Online-Antrag für FAI-Sportlizenz	28
Bayerische Fliegerärztetagung 2017	6	Bavarian-Open beim AeC Teuschnitz	29
LVB-Mitglieds- und Versicherungsnachweis	7	Bavarian Open 2017 – Modellsegelflug in Kulmbach	29
LVB-Vorstandssitzung – Planungsarbeit und Tagesgeschäft	7	LIMA-Lehrgang Beilngries	30 - 31
LRSt-Lehrgang für Führungspersonal	8 - 9	Alpen-LIMA 2017 ... oder: Die perfekte Woche	32 - 33
“LVB-Rundum-Sorglos-Versicherungspaket” für Vereine und Piloten	9	Meisterliche Leistung bei Frauen-Segelflug-WM	34
24 neue LRSt-Luftbeobachter	10	Internationaler Bayreuth-Wettbewerb 2018	35
DTO statt ATO – wird dann alles anders?		76. Deutscher Segelfliegertag am 04.11. in Hagen	35
Gesprächsrunde mit bayerischen Luftfahrtbehörden	11 - 12	Lizenz zum Schulen – LVB-Fluglehrerlehrgang FI (S)	36
Neues Oratex-Bespannwerk	12	Team Germany Junioren-Weltmeister – Stefan Langer gewinnt Bronze	38
Oratex-Bespann-Workshop in Bad Sobernheim vom 30.11. bis 03.12.2017	12	CLUB-NEWS	
Kitzingen fliegt – Sonderlandeplatz feierlich eröffnet	13 - 14	Mit Work-and-Holiday zum Segelfliegen nach Neuseeland	39 - 42
Modellsegelflugmesse Schwabmünchen voller Erfolg	14	Tag der Bundeswehr am Fliegerhorst Penzing	43 - 44
Kenntnisnachweis Modellflug – DAeC-Verfahren online	15	Walter Speismacher – ein Leben mit Flugsportgeschichte	44
Meldung an DFS-Kontrollzentralen	15	“BavarianBlanik“-Meeting in Pfarrkirchen	45
Flightradar24 & Co. – unerwartete Zaungäste!?	16	Sonnwendfliegen bei der FSG Bölkow in Vogtareuth	46
Sitzregelung für Kinder im Flugzeug	16	Paterzeller Sunrise-Flug zur Sommersonnwende	46
Schwabmünchner Flugtag für Menschen mit Behinderungen	17	Zwei Nachwuchsflieger des LSC Schliersee mit erstem Alleinflug	47
TECHNIK		FSG Bölkow gratuliert Eugen Fetsch zum ersten Alleinflug	47
BNetzA veröffentlicht Lösung für 8,33 kHz-Funkgeräte	18	Buchvorstellung: “60 Jahre Fliegergeschichten”	47
Informationen zu TBO-Überschreitungen	19	Flugplatzfest beim FSV Erlangen-Nürnberg am 24./25. September	48
Instandhaltung leichtgemacht – Technik-Lehrgänge im Winterhalbjahr	19	Jugendfliegen bei Freisinger Modellflugverein	48
JUGEND		Nürnberger Erich Schleifer mit fünfjährigem Streckensegelflug	49
Süd-West-Bayerisches Jugendvergleichsfliegen 2017	20	Weilheimer Luftbeobachterübung gemeinsam mit Katastrophenschutzteam	49 - 50
“Lina und Max” zu Gast im Havelland	21	Schwabacher Flugtag für Elterninitiative krebskranker Kinder	50
SPORT		FSC Schwandorf trauert um Dr. Erich Spiertz	51
Deutsches Drachenflugteam gewinnt WM-Bronze	22	LSV Kaufbeuren trauert um Uwe Szöbb	51
Pyrotechnische Einweisung am Flugplatz Pegnitz	22	LSV Schönbrunn-Wunsiedel trauert um Ehrenmitglied Herbert Seidl	51
Wer ändert was an Ultraleichtflugzeugen?	23 - 24	IMPRESSUM	49
“Franken live” für UL-Fotoshooting in EDQZ	24	TITELBILD	
24. Ballontreffen in Bad Griesbach	25	Morgenstimmung über der südsteirischen Weinstraße bei Kitzeck im Sausal. Foto: Josef Stöhr	1
Helicopter-Wettbewerbe in Minsk	26		
Neu: Helicopter World Cup 2017	26		
World Games – Markus Scheuermann aus Riedenheim im Canopy Piloting	27		

Fragen an die Parteien zur Bundestagswahl

Im Juli hatte der Deutsche Aero Club (DAeC) zusammen mit den Partnern AOPA und der Interessengemeinschaft der regionalen Flugplätze IDRf die politischen Parteien gefragt: "Wie halten Sie es mit der Windenergie?" Bis Ende August erhielten wir die Antworten.

Die Reaktionen fielen sehr unterschiedlich aus. Manche Parteien schrieben uns ausführlich, andere Antworten waren sehr knapp, die AfD reagierte gar nicht. Vielleicht konnten die Antworten der Parteien helfen, Wahlentscheidungen zu treffen? Ich weiß noch nicht, welche Parteien die Wähler überzeugen konnten und wie sich die neue Regierung zusammensetzen wird. Die Antworten der Parteien auf unsere Fragen aber werden wir nun als Argumente nutzen, wenn wir nach der Wahl aktiv die Interessen des Luftsports in Berlin vertreten werden.

Auffällig ist: Nicht alle Parteien teilen unsere Sorgen in Sachen Flugsicherheit.

Eine dringende Aufgabe ist jetzt, weitere Expertisen und wissenschaftliche Gutachten vorzulegen, die zeigen, dass unsere Forderungen berechtigt und Änderungen in den bestehenden rechtlichen Bestimmungen notwendig sind. Alleine werden wir unsere Ansprüche nur schwer durchsetzen können. Aber mit unseren Partnern – nicht nur aus der Allgemeinen Luftfahrt – haben wir das notwendige Gewicht bei den politisch Verantwortlichen.

Die Parteien haben uns eingeladen, auch nach der Bundestagswahl im Gespräch zu bleiben. Dieses Angebot nehmen wir gerne an.

Wolfgang Mütter
DAeC-Präsident



Anm. der Redaktion:
Der DAeC hat auf seiner Homepage zum Nachlesen die Fragen an die Parteien und deren Antworten als "Wahlprüfsteine" veröffentlicht (www.daec.de).

JUNIORPILOTENSCHHEIN des Luftsport-Verband Bayern e.V.

ERLEBEN. ERFAHREN. MITMACHEN.

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

Die richtige Wahl getroffen?

Fast zeitgleich mit der Herausgabe dieser Ausgabe hat die Bundestagswahl stattgefunden. Über die Ergebnisse sind wir alle sicher sehr gespannt. Das Jahr war geprägt von Wettbewerb, Duellen, Veranstaltungsteilnahmen, Präsentationen, Vergleichen bis hin zur Gremienarbeit. Die richtige Wahl haben viele Luftsportler aber bereits im Laufe des Jahres getroffen.

Kitzingen fliegt

Der Luftsportclub Kitzingen hat noch eher angefangen, hat auf die richtige Karte gesetzt und nie aufgegeben in seinem Bestreben, nach der Entwidmung des Flugplatzes Kitzingen die Neuzulassung als Sonderlandeplatz zu betreiben. Und er hat gewonnen. Im Juni fand die feierliche Eröffnung statt.

BNetzA veröffentlicht Lösung für 8,33 kHz-Funkgeräte

Auf Initiative und durch weitergehende Betreuung des Vorgangs durch LVB-Vorstand Technik, Umwelt und Flugsicherheit Harald Görres hat der Bundesausschuss Technik des Deutschen Aero Clubs im Austausch und Dialog mit sowohl der Bundesnetzagentur (BNetzA) als auch dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF) beim Thema Flugfunk einen Erfolg erreicht und auf die richtige Argumentation gesetzt. Ab sofort können auch Flugfunkgeräte und Handfunkgeräte als Bodenstationen eine Frequenzzuteilung erhalten.

Modellflug-Kenntnisnachweis im Online-Verfahren

Die Verkaufszahlen von Multikoptern sind in letzter Zeit rasant gestiegen, der Einsatz von Kameradrohnen nicht nur im TV-Bereich hat den Politikern bzw. dem Gesetzgeber deutlich gemacht, dass es einer Reglementierung bedarf. Ob die sogenannte Drohnenverordnung inhaltlich gut und zielführend ist, sei dahingestellt. Sie fordert jedenfalls von den Modellflugsportlern einen Kenntnissnachweis. Nach intensivem Austausch mit Ministerien und Behörden hat der DAeC den richtigen Weg gefunden und kürzlich sein neu entwickeltes Onlineportal zur Erlangung des Kenntnissnachweises freigeschaltet.

Wettbewerbe und Meisterschaften

Im Sport möchte jeder gewinnen, egal ob bei Welt-, Europa-, Deutschen Meisterschaften, bei regionalen Wettbewerben

oder z.B. auch bei Jugendvergleichsfliegen. Entscheidend sind hier u.a. Material, Wetter, Einstellung und Strategie. Dabei spielt der "Komponentenmix" eine entscheidende Rolle, manches kann man halt nicht einfach aus der Angebotspalette online bestellen. Auch wenn sich an der ein oder anderen Stelle eine Entscheidung im Nachhinein als ungünstig herausstellen sollte, gewonnen haben trotzdem alle.

Verbands- und Gremienarbeit

Die Tagesordnungen der LVB-Sportbeirats- und Vorstandssitzungen sind meistens sehr umfangreich und die Themenvielfalt erfordert oft eine ausführliche Betrachtung, Diskussion und Bewertung, um für den Verband bzw. den Luftsport eine zukunftsorientierte und gute Lösung finden zu können. Auch wenn die abschließenden Entscheidungen in der Regel einstimmig getroffen werden, so ist die Entscheidungsfindung oft nicht einfach.

Lehrgangs- und Seminarangebot

Die zahlreichen und sehr positiven Rückmeldungen der Teilnehmer an LVB-Veranstaltungen wie z.B. LIMA, AlpenLIMA, Segelfluglehrer-Lehrgang, Kappenflugseminar, pyrotechnische Einweisung oder BAYAIRN (Bericht folgt in der LiB-Ausgabe 4-2017) belegen deutlich, dass sie das richtige Angebot für sich gefunden und getroffen haben.

Auch wenn die Flugsaison sich bereits dem Ende zuneigt, langweilig wird's im Luftsport eh nie, es kommen demnächst u.a. LVB-Maßnahmen wie Fluglehrer-Auffrischungseminare, Deutscher Segelfliegertag, LVB-Fliegertag mit -Spartenversammlungen und -Mitgliederversammlung oder Anfang des Jahres die nächste Runde des LVB-Workshops Recht, Steuern, Versicherungen. Suchen Sie sich etwas aus, wir freuen uns auf Ihre Entscheidung und Teilnahme.

LVB-Vorstand und -Geschäftsführung



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

Bayerische Fliegerärztetagung 2017

Mit dem Fliegerhorst Fürstenfeldbruck hatte sich zwar die Adresse nicht geändert, aber die Räumlichkeiten für die inzwischen 34. Bayerische Fliegerärztetagung Ende Juni waren neu.

Erstmals fand die mit Unterstützung des Zentrums für Luft- und Raumfahrtmedizin der Luftwaffe, der DGLRM (Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrtmedizin) und des DFV (Deutscher Fliegerärzteverband) durchgeführte Tagung im Offizierheim in FFB statt. LVB-Verbandsarzt Dr.

Peter Frank als Organisator der Veranstaltung sorgte mit seinem Partner Prof. Dr. Heinz Jürgen Deuber als Moderator und auch Referent für einen reibungslosen Ablauf. Die insgesamt zehn Vorträge boten den Fliegerärzten ein inhaltlich abwechslungsreiches Programm. Zum Abschluss informierte LBA-Mitarbeiter Dr. Andreas Kirklies zum Thema "Aktuelles für die fliegerärztliche Praxis" und stand im Anschluss an sein Referat für die allgemeine Abschlussbesprechung zur Verfügung, bevor die Teilnehmer ihre Teilnah-

mebescheinigungen in Empfang nehmen konnten. Begleitet und unterstützt wurde die Fliegerärztetagung von den Firmen Boehringer-Ingelheim, Daiichi-Sankyo, Hexal, Lilly, Chiesi, Grünenthal, GSK, MSD, Oculus, Pohl-Boskamp, Sanofi, Servier, Steierl und Vistec. Der Termin für die dann 35. Bayerische Fliegerärztetagung in 2018 an selber Stelle steht auch schon fest, sie findet am 21. Juli statt.

Text/Fotos: HM



LVB-Verbandsarzt Dr. Peter Frank bei der Eröffnung der Fliegerärztetagung 2017.



Im Rahmen der Fliegerärztetagung stellten Pharmafirmen neue Produkte vor und standen den Teilnehmern für Fachgespräche zur Verfügung.



Erstmals fand die Fliegerärztetagung im Offizierheim in FFB statt.

Unser “Neuer” LVB-Mitglieds- und Versicherungsnachweis

Seit dem 01.01.2017 gilt der neue LVB-Mitglieds- und Versicherungsnachweis.

Dieser neue, auch elektronisch verfügbare LVB-Mitgliedsausweis hat damit den früheren Ausweis des Deutschen Sportbundes mit Jahresmarke abgelöst.

Die in der nebenstehenden Infobox aufgezählten Vorteile sind zukunftsorientiert und der Ausweis ist fälschungssicher, selbst wenn er nur in ausgedruckter Papierform vorliegt. In Farbe gedruckt und einlaminieren hat die Ausweiskarte ein gutes und dauerhaftes Erscheinungsbild.

Eine auf dem Handy eingerichtete App zur QR-Codelesung kann den aufgedruckten Code lesen und die Gültigkeit des Ausweises jederzeit in der Datenbank des LVB online abfragen. Dabei kann natürlich das eigene Handy oder ein Handy eines Veranstalters/Vereinsverantwortlichen genutzt werden. Übrigens kann der elektronische Ausweis auch einfach beim Onlineformular für das FAI-Lizenz-Bearbeitungsverfahren beim DAeC eingesetzt werden.

Die Ausweise aller Mitglieder eines Vereins kann der Vereinsadministrator des Programms “Vereinsflieger” mit einem einzigen Mausklick versenden. Das Mitglied kann aus der empfangenen Email (Ausweis als jpg oder PDF) seinen Ausweis als Bild auf seinem Handy hinterlegen oder ausdrucken. Wer seinem Verein

Neuer Mitgliedsausweis + Versicherungsnachweis:

- Ausdruck auf Vereinsebene, Nachdruck jederzeit.
- Versand an Mitglieder per Rund-Email mit einem Klick.
- Speichern auf Handy oder selbst ausdrucken.
- Über QR-Code Echtheit des Ausweises überprüfbar.
- Verfügbar zum 01.01. im neuen Jahr!
- Foto kann eingebunden werden.
- Versicherungsumfang im Klartext.

ein Bild von sich zukommen lässt, kann dies vom Verein in den Ausweis hochladen lassen. Voraussetzung in der Organisation des Vereins ist natürlich ein lückenloses und fehlerfreies e-mail Verzeichnis aller Mitglieder im Verwaltungsprogramm “Vereinsflieger”.

Wenn die Email Adressen auch an den Verband gemeldet sind, erfolgen Rundschreiben, Einladungen, Wettbewerbsausschreibungen auch direkt an alle Mitglieder und bleiben nicht, wie leider oft berichtet, beim Vereinsvorstand im Papierkorb liegen. Jedes Mitglied kann selbst entscheiden, was für ihn wichtig ist. Deshalb bitte unbedingt dem Vereinsvorstand

die eigene Email-Adresse, die auch regelmäßig abgerufen werden sollte, mitteilen. Im Rahmen des Datenschutzes sichert der Verband zu, dass keine Weitergabe an unberechtigte Dritte erfolgt! Rückfragen jederzeit in der LVB-Geschäftsstelle oder bei helmut.bauer@lvbayern.de

Text/Foto: Helmut Bauer



Wer den Ausweis nicht per Smartphone nutzen möchte, kann ihn beispielsweise auch ausdrucken und einlaminieren.

LVB-Vorstandssitzung – Planungsarbeit und Tagesgeschäft

Auch im Zeitalter von Email, Skype, Telefonkonferenzen u.a. ist eine “klassische” Vorstandssitzung nicht zu ersetzen.

Zu komplex und auch nicht immer einfach sind manchmal die Themen, Informationen, Anregungen, Meinungen und letztendlich die zu treffenden Beschlüsse.

Anfang Juni traf sich der Vorstand des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) zur dritten Sitzung des Jahres. Im Rahmen des “BAYAIRN” Anfang September in Ohlstadt-Pömetried – veranstaltet von der LVB-Luftsportjugend – folgte Sitzung No. 4.



Die LVB-Vorstandsmitglieder (v.l.): Peter Rzytki, Ulrich Braune, Jessica Paul, Bernhard Drummer und Harald Görres (es fehlt Martin Plötz, der beruflich verhindert war).

Text/Foto: HM

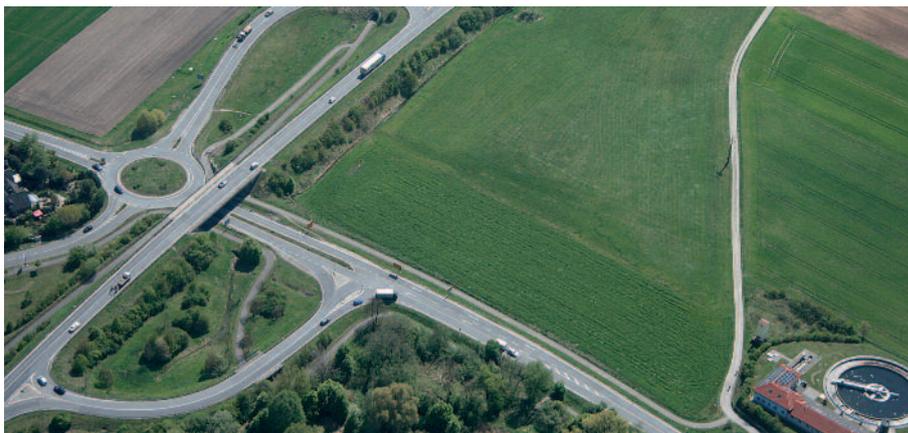
LRSt-Lehrgang für Führungspersonal

Die im Frühjahr erfolgten Wahlen in der Luftrettungsstaffel Bayern und die Eröffnung des neuen Stützpunktes Oberpfaffenhofen machten die Durchführung eines LRSt-Lehrgangs für das eigene Führungspersonal unabdingbar.

So trafen sich "Neulinge" und "Altgediente" in der staatlichen Feuerweherschule Würzburg und auf dem Verkehrslandeplatz Giebelstadt, um in einem Wochenendlehrgang alle wichtigen Informationen, die zur Führung eines Stützpunktes notwendig sind, zu erhalten. LRSt-Präsident Karl Herrmann begrüßte alle Kursteilnehmer im Abfertigungsgebäude des Verkehrslandeplatzes Giebelstadt, dem ersten Lehrgangsort. Für Übernachtung, Frühstück und Vormittagsunterricht ging's in die Feuerweherschule Würzburg, als Transportmittel zwischen den beiden Standorten stand der Bus der Schule mit "Chauffeur" Hermann Stieber zur Verfügung.

Mit Digitalfunk vertraut gemacht

Da mittlerweile in fast allen Regierungsbezirken flächendeckend digital gefunkt werden kann, war der erste Ausbildungsschwerpunkt die Einführung in die Bedienung der neuen Sipura Digitalfunkgeräte. Mit diesen Geräten sind in Bayern alle Luftbeobachtungsstützpunkte ausgerüstet, um eine einheitliche Ausbildung aller Luftbeobachter zu ermöglichen und bei Übungen oder Einsätzen jedes BOS-Funkgerät in jedem Einsatzflugzeug ohne Probleme verwenden zu können. Der Nachmittag war dann dem fliegerischen Teil der Fortbildung gewidmet. Karl Herrmann jr., Einsatzleiter der Luftrettungsstaffel, hatte auf zehn unterschiedli-



Dieses Bild mit Kreisverkehr und Kläranlage diente als Beispiel für eine erleichterte Lokalisierung.

chen Flugrouten anspruchsvolle Zuordnungsaufgaben vorbereitet und spezielle Objekte zur Fotodokumentation ausgesucht. Die den Piloten vorgelegten Bilder waren speziell so aufgenommen worden, dass maximal nur ein besonderes Merkmal im Bild erkennbar war, um dieses lokalisieren und zuordnen zu können. In der Nachbesprechung wurde den Piloten dann gezeigt, wie durch geringfügige Änderungen der Brennweite bzw. Aufnahmerichtung die Aufnahmen zusätzliche Erkennungsmerkmale erhalten und so eine leichtere Zuordnung der Lokalität für die Einsatzleitung möglich wird.

LBO-Fortbildung in den Flugbereitschaften

Die Problematik, für die Einsatzleitung aussagekräftige Bilddokumente zu erstellen, war ebenfalls Gegenstand der Ausführungen von Hermann Stieber, dem Leiter der LBO-Ausbildung an der Staatlichen Feuerweherschule Würzburg. In dieser Eigenschaft klärte er die Teilnehmer über die wichtigsten Lernziele der LBO-

Ausbildungen Stufe I und Stufe III auf, um daraus die Forderungen der LBO-Schulung Stufe II auf Regierungsebene abzuleiten. Diese Lehrgänge in Verantwortung der zuständigen Bezirksregierung und der Flugbereitschaft sollen ergänzend zu den Lehrgängen an der Feuerweherschule in Würzburg die Luftbeobachter fördern und sie für ihre verantwortungsvolle Aufgabe fit halten.

Als im Verlauf der Übungsaufgaben die Besatzung eines Flugzeugs eine heftige Rauchsäule entdeckte, erfolgte umgehend die Beauftragung zur Lokalisation und Dokumentation des entdeckten Brandes. In Giebelstadt war eine Hecke in Brand geraten, hatte einen Geräteschuppen in Mitleidenschaft gezogen und bedrohte das Wohnhaus. Die Anfahrt der Feuerwehr wurde ebenso hervorragend dokumentiert wie der Verlauf des Brandes und die Löscharbeiten der örtlichen Feuerwehr.

Die Klärung staffelinterner Vorgänge, Vorschriften und Besprechung der verschiedenen Dienststörungen war dem Präsi-



Der fliegerische Teil der Fortbildung fand auf dem Verkehrslandeplatz Giebel statt.



Im Verlauf der Übungsaufgaben entdeckte die Besatzung eine Rauchsäule in Giebelstadt und konnte sofort weitere Schritte einleiten. Foto: Dirk Lins

denen vorbehalten. Von der gegebenen Absicherung des Staffelpersonals über den KUVB bis hin zum Abrechnungsweisen in der Luftrettungsstaffel reichte seine "Aufklärungsarbeit". Besonderen Wert legte Herrmann auf die Definition der "angeordneten" Flüge, denn LRSt-Flüge können ausschließlich von den Entscheidungsträgern (Präsidium und Stützpunktleiter) der Staffel angeordnet werden, wobei die finale Entscheidung über die Flugdurchführung der mit dem Einsatzflug betraute Pilot trifft.

Zum Lehrgangsabschluss erfolgte die Ausgabe der Teilnahmeurkunden, die zur Führung eines LRSt-Stützpunktes berechtigten.

Text/Fotos: Charles Herrmann

“LVB-Rundum-Sorglos-Versicherungspaket” für Vereine und Piloten

In der LVB-Geschäftsstelle gehen immer wieder Anfragen zum Haftpflicht-Versicherungsumfang für LVB-Mitglieder ein.

Nachdem der LVB seit vielen Jahren einen Versicherungspauschalvertrag abgeschlossen hat, gelten mit diesem "Rundum-Sorglos-Haftpflichtversicherungspaket" für alle Mitgliedsvereine, ihre Funktionäre und aktiv (bzw. auch als passives Funktionspersonal) beim Verband gemeldeten Mitglieder automatisch zahlreiche vereins- sowie personenbezogene Versicherungsleistungen. Die Deckungssumme beträgt einheitlich bei allen Risiken drei Millionen €.

Zu den Versicherungen zählen u.a. Vereinshaftpflicht, Fluggeländehaftpflicht, Veranstalterhaftpflicht inkl. Risikoabsicherung aus dem Be- und Enttanken von

LFZ, Haftpflicht für Halter nicht zugelassener Fahrzeuge, Fluglehrer-, Einweiser-, -Prüferhaftpflicht, Modellflugzeughaftpflicht, Haftpflicht für technisches Personal sowie auch die freiwillige Unfallversicherung für ehrenamtliche Funktionäre in den Vereinen.

ARAG-Sportunfallversicherung

Da die LVB-Vereine gemäß der Verbandsatzung auch Mitglieder des Bayerischen Landes-Sportverbandes sein müssen bzw. sind, kommen weitere Versicherungsbereiche hinzu, das ist insbesondere die Sportunfallversicherung, zusätzlich aber auch die Absicherung weiterer Vereins-Haftpflichttrisiken, Vertrauensschaden- und Rechtsschutzversicherungsbereiche. Auf der LVB-Homepage sind für ausführliche Informationen die jeweiligen



Vertragsunterlagen, Broschüren und Bedingungen veröffentlicht, siehe www.lvbayern.de, dann Verband, Rechtliches + Versicherungen, Versicherungen.

HM



FUNKGERÄTE 8,33 kHz



Jetzt
umsteigen!
Der 31.12.2017
kommt näher!

Faire Preise. Echter Service.

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

ÜLIS SEGELFLUGBEDARF

PARTNER DES LVB

24 neue LRSt-Luftbeobachter

Ende Juni 2017 fand an der Staatlichen Feuerwehrschiele (SFS) in Würzburg im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr ein Ausbildungslehrgang für zukünftige Luftbeobachter (LBO) statt.

Unter den Teilnehmern dieses 32. Grundlehrganges in der dreistufigen LBO-Ausbildung waren heuer auch fünf Frauen. Der theoretische Teil der Ausbildung umfasste neben der vertieften Sprechfunkausbildung im digitalen BOS-Funk die Fächer Fahrzeugkunde, Technik, Instrumentenkunde, Kartenkunde, Meteorologie, Luftrecht, Navigation, körperliche Belastung bei Einsatzflügen, Erkennen von Waldschädlingen aus der Luft, Waldbrände, Waldbrandarten und Waldbrandbekämpfung aus der Luft.

Auf dem Sonderlandeplatz in Hettstadt, Stützpunkt der Luftrettungsstaffel Bayern (LRSt), fand der praktische Teil der Ausbildung statt. Daher war zwingend erforderlich, die LBO mit den Besonderheiten des Verhaltens auf dem Flugplatz und in den Luftfahrzeugen (Flächenflugzeuge

und Hubschrauber) vertraut zu machen. Bei mehreren Flügen mit steigendem Schwierigkeitsgrad in den Aufgabenstellungen konnten die Lehrgangsteilnehmer ihr Theoriewissen bei den praktischen Aufgaben umsetzen.

Erstmals in der Grundausbildung erfolgte nach jedem Flug ein ausführliches Gespräch zur Nachbereitung mit dem jeweiligen Luftbeobachtungsteam. Die intensive Nachbesprechung der erledigten Funk-, Beobachtungs-, Lokalisierungs- und Dokumentationsaufträge zeigte schnelle Wirkung. Immer besser wurden die nachfolgenden Übungsaufgaben auf den Flugrouten erledigt und das so Erlernte konnte in den abschließenden Prüfungsflügen überzeugend nachgewiesen werden.

Wetterbedingte Verschiebungen machten es erstmals möglich, dass die theoretische Abschlussprüfung bereits am Donnerstag abgelegt werden konnte. Zum nachfolgenden Kameradschaftsabend konnten Schulleiter Dr. Roland Demke und der LRSt-Präsident Karl Herrmann den Leiter des Luftamtes Nordbayern Reg.-Dir. Wolfgang Brunner begrüßen.

Der Folgetag stand im Zeichen der Prüfungsflüge, die allesamt erfolgreich absolviert werden konnten. Bei diesem Lehrgang waren die Hettstädter Piloten Michael Barkhausen, Josef Schraut und Alfred Weigand mit drei Maschinen im Einsatz. Unterstützung erhielten sie durch Ausbildungsleiter Steffen Gerschner, Mainbullau und seiner Zlin. Jörg Herrmannsdorfer aus Mistelgau, Einsatzpilot des "Schnellen Einsatzhubschraubers" SEH in der Oberpfalz führte die LBO in den neuen Arbeitsplatz "Hubschrauber" ein. Bei dieser Gelegenheit konnten diese erkennen, dass der Hubschrauber auch dann noch Einsatzmöglichkeiten bietet, wenn die Flächenflieger wetterbedingt bereits am Boden bleiben müssen. LRSt-Präsident Karl Herrmann dankte zum Abschied Flugbereitschaftsleiter Bernd Große, der auf dem Tower stets den Überblick behielt, aber auch allen Teilnehmern für ihre engagierte Kursteilnahme, der Staatlichen Feuerwehrschiele Würzburg und allen Lehrkräften.

Text/Fotos: Charles Herrmann



Am Kameradschaftsabend verabschiedete das LRSt-Team das langjährige Mitglied des Lehrstabs Dieter Naber (2.v. l.). Mit auf dem Bild (v.l.): LRSt-Präsident Karl Herrmann, Vizepräsident Adolf Nüßlein, Schulleiter Dr. Roland Demke, Lehrgangsleiter Hermann Stieber und Luftamtsleiter Wolfgang Brunner.



Die neuen Luftbeobachter für Bayern mit dem Lehrteam.

DTO statt ATO – wird dann alles anders?

Gesprächsrunde mit bayerischen Luftfahrtbehörden

Auf Initiative und Einladung des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) fand im Juli im "Haus des Sports" beim Bayerischen Landes-Sportverband (BLSV) eine Besprechungsrunde mit Vertretern der bayerischen Luftfahrtbehörden zur derzeitigen und zukünftigen Ausbildungsorganisation im LVB statt.

LVB-Vorstand Sportbetrieb und Sporterlebnis Bernhard Drummer freute sich, vom Luftamt Südbayern den Leiter Reg.-Dir. Ulrich Ehinger und Regierungsrat Michael Reile sowie vom Luftamt Nordbayern der stellvertretende Leiter Markus Sommerhäuser begrüßen zu können. Seitens des LVB waren die in der ATO zusammengeschlossenen Sparten vertreten durch Landesausbildungsleiter (LAL) Segelflug Peter Hofmann, LAL-Motorflug Michael Eschenbacher und den stellvertretenden LAL Freiballon Thomas Fink sowie ATO-Betriebsleiter Michael Morr und Qualitätsmanager und Sicherheitsbeauftragter Frank Dörner.

Ausgangspunkt und inhaltliche Basis für die Gesprächsrunde zum Thema DTO war der Vortrag eines EASA-Mitarbeiters anlässlich der diesjährigen AERO im April in Friedrichshafen. Michael Morr stellte zunächst daraus die wesentlichen Kriterien für eine DTO (Declared Training Organisation) vor, wobei sich die Gesprächsteilnehmer einig waren, dass die EASA-Präsentation in FN eine äußerst einfache, rudimentäre Präsentation war und Kernprobleme hinsichtlich der praktischen Umsetzung in den einzelnen Ländern darin ausgeklammert waren. Den Abschluss der Kurzpräsentation von Mi-

chael Morr bildete eine Gegenüberstellung der Genehmigungsprozesse von ATO und DTO und von Eckdaten zum derzeit geplanten DTO-Einführungsprozess.

Zeitplan für DTO-Einführung unklar

Michael Morr informierte anschließend darüber, dass die vorgesehenen Erarbeitungen der erforderlichen Rulebooks für Segelflug und Motorflug sich nach aktuellem Kenntnisstand bis 2019 verzögern werden, wohl auch aufgrund der internen EASA-Festlegung, dass beide gleichzeitig herauskommen sollen. Die bisherige Planung zur Einführung der DTO sieht das Datum 8.4.2018 vor, allerdings sind hier opt-out Regelungen vorgesehen, weshalb es aller Voraussicht nach keine EU-weit einheitliche Einführung geben wird. Am Ende einer sehr ausführlichen, konstruktiven Diskussion waren sich die Teil-

nehmer einig, dass für die Ausbildung unabhängig von der Organisationsform Qualität und Sicherheit weiterhin oberste Priorität haben sollten. Bei der Durchführung von Aufsichtsmaßnahmen war man sich einig, dass diese durchaus sinnvoll sind, sich aus LVB-Sicht aber an dem Grundsatz "so viel, wie nötig und vorgeschrieben" orientieren sollten.

Zur Art und zum Umfang der Aufsicht signalisierten die Luftämter ebenso Gesprächsbereitschaft wie auch für eine Ab-sprache zur Terminkoordination von LVB-internen Audits und Inspektionen der Luftämter.

Nach Auffassung der Luftfahrtbehörden haben wir in Bayern mit der LVB-ATO inzwischen ein gut funktionierendes System, das man weiter optimieren, aber nicht einfach aufgeben sollte, vor allen Dingen unter dem Aspekt, dass derzeit noch nicht genau ersichtlich ist, was sich



Michael Morr (stehend) bei seinen Erläuterungen zum derzeitigen DTO-Planungsstand der EASA.

Besuchen Sie unseren online-shop
www.irl-shop.de

FLUG OHNE MOTOR

airbet

aerolack ALL IN ONE

irlshop

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

irlshop Luftfahrtzubehör 86874 Tussenhausen Alois-Rid-Weg 4 +498268-9044804 kontakt@irl-shop.de

wann und wie in einer DTO ändern könnte:

- Für einen Flugschüler wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach nichts ändern, die Ausbildungsinhalte bleiben.
- Für einen Fluglehrer wird die Ausbildung mit dem Flugschüler (genauso) nicht anders werden.

- Für eine Organisation wird es eigentlich auch nicht großartig anders, weil ein Großteil von Anforderungen von der Verantwortung her betrachtet nur verlagert wird.

Um aktuelle Entwicklungen zu den DTO-Planungen, aber u.a. auch Fragen oder Problemfelder rund um die LVB-ATO dis-

kutieren und ggf. lösen bzw. kanalisieren zu können, haben die Vertreter der Luftämter und des LVB vereinbart, sich zukünftig regelmäßig im Turnus von drei Monaten zu einer Gesprächsrunde, nach Möglichkeit abwechselnd in Nord- und Südbayern, zu treffen.

Text/Foto: HM

Neues Oratex-Bespannwerk

Ab sofort bietet Lanitz Aviation einen Bespannservice für Flugzeuge im firmeneigenen Oratex-Bespannwerk Leipzig an. Das Angebot richtet sich an Flugzeugbesitzer die sich das selbstständige Bespannen Ihrer Maschine nicht zutrauen oder denen die Zeit dazu fehlt.

Bespannt wird mit dem innovativen Oratex UL 600 und Oratex 6000 Gewebe. Kunden können derzeit aus zehn verschiedenen Gewebefarben auswählen. Pro Maschine sind drei unterschiedliche Farben kombinierbar.

Nach vorausgegangener Terminvereinbarung können Interessenten Ihr Flugzeug nach Leipzig bringen. Geschulte und praxiserprobte Mitarbeiter bespannen es schnell und zuverlässig. Nach rund einer Woche können die Kunden ihre Maschine fertig bespannt wieder in Empfang nehmen. Vorab gilt es einige Punkte zu be-

achten: die alte Bespannung muss vollständig entfernt worden sein, die Oberflächen müssen gereinigt sein (keine Kleberreste, Spannlackrückstände, etc.), alle notwendigen Reparaturen müssen im Voraus erledigt worden sein. Eine Generalüberholung des Flugzeuges wird empfohlen. Für das Bespannen muss die Freigabe eines entsprechenden Prüfers für das Flugzeug vorliegen. Aber auch für Kunden, die einen längeren Anreiseweg haben, wird eine Lösung angeboten. Mitarbeiter des Oratex Bespannwerks Leipzig kommen direkt zum Kunden und bespannen sein Flugzeug vor Ort. Für einen reibungslosen Ablauf und saubere Arbeit muss dabei sichergestellt sein, dass eine ausreichend große Arbeitsfläche sowie Strom zur Verfügung stehen. Anfallende Übernachtungs- und Reisekosten sowie Spesen trägt dabei der Auftraggeber. Im Rahmen des Bespannservices werden

keine Lackierarbeiten durchgeführt. Auf der Internetseite der Firma Lanitz Aviation www.OratexBespannwerk.com kann ein unverbindliches Angebot zum Bespannen angefordert werden. Oratex gehört zu den weltweit modernsten und leichtesten Bespannungen, die von allen maßgeblichen Luftfahrtbehörden zugelassen ist.

Text/Foto: Andreas Weber



Vorbereitungsarbeiten für das Bespannen.

Oratex-Bespann-Workshop in Bad Sobernheim vom 30.11. bis 03.12.2017

Der DAeC-Luftsportverband Rheinland-Pfalz (LSV-RP) veranstaltet gemeinsam mit Lanitz Aviation den inzwischen zweiten Workshop Modul 2 "Bespannen mit Oratex" mit dem Themenschwerpunkt "Tragflächen".

Nachdem beim ersten Workshop das "Bespannen von Flugzeugrümpfen" an einer ASK 13 und einem Motor-Falken SF-25 im Vordergrund stand, findet ab dem 30. November das Modul 2 am Flugplatz in Bad Sobernheim statt. In diesem Modul werden unter Anleitung neben ASK 13-Tragflächen und voraussichtlich einer Cessna 140-Tragfläche auch diverse kleinere Leitwerksteile bespannt. Zu dieser Veranstaltung sind Interessenten und Gäste in begrenzter Zahl herzlich

eingeladen. Aufgrund des beschränkten Platzangebotes ist es erforderlich, sich mit dem LSV-RP vorab möglichst frühzeitig in Verbindung zu setzen. Der Verband kann

bei Bedarf bei der Suche nach Übernachtungsmöglichkeiten Unterstützung leisten

Andreas Weber



Bespannen des Flugzeugrumpfs einer ASK 13.

Foto: LSV Rheinland-Pfalz

Kitzingen fliegt – Sonderlandeplatz feierlich eröffnet

Nachdem die luftrechtliche Genehmigung Ende Mai die Aufnahme des Flugbetriebs ermöglichte, erfolgte Ende Juli die offizielle Eröffnung und Segnung durch die Kitzinger Geistlichkeit. Eingeladen waren neben den Mitgliedern und Familienangehörigen die Vertreter der Stadt Kitzingen, der umliegenden Gemeinden sowie auch die Landrätin Tamara Bischof.

Die Reaktivierung eines Flugplatzes, nachdem er einmal geschlossen worden ist, ist eine Besonderheit, sagte Ulrich Braune, Präsident des Luftsport-Verbandes Bayern. Er war auf Einladung des LSC-Ehrenausschusses nach Kitzingen gekommen, um insbesondere dem 1. Vorsitzenden Herbert Sattler für seinen jahrelangen "Flugplatzkampf" die Goldene LVB-Ehrennadel zu überreichen.

Der Kitzinger Flugplatz liegt inmitten einer ehemaligen US-Kaserne und zudem in einem FFH-Gebiet. Die offizielle Eröffnung beendete eine jahrelange Hängepartie zwischen Hoffen und Bangen. Zunächst wurde aus luftrechtlicher Sicht in Frage gestellt, ob das Gelände überhaupt für einen Sonderlandeplatz geeignet ist, u.a. wegen des Verdachts auf Kampfmittel aus dem zweiten Weltkrieg. Alleine eine darauf abzielende fachgutachterliche Stellungnahme und die nachfolgende Kampfmittelbeseitigung hätten den Luftsportclub Kitzingen finanziell überfordert. Aus diesem Grund musste auch der bis

zu diesem Zeitpunkt im Rahmen eines Segelfluggeländes durchgeführte Flugbetrieb im Jahr 2011 vollständig eingestellt werden. Der etwa 25 km entfernte Verkehrslandeplatz Giebelstadt war dann über die nächsten Jahre fliegerische Heimat des Kitzinger LSC.

Nach Übernahme des Geländes durch den Investor Markus Blum, der das Gelände bis zum heutigen Zeitpunkt sehr erfolgreich entwickelt und mittlerweile mehrere hundert Arbeitsplätze nach Kitzingen gebracht hat, kam 2013 endlich wieder Bewegung in das Thema.

Zunächst stand der Flugplatz beim Investor freilich nicht sonderlich hoch im Kurs. Nach Übernahme einer Entwicklungsfläche von 120 Hektar drängen andere Aufgaben. Nachdem aber das Kampfmittelproblem gelöst werden konnte und die Stadt Kitzingen einen Investitionszuschuss für das "Infrastrukturprojekt Sonderlandeplatz" signalisierte unter der Prä-

misse, dass der LSC Kitzinger sich alleine um den Betrieb kümmern würde, konnte das Projekt wieder angegangen werden. Im vergangenen Jahr wurde die Infrastruktur ausgebaut, Strom und Wasser neu verlegt sowie die notwendigen Reparaturen an den Betriebsflächen vorgenommen und bis in das Frühjahr hinein luftrechtliche Auflagen erfüllt.

Mit einer 30 m breiten und gut 1.400 m langen asphaltierten Piste steht nach Einschätzung des 1. Vorsitzenden Herbert Sattler nun mit seiner unmittelbaren Stadtnähe einer der interessantesten Flugplätze Nordbayerns zur Verfügung. Die zentrale Lage in Mainfranken, die Nähe zum Steigerwald tun ein Übriges. Der weitere Ausbau der Infrastruktur wird den Verein noch weiter beschäftigen. Denn es geht jetzt auch darum, neben der Funktionalität auch die Attraktivität für den Tourismus, die Geschäftsfliegerei und nicht zuletzt für den Luftsport zu steigern.

Rechts: Freuten sich gemeinsam über die Eröffnung des Sonderlandesplatzes Kitzingen (v.l.n.r.): Vereinsvorstand Herbert Sattler, Investor Markus Blum, Landrätin Tamara Bischof, Oberbürgermeister SSLP Kitzingen.



Eröffnungsfeier am Sonderlandeplatz Kitzingen.

Man möchte unbedingt wieder an die Tradition der vergangenen Jahre anbinden und neben Wettbewerben, Flugtagen auch wieder organisierte Fluglager anbieten. Vielleicht gibt es irgendwann auch ein gastronomisches Angebot, mehr Unterstellmöglichkeiten und einen hauptamtlichen Flugleiter.

Besucher sind herzlich willkommen. Der Platz ist derzeit ausschließlich mit PPR anfliegbar und in der Regel am Wochenende in Betrieb. Anflüge an Werktagen nach Absprache.

Diese und weitere Informationen unter www.flugplatz-kitzingen.de.

Michael Fahrmeier



Für seine Verdienste in der Vereinsführung des LSC Kitzingen und sein Großes Engagement für den Sonderlandeplatz Kitzingen zeichnete LVB-Präsident Ulrich Braune Herbert Sattler mit der Goldenen LVB-Ehrendnadel aus. Fotos: Christoph Schlötterer

Modellsegelflugmesse Schwabmünchen voller Erfolg

Die Modellsegelflugmesse Schwabmünchen ist bereits seit einigen Jahren für die LVB-Modellflugkommission fester Bestandteil der jährlichen Terminplanung.

Organisator Andy Golla war es in seiner Planung und Vorbereitungsarbeit gelungen, die Attraktivität der Veranstaltung weiter zu optimieren. Dazu zählte neben einer längeren Händlermeile insbesondere auch eine eindrucksvolle Nachtshow mit einem Feuerwerk der Superlative.

Die LVB-Modellflugsparte war mit ihrem Modellflugstand vor Ort und die Fachreferenten der Kommission gaben umfassende Informationen und beantworteten Fragen über Neuigkeiten und aktuelle Entwicklungen in 2017 wie den elektronischen LVB-Mitglieds- und Versicherungsnachweis, Möglichkeiten der Einzelmitgliedschaft, Versicherungs-, Rechts- und Wettbewerbsfragen und noch vieles mehr. Die ausgelegten, informativen Broschüren zu diversen Themen nahmen die Besucher für eine intensive Lektüre daheim gerne mit.

Erneut hatte die Modellflugsparte den von der Fränkischen Fliegerschule Feuerstein (FFF) zur Verfügung gestellten Flugsimulator (LS3) dabei und nutzte damit die Chance, die Vielzahl jugendlicher Teilnehmer direkt anzusprechen zu einem "Mitflug". Dass die LVB-Verantwortlichen sich mit dieser Maßnahme auf dem richtigen

Weg befinden, zeigen alljährlich die strahlenden Augen der aussteigenden Jugendlichen. Natürlich hatten auch "alte Hasen" das Bedürfnis, sich mal in einen Segler-

rumpf zu setzen und das Gefühl des lautlosen Fliegens im Simulator zu genießen.

Text/Fotos: Günter Hanna



An attraktiven Modellen mangelte es bei der Messe in Schwabmünchen nicht.



Der LVB-Modellflugstand ist inzwischen fester Bestandteil der Segelflugmesse in Schwabmünchen.

Kenntnisnachweis Modellflug – DAeC-Verfahren online

Für Flugmodell- und Multicopter-Steuerer ist spätestens ab 01.10.2017 ein Kenntnissnachweis erforderlich. Der Deutsche Aero Club hat jetzt sein Online-Portal freigeschaltet, auf dem sich Interessierte informieren und prüfen lassen können. Nach bestandener Prüfung haben sie die Möglichkeit, den Kenntnissnachweis auszudrucken.

Auf www.kenntnissnachweis-modellflug.de gibt es alles, was Modellflugpiloten brauchen und zum Themenkomplex wissen müssen. Unter dem Punkt "Wissensvermittlung" finden sie Infos zu Anwendung und Navigation, Luftrecht und Luftraumordnung, Haftpflichtversicherung und Neuerungen. Wahlweise kann man sich direkt für den Kenntnissnachweis registrieren und anmelden; die Infos stehen – übersichtlich zusammengefasst – auch im Test. Wer alle Haken richtig gesetzt hat, gibt seine Daten für die Bezahlung ein, zahlt 26,75 Euro und drückt sich den Kenntnissnachweis aus: fertig.



DAeC-Startseite für den Online-Kenntnissnachweis.

Die neue Drohnenverordnung gilt seit April dieses Jahres. Sie regelt nicht nur den Betrieb von Multicoptern – im Volksmund "Drohnen" genannt –, sondern auch den Betrieb sämtlicher Flugmodelle. Ins Leben gerufen wurde sie, weil mit der Popularität von Multicoptern die Gefahr von Abstürzen, Unfällen und Kollisionen wächst. Die Verordnung soll helfen, den Luftraum sicherer zu machen und sensi-

ble Bereiche, über denen nicht geflogen werden darf, zu schützen.

Den Kenntnissnachweis müssen all jene Flugmodell- und Multicopter-Piloten erbringen, die über keine Lizenz für Luftfahrzeugführer verfügen und deren Flugmodell oder Multicopter zwei Kilogramm oder mehr wiegt und außerhalb eines Modellfluggeländes mit Aufstiegserlaubnis

betrieben werden soll. Nachweispflichtig ist außerdem, wer sein Flugmodell außerhalb eines solchen Geländes höher als 100 Meter fliegen lassen will.

Ergänzt werden die Infos durch ein Video, das der Deutsche Aero Club herausgegeben hat: <http://links.daec.de/51>.

Hubertus von Samson/HM

Meldung an DFS-Kontrollzentralen

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat in einer Mitteilung darauf hingewiesen, dass Anrufe von VFR-Flugplätzen/Vereinen an die Kontrollzentralen zur Meldung von örtlichen VFR-Flugaktivitäten nicht in jedem Fall hilfreich sind.

Die in Anrufen dieser Art häufig geäußerte Erwartungshaltung, etwa die Berücksichtigung gemeldeter VFR-Aktivitäten in der Kursführung des IFR-Luftverkehrs (z. B. IFR-Verkehr wird um Platzrunde herumgeführt), kann von der DFS für die Flugverkehrskontrolle im Regelfall nicht erfüllt werden. Daher können diese Anrufe von

der DFS lediglich als Information angesehen werden.

Die Kontrollzentralen der DFS gehen generell von VFR-Flugbetrieb zu den üblichen Tageszeiten aus, insbesondere an Feiertagen und Wochenenden in der Flugsaison. Der IFR-Verkehr wird grundsätzlich nach den für die jeweilige Luftraumklasse geltenden Regeln geführt. Somit ist eine Anmeldung von z. B. örtlichen Segelflugaktivitäten oder Platzrundenbetrieb im Luftraum Klasse E bzw. "für die tägliche Arbeitsweise der Fluglotsen nicht unbedingt relevant, da im Luftraum E bzw. G eine Verkehrstrennung IFR/VFR durch den Lotsen nicht stattdin-

den kann. Die DFS geht diesbezüglich ebenfalls von einer Einhaltung der Luftraumregeln durch den VFR-Verkehr aus. Entsprechend bittet die DFS darum, zukünftig Anrufe mit Meldungen zu örtlichem VFR-Flugbetrieb nur dann vorzunehmen, wenn es diesbezüglich eine Absprache zwischen Luftsportverein und der zuständigen DFS-Kontrollzentrale gibt. Zur Steigerung der Sicherheit im Luftverkehr empfiehlt die DFS die Nutzung der eingebauten Transponder für alle VFR-Luftfahrzeuge, auch außerhalb der transponderpflichtigen Lufträume.

Simon Betz/DFS

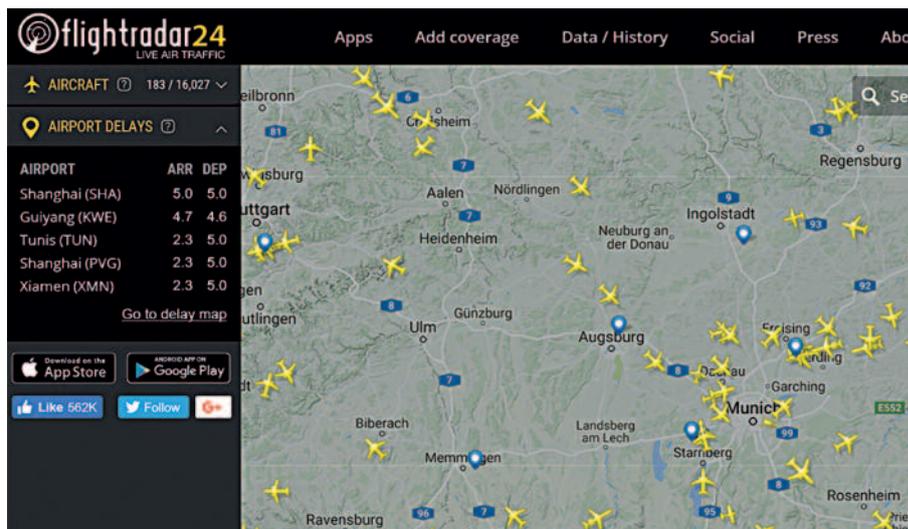
Flightradar24 & Co. – unerwartete Zaungäste!?

Ist es nur Neugier, Luftfahrtenthusiasmus oder sind es evtl. auch neue Erkenntnisquelle für Behörden? Die Webseiten und App's von flightradar24.com; glidertracker.de; radarbox24.com u.a. sind beliebt.

Durch viele ADS-B-out-fähige Transponder in der General Aviation wird es noch ein wenig interessanter zuzuschauen, was da oben gerade herumfliegt. Dieses Interesse teilen nun offenbar auch manche Behörden.

In Bayern kam es an einem Segelfluggelände kürzlich zu einer Anfrage der Landesluftfahrtbehörde zu einem Flug mit einer Motormaschine. Die Behörde hatte den Flug im Internet verfolgt und anschließend eine Mail verfasst. Die Anfrage des Behördenmitarbeiters lautete: "Habe auf flightradar24 einen Flug von und nach ... (Segelfluggelände) mit der D-E... (Datum, Uhrzeit) gesehen. Bei dem Flugmuster sieht es mir mehr nach "Sightseeing" aus. Können Sie mir den Flugzweck bei Gelegenheit mal melden? Danke."

An Segelfluggeländen dürfen Motorflugzeuge, soweit es die Platzgenehmigung zulässt, bestimmungsgemäß nur zum Schleppen oder Absetzen von Fallschirmspringern eingesetzt werden. Passagierflüge, Sightseeingflüge "just for fun-Flüge" oder auch Motorflugausbildung sind nicht zulässig. Dazu benötigt man eine Genehmigung als Landeplatz. Dies wurde in der Vergangenheit teils mit dauerhaften § 25 LuftVG Außenstart- und Landegenehmigungen unterwandert. Die Landesluftfahrtbehörden mussten anhand von Urteilen der Verwaltungsgerichte auch lernen, dass das so nicht funktioniert. Und die Aufsicht zu diesem Thema bequem am Bildschirm zu erledigen, bietet sich da an.



Quelle: www.flightradar24.com

Im konkreten Fall diente der Flug einer Waldbrandbeobachtung für die Luftrettungsstaffel Bayern und genoss daher eine Sonderregelung.

Der Verein, der von dieser Sache berichtete, fragte sich natürlich, ob die Behörde damit "legal" handelt. Soweit man von der Legalität der flightradar & Co.-Plattformen ausgeht (darüber kann man streiten), kann natürlich auch eine Behörde solche Erkenntnisse nutzen. Den "Beweis" dazu, dass z.B. die Landung in der luftverkehrsrechtlichen Nachtzeit durchgeführt wurde, ein Luftraum verletzt wurde oder ein Gastflug auf einem Motorflugzeug von einem Segelfluggelände aus gemacht wurde, wird sie nach der Ersterkenntnis immer über einen Einblick in das Bordbuch, Flugbuch oder Hauptflugbuch führen.

Ergo, das Tracking via Internet reicht nicht für einen Ordnungswidrigkeiten-Bescheid, aber sicher für einen Anstoß zum weiteren Nachforschen.

Bitte nun nicht diese neue Erkenntnisquelle dadurch zum Versiegen bringen, indem man den Transponder bzw. ADS-B-Sender ausschaltet. Diese Elektronik bringt der Luftfahrt einen erheblichen Sicherheitsgewinn. An die Behörde geht aber eben derselbe Appell – bitte nicht die Elektronik, die der Flugsicherheit dient, dazu missbrauchen, Kleinstverstöße in der Luftfahrt ahnden zu wollen. Wer sichergehen will, kann über die amerikanische Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, Email: ASDIBlock@faa.gov) beantragen, dass Kennzeichen und Betreiber nicht mehr öffentlich zugänglich sind. Auch die Plattformen bieten an, auf einen entsprechenden Hinweis des Halters hin, Kennung und andere individuelle Daten auszublenden. Das sicherste Mittel ist natürlich, sich ständig an alle Vorgaben zu halten ..., aber nicht um jedes Flugzeug kann auch noch ein Heiligenschein kreisen.

Frank Dörner

Sitzregelung für Kinder im Flugzeug

Fast zeitgleich gingen in der LVB-Geschäftsstelle zwei Anfragen ein zu der Frage, ob zwei Kinder auf einem Sitz im Flugzeug untergebracht werden dürfen. Die entsprechende Antwort möchten wir daher veröffentlichen.

In der gültigen EASA-Vorschrift NCO.IDE.A.140 heißt es u.a. dazu: "Sitze, Anschnallgurte, Rückhaltesysteme und Rückhaltesysteme für Kinder in Flug-

zeugen müssen mit Folgendem ausgerüstet sein:

1. einem Sitz oder einer Liege für jede an Bord befindliche Person mit einem Alter ab 24 Monaten,
2. einem Anschnallgurt an jedem Fluggastsitz und Rückhaltegeräten für jede Liege,
3. einem Kinder-Rückhaltesystem (Child Restraint Device, CRD) für jede an Bord befindliche Person mit einem

- Alter unter 24 Monaten, und
4. einem Anschnallgurt mit einem Oberkörperrückhaltesystem und zentralem Gurtschloss für jeden Flugbesatzungssitz".

Daraus ergibt sich zwangsläufig, dass zwei Personen (auch Kinder) nicht auf einem einzigen Sitz mit einem Anschnallgurt befördert werden dürfen.

Michael Morr

Schwabmünchner Flugtag für Menschen mit Behinderungen

Im Juni hat der Luftsportverein Schwabmünchen zum 36. Mal seinen Flugtag für Menschen mit Behinderung veranstaltet.

Aufgrund der langen Tradition ist der Flugtag in der Region gut bekannt und so kamen an die 100 Fluggäste, die gerne die Mitflugmöglichkeiten zu einem Rundflug nutzten, am Samstag auch schon mal gut durchgeschüttelt durch den starken Westwind. Unterstützt wird die Veranstaltung vom Lions-Club Schwabmünchen, Lechfeld, Buchloe und der Kreissparkasse Augsburg. In einem wirklich kleinen Eigenbeitrag der Teilnehmer waren schon Verpflegung und Getränk eingeschlossen. Auf Seiten der Fluggäste organisiert das Rote Kreuz die Anmeldungen und in Absprache mit dem Verein werden die Angemeldeten vorab auf die geeigneten Flugzeuge geplant und erhalten ihre Bordkarte. Zum Flugtag werden die Gäste zur richtigen Zeit vom Roten Kreuz zum Platz gebracht und können dort alsbald mit einem der vier Hochdecker zum Rundflug durchs

Schwabmünchner Umland starten. Strahlende Gesichter beim Aussteigen zeigten, dass es Spaß gemacht hat, damit auch sehr zur Freude der Piloten und Vereins Helfer. Anschließend gab es noch durch

Oldtimerfans gesponserte Spritztouren im Oldtimer-Cabriolet und Brotzeit im Hangar bei Musik vom Musikverein Schwabegg.

Text/Foto: Harald Görres



Großer Andrang herrschte bei den angebotenen Mitflugmöglichkeiten.

Fertig mit Schule oder Uni? Dann los:



Fluglotse werden!

Abitur bzw. Bachelor in der Tasche – oder auf der Zielgeraden? Lust auf einen Richtungswechsel im oder nach dem Studium? Dann werden Sie Fluglotse (m/w) – es warten hervorragende Aussichten auf Sie.

Für einen reibungslosen Flugverkehr in Deutschland braucht es Profis, die den Überblick behalten. Denn Luftfahrt bedeutet mehr, als nur von A nach B zu kommen: Es geht um die Sicherheit der Menschen am Himmel. Und genau hierfür sind unsere 5.500 Mitarbeiter die Spezialisten.

Wir garantieren einen sicheren und störungsfreien Verkehrsfluss – am Boden und in luftigen Höhen. Dabei verlassen sich unsere Fluglotsen auf moderne Flugsicherungssysteme und eine hoch komplexe Technik, die von unseren eigenen Ingenieuren betreut wird.

10.000 sicher durchgeführte Flüge täglich – für uns immer wieder eine Bestätigung, dass unser Job wichtig ist. Wenn Sie diese Faszination für die Luftfahrt teilen, freuen wir uns über Ihre Bewerbung. Wir brauchen Sie – für einen sicheren Himmel über Deutschland!



Starthilfe gibt's hier: www.karriere.dfs.de

DFS Deutsche Flugsicherung

Weil der Himmel uns braucht!

BNetzA veröffentlicht Lösung für 8,33 kHz-Funkgeräte

Ab sofort können auch Flugfunkgeräte und Handfunkgeräte als Bodenstationen eine Frequenzzuteilung erhalten. Diese Regelungen sind ein gewaltiger Schritt, mit dem die Behörden dem Anliegen des Deutschen Aero Clubs (DAeC) für pragmatische, einfache Lösungen deutlich entgegengekommen sind.

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der BNetzA Anfang September sind neue Regelungen zu Frequenzzuteilungen für Funkstellen im VHF-Flugfunkfrequenzband (117.975 MHz - 137 MHz) in Kraft getreten, auf die der DAeC-Bundesausschuss Technik auf Initiative des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Flugsicherung (BAF), der Bundesnetzagentur (BNetzA) und dem LVB seit zwei Jahren hingearbeitet hatte.

Flugsicherungsdienste im Flugfunk

Erstmalig wird für den Einsatz von Funkgeräten im Flugfunkband als Bodenfunkstelle unterschieden, ob diese für Flugsicherungsdienste im Sinne von § 27c des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) eingesetzt werden oder nicht. Flugsicherungsdienste sind Leistungen, die von Flugsicherungsorganisationen erbracht werden und die der Aufsicht des BAF unterliegen. Dazu zählen sowohl Flugverkehrsdienste, zu denen auch der Fluginformationsdienst (FIS) gehört als auch Flugberatungsdienste und Dienste des Deutschen Wetterdienstes (DWD). Für Anlagen dieser Flugverkehrsdienste geht auch in Zukunft nichts an einer Musterzulassung nach der Flugsicherungs-Musterzulassungs-Verordnung (FSMusterzulV) vorbei.

Für Bodenfunkstellen, mit denen keine Flugsicherungsdienste erbracht werden, gibt es grundsätzlich drei Möglichkeiten des Einsatzes von Funkanlagen:

1. Geräte, die über eine Musterzulassung des BAF nach der FSMusterzulV verfügen (wie bisher) oder

2. Geräte, die der ETSI EN 300676 in ihrer gültigen Fassung "zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens (des Kaufs)" genügen. Diese Norm regelt kurz gesagt die Anforderungen für die Handhelds oder

3. Geräte, die über eine Lufttüchtigkeitszulassung verfügen, die von der European Aviation Safety Agency (EASA) ausgestellt oder anerkannt sind. Das sind die zugelassenen Flugfunkgeräte. Dabei ist zu beachten: Sollen diese Geräte in Verbindung mit Tragegestellen oder Geräteköffern verwendet werden, muss sichergestellt sein, dass dadurch funktechnische Parameter nicht verändert werden (z.B. durch zusätzliche Antennenverstärker, was normalerweise nicht der Fall ist).

Wird die Nutzung von Anlagen wie unter 2. und 3. beschrieben, beantragt, die nicht nach FSMusterzulV zugelassen sind, muss beim Antrag auf Frequenzzuteilung eine Erklärung abgegeben werden, dass mit der Anlage (ggf. in Verbindung mit Koffer oder Tragegestell) keine Flugsicherungsdienste im Sinne des § 27c LuftVG erbracht werden.

Regelungen für Funkanlage in Luftfahrzeugen

Grundsätzlich wird für Luftfunkstellen eine Frequenzzuteilung nur dann erteilt, wenn diese im 8,33- und 25 kHz-Raster betrieben werden können und eine Zulassung

von der EASA besitzen. Jedoch können auch Handfunkgeräte eine Frequenzzuteilung erhalten, wenn diese entweder eine Zulassung von der EASA haben (derzeit gibt es solche nicht), oder die Forderungen der ETSI EN 300676-2 in der zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens gültigen Fassung erfüllen. Die BNetzA stellt weiterhin klar, dass die Pflicht zur Betriebsfähigkeit im 8,33 kHz-Kanalraster nicht für Geräte (vornehmlich Altgeräte) gilt, die zusätzlich zur Pflichtausrüstung (z.B. als Zweitgerät) im Luftfahrzeug eingebaut bleiben.

Weitere Hinweise der BNetzA:

- die einschlägigen, luftrechtlichen Vorschriften bleiben unberührt,
- Handfunkgeräte im Luftfahrzeug ersetzen keine – ggf. erforderliche fest eingebaute – Pflichtausrüstung,
- für die Nutzung der Funkanlagen ist weiterhin eine gültige Frequenzzuteilung der BNetzA erforderlich.

Diese Regelungen kommen ganz speziell den Vereinen des Luftsports entgegen und führen zu einer deutlichen Entlastung insbesondere bei der Umrüstung der Bodenfunkstellen auf 8,33 kHz. Auch wenn nur noch vier Monate Zeit sind, werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um jetzt die Umrüstung auch der Bodenfunkstellen zügig zu betreiben.

Weitere Infos und Links sind auf der DAeC-Homepage veröffentlicht (www.daec.de).

Harald Görres/Ralf Keil



Hinweise zu TBO-Überschreitungen im Verein

Beim LVB ging kürzlich die Anfrage ein, was der Weiterbetrieb von Vereinsflugzeugen über die empfohlene Betriebszeit hinaus konkret für den Verein und die Vorstandschaft bedeutet.

Im Beispielfall war die TBO eines Motors leicht überschritten. Im entsprechenden Instandhaltungsprogramm (IHP) war dies jedoch bereits vorgesehen.

Dazu ist zunächst anzumerken, dass es seit August 2016 die NfLII-292-16 gibt, die "Bekanntmachung über den Weiterbetrieb von Geräten und Komponenten oberhalb der von deren Hersteller empfohlenen Betriebszeiten von in zugelassenen Ausbildungsorganisationen (ATO) eingesetzten Luftfahrzeugen". Diese enthält die Angaben zu den zulässigen TBO-Überschreitungen.

Gemäß dieser NfL kann der Halter eines nichtgewerblich betriebenen Luftfahrzeugs die TBO-Zeiten beliebig überschreiten, vorausgesetzt,

- er hat alle für das Luftfahrzeug zutreffenden LTAs und ADs durchgeführt und
- die Überschreitungen im IHP für das Luftfahrzeug verankert (dabei ist übrigens immer eine "Ersatzmaßnahme" anzugeben, also z.B. die Anwendung der Checkliste aus der alten NfL II 95/00 bei einem Motor).

Halter ist der Verein. Vertreter des Vereins ist gemäß Satzung der Vorstand. Wenn



es zu einem Unfall kommt, müsste zuerst einmal nachgewiesen werden, dass die Unfallursache mit der TBO-Überziehung in Zusammenhang steht. Wenn das der Fall ist, wäre zu prüfen, ob der Vereinsvorstand grob fahrlässig gehandelt haben könnte. Bei leichter Fahrlässigkeit haftet der Verein.

Grob fahrlässig wäre es, wenn der Vereinsvorstand z.B.

- gewusst hat, dass das überzogene Bauteil nicht mehr in Ordnung ist und das LFZ trotzdem hat weiter fliegen lassen
- Personal mit der Wartung oder der Zustands-Beurteilung beauftragt, dass nicht ausreichend qualifiziert ist
- gar keine periodische Zustandsbeurteilung als Ersatzmaßnahme definieren und durchführen würde.

In diesen Fällen könnte eine Haftung des Vorstandes gegeben sein.

Keine Delegation ohne Kontrolle

Es kann nicht schaden, ab und zu mit dem Prüfer zu fragen, ob alles in Ordnung ist und wie er die Arbeit des Vereinspersonals einschätzt. Wenn Defizite erkannt werden, sollten diese abgestellt werden.

Wenn also kompetente Fachleute (interne oder LTB) sagen, dass die Motoren bei den Wartungsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen keine Auffälligkeiten zeigen, ist die Chance, dass Sie als Vorstand zur Rechenschaft gezogen werden, sehr klein.

Etwas abgemildert wäre es vielleicht, wenn Sie sich statt eines selbsterklärten IHP ein IHP mit TBO-Überziehung vom LBA genehmigen lassen. Aber auch das LBA wird nur die Sinnhaftigkeit der Ersatzmaßnahmen beurteilen. Den Zustand des Bauteils kann auch das LBA nicht beurteilen und der Halter ist in jedem Fall für die Lufttüchtigkeit seines Luftfahrzeugs verantwortlich.

Eine CAMO hilft da auch nicht weiter. Diese kontrolliert nur, ob die Instandhaltungsmaßnahmen, die im IHP definiert sind, auch im Laufe des Jahres durchgeführt worden sind, und im Falle einer "überwachten Umgebung" stößt die CAMO+ die Durchführung dieser Maßnahmen nur an.

Harald Görres

Instandhaltung leichtgemacht – Technik-Lehrgänge im Winterhalbjahr

Der LVB wird in der Wintersaison wieder einige Technik-Lehrgänge anbieten.

In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass nur das Personal mit einem Technischen Ausweis des LVB in die Haftpflichtversicherung des "LVB-Rundum-Sorglos-Paketes" eingebunden ist. Ohne einen Technischen Ausweis arbeiten die Warte auf eigenes Risiko.

Der Grundmodul-Lehrgang (GM) stellt die Theoretischen Grundlagen für alle weiteren Aufbaukurse dar. Ohne den Nachweis dieses Kurses kann kein Tech-

nischer Ausweis ausgestellt werden. Er vermittelt alles Wissenswerte zu den EASA-Instandhaltungsregeln und ist daher vielleicht auch für den ein oder andere "alten Hasen" interessant.

Das Fachgrundmodul (FM) vermittelt die Grundlagen zur Antriebstechnik (Motoren, Propeller, Anbauteile) und ist Grundvoraussetzung für die Motorenaufbaukurse M1 und M2. Fachmodul M1 ist der Kurs für die Motorseglerwarte (Rotax/Limbach) und Fachmodul M2 der Kurs für Lycoming und Conti-Motoren.

Die Kurse finden am Wochenende statt und dauern jeweils Samstag und Sonntag. Die Anzahl der Kurse und der Kursort

richten sich nach dem Bedarf und der Verfügbarkeit der Lehrer. Wer sich zuerst anmeldet bekommt auch zuerst einen Platz. Anmeldungen bitte möglichst bald an die Geschäftsstelle richten, damit wir entsprechend planen können.

Für alle übrigen Fachmodule (Z1-Z3, Zellenwart), (WL1-WL3, Werkstattleiter) verweisen wir gerne auf die Kollegen vom Baden-Württembergischen Luftfahrtverband, die auf dem Klippeneck im Frühjahr ihre neue Ausbildungswerkstatt in Betrieb genommen haben. Anmeldungen dazu bitte auch über die Geschäftsstelle.

Harald Görres

Süd-West-Bayerisches Jugendvergleichsfliegen 2017

Am Wochenende vom 18. Bis 20. August 2017 fand am Segelflugplatz Agathazell das Süd-West-Bayerische Jugend-Vergleichsfliegen 2017 statt.

In Bayern werden von der Luftsportjugend des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) bayernweit pro Jahr insgesamt drei Jugendvergleichsfliegen durchgeführt. Insgesamt waren 35 Teilnehmer zwischen 14 und 25 Jahren am Start. Dazu kamen noch einige Betreuer, Helfer und Fluglehrer, die die Durchführung des Vergleichsfliegens ermöglichten. Insgesamt zählten die Verantwortlichen an diesem Wochenende über 60 Flugbegeisterte am Platz, für ein Jugendvergleichsfliegen eine Rekordkulisse. Sehr erfolgreich schnitt dabei der Heimatverein Luftsportverein Agathazell mit dem 1. und 2. Platz in der Einzelwertung sowie dem 2. Platz in der Mannschaftswertung ab. Von den insgesamt elf teilnehmenden Vereinen ging der erste Mannschaftsplatz an den Aeroclub Dachau, der dafür die Ehre hat, im nächsten Jahr das Jugendvergleichsfliegen 2018 auszurichten. Beim Vergleichsfliegen hatte jeder Pilot bestimmte Flugfiguren vorzuführen, wobei die fünfköpfige Jury, bestehend aus Fluglehrern und erfahrenen Piloten, insbesondere auf eine sichere Durchführung und saubere Landungen Wert legte. Nachdem an Freitag alle Einweisungsfüge abgeschlossen werden konnten, standen am Ende Samstag bis

fast zum Sonnenuntergang über 70 Windenstarts zu Buche, und das sogar mit einer anfänglichen Theorieprüfung, die alle mit Erfolg abschließen konnten. Das anschließende Abendessen hatten sich somit alle Teilnehmer mehr als verdient. Am Sonntagmittag folgte nach dem Dank an die Jugendleiter Tanja Baiz und Timo Wellenhöfer für die Organisation, an Ines Fußnecker für die einwandfreie Verpflegung die Siegerehrung, danach machten sich die mehr als 30 Teilnehmer aus ganz

Bayern mit ihren Segelfliegern im Anhänger oder auf dem Luftweg wieder auf den Weg in ihre fliegerische Heimat. Die Platzierten des Vergleichsfliegens dürfen dann am Landesentscheid -dem Bayerischen Jugendvergleichsfliegen- und wiederum danach am Bundesjugendvergleichsfliegen teilnehmen.

Text/Fotos: Felix Fleischauer

Oben: Licht- und Schattenspiele unterm Regenbogen.



Siegerehrung (v.l.n.r.): Jugendleiter Timo Wellenhöfer, 2. Platz Florian Busch, 1. Platz Philip Dünßer, 3. Platz Paul Härtling, Jugendleiterin Tanja Baiz.



Gemeinsam sind wir stark: Teilnehmer und Helfer bringen eine ASK 21 in die Luft.

“Lina und Max” zu Gast im Havelland

Über ihre Internetrecherche war die Lehrerin einer Schule mit Förderschwerpunkt geistige Entwicklung aus Rathenow/Brandenburg auf die LVB-Broschüre “Lina und Max gehen in die Luft” aufmerksam geworden. Gerne hat der LVB ihr zehn Exemplare der Heftung zur Verfügung gestellt, nachfolgend ihr kurzer “Einsatzbericht”.

“Das Thema Fliegen fasziniert die Menschheit seit jeher, die Havelländer -Landkreis westlich des Bundeslandes Brandenburg- wohl aber im Besonderen. Immerhin nutzte der deutsche Luftfahrtpionier Otto Lilienthal den Stöllner Gollenberg regelmäßig für seine Erprobungsflüge. 93 Jahre später sorgte auf dem Gollenberg nochmals ein Pilot für Aufsehen, als er in einem spektakulären Manöver einen Langstreckenflieger auf dem 850 Meter langen Acker zur Landung brachte. Die Fliegerei ist mit dem Havelland demnach eng verbunden und war daher auch Thema unserer diesjährigen Projektwoche.

Mit viel Interesse haben die Kinder die Broschüre “Lina und Max gehen in die Luft” bearbeitet und betrachtet sowie Bastel- und Experimentierideen daraus umgesetzt.

Zusätzlich zur Bearbeitung der Broschüre haben wir das Projekt mit einer Bastelarbeit - abgeschlossen. Diese haben wir dann auch beim diesjährigen Kreativwettbewerb eingereicht, zu dem der Landkreis Havelland, die Kulturstiftung Havelland und der Kulturkreis Nauen unter dem Motto “Der Traum vom Fliegen. Lilienthal im Havelland” aufgerufen hatte. Der Aufwand hat sich gelohnt. Die neun Schüler der Eingangs-/ Unterstufe der Spektrum Schule mit Förderschwerpunkt geistige Entwicklung haben den ersten Platz errungen.

Zum Abschluss der Projektwoche besuchte die Gruppe das Musical “Frei wie der Wind” im Kulturhaus Rathenow.”



Plakat zum Kreativwettbewerb.

Die Kinder beim “Bearbeiten” der LVB-Broschüre “Lina und Max gehen in die Luft”.

DAS WEGMACHPULVER

PIKOSCH® hilft, folgende Situationen ...





... SCHNELL WIEDER UNTER KONTROLLE ZU BRINGEN.

SITUATION: Nicht jeder verträgt einen Flug ohne Probleme. Muss sich ein Passagier erbrechen, ist dies nicht nur für ihn, sondern auch für andere Mitfliegende und den Piloten unangenehm – letzteres ist auch nicht ganz ungefährlich, da sich der Pilot nicht mehr zu 100% konzentrieren kann.

Weitere Infos unter:
eisenschmidt.aero/pikosch

ANWENDUNG:









EISENSCHMIDT
DPS GROUP

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



Text/Fotos: Carolin Zobel

Deutsches Drachenflugteam gewinnt WM-Bronze

Bei der 21. FAI Weltmeisterschaft im Drachenfliegen der FAI Klassen hat Team Germany hinter Italien und Tschechien die Bronzemedaille gewonnen.

Die WM fand Mitte August in Brasilia/Brasilien statt. Neun Wettbewerbstage mit stundenlangen Flügen zwischen 100 und 130 Kilometern über dem brasilianischen Flachland waren für 130 Piloten eine echte Herausforderung.

Das deutsche Team war mit sechs Piloten nach Brasilien gereist, u.a. mit der mehrfachen Weltmeisterin der Frauen Corinna Schwegershausen (München/Bayern) und Gerd Dönhuber (Chieming/Bayern).

Nachdem die Italiener den WM-Titel in der Teamwertung souverän vor den Tschechen erflogen, gab es einen echten Kampf um die Bronzemedaille. Nach dem ersten Tag lag Deutschland bereits auf Rang drei, fiel aber dann Mitte des Wettbewerbs bis auf Rang sieben zurück. Tag für Tag kämpfte sich die deutsche Mannschaft jedoch wieder nach vorne, um am Ende mit nur sechs Punkten Abstand vor dem Team der USA überglücklich auf dem Treppchen zu stehen.

Text/Foto: Regina Glas (DHV)



Für die WM-Teilnehmer war Brasilien ein beeindruckender Austragungsort.



Bronze für das deutsche Drachenflugteam.

Pyrotechnische Einweisung am Flugplatz Pegnitz

Ultraleichtflugzeuge (UL) haben Sprengstoff an Board, nämlich im Raketentreibsatz des Rettungssystems. Deshalb schreibt der Gesetzgeber für alle, die ein Rettungssystem haben, eine "pyrotechnische Einweisung" vor. Alle ULs müssen ein zugelassenes Rettungssystem an Board haben.

Die Ultraleichtflugkommission (ULKO) des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) hat Ende August wieder eine pyrotechnische Einweisung durchgeführt. Zu dem Seminar am Flugplatz Pegnitz kamen insgesamt elf Teilnehmer, neun UL-Schüler und zwei Umschüler von Motorsegler auf Ultraleicht. In der vierstündigen Unterweisung informierten die Referenten Robert Artmann und Thomas Selz über wichtige Inhalte des Sprengstoffgesetzes, das Rettungssystem und dessen Handhabung. Anschließend musste jeder Teilneh-

mer sein neu erlerntes Wissen anhand von 20 Prüfungsfragen nachweisen. Alle elf Prüflinge haben den Test bestanden und gegen 14:30 Uhr endete das Seminar mit der Ausgabe der Bestätigung für die pyrotechnische Einweisung. Wenn Bedarf

an weiteren Seminaren dazu besteht, zum Beispiel in Südbayern, bitte einfach mit der LVB-ULKO Kontakt aufnehmen (info@lvbayern.de).

Robert Artmann



Die Teilnehmer der pyrotechnischen Einweisung. Im Hintergrund die beiden Referenten und UL-Landesausbildungsleiter Thomas Selz und Robert Artmann (v.l.).

Foto: FSV Pegnitz

Wer ändert was an Ultraleichtflugzeugen?

Änderungen am Ultraleichtflugzeug (UL), die in Betrieb, Sicherheit, Aerodynamik oder Gerätekenntblatt eingreifen, bedürfen einer ergänzenden Musterprüfung. Das Luftverkehrsgesetz spricht von der Änderung der Musterzulassung.

Eine Musterzulassung benötigen alle ULs, die in Deutschland eine Verkehrszulassung erhalten möchten, also mit dem deutschen Kennzeichen D-M... – in Serie von einem Hersteller oder Vertrieb an Kunden ausgeliefert werden sollen. Der Antragsteller einer Musterzulassung wird, nachdem er im Rahmen der Entwicklung, Herstellung oder Einführung des Modells die Lufttüchtigkeit nachgewiesen hat, zum Inhaber der Musterzulassung. Er wird damit auch zum sogenannten Musterbetreuer. Im Regelfall wird ein Hersteller oder der deutsche Importeur der Antragsteller sein, wird Inhaber der Musterzulassung und gleichzeitig Musterbetreuer. Es besteht aber durchaus auch die Möglichkeit, dass Hersteller, Inhaber der Musterzulassung und der Musterbetreuer für ein



Prüfungsarbeiten zur Änderung des Modells "Breezer".

UL-Modell drei unterschiedliche Firmen oder Personen sind. Erster Ansprechpartner für das Luftsportgeräte-Büro des Deutschen Aero Clubs (LSGB) ist jedoch der vom Inhaber der Musterzulassung benannte Musterbetreuer. Er wird im Gerätekenntblatt des UL ausgewiesen.

Musterprüfung

Die Muster- und ergänzenden Musterprüfungen werden im LSGB vom eigenen

Prüfingenieur oder von ihm beauftragten Prüfer durchgeführt. Musterprüfungen werden mit der Erteilung des Musterzulassungsscheines für den Inhaber abgeschlossen. Mitte Juli erteilte beispielsweise das LSGB den Musterzulassungsschein für das Wasserflug-UL "Flywhale".

Änderung, Erweiterung, Ergänzung der Musterzulassung

Nur der Inhaber der Musterzulassung

LIVES
SAVED

2 5 3



Mit **Sicherheit** auf Kurs!
With safety on course!



JUNKERS
Profly

www.junkers-profly.de

Am Flugplatz 1 | 95326 Kulmbach | Phone: +49 (0) 9221 87 93 12
Fax: +49 (0) 9221 87 93 13 | Email: info@junkers-profly.de

kann durch eigene konstruktive Entwicklungen in Folge die Musterzulassung ändern oder erweitern lassen. Der Musterbetreuer führt das Zulassungsverfahren durch.

Im Luftverkehrsgesetz gibt es zusätzlich die Möglichkeit der Zulassung von Änderungen, die nicht vom Inhaber der Musterzulassung entwickelt wurden (§ 5 LuftVZO). Mit so einer Änderung wendet man sich zunächst unbedingt an den Musterbetreuer des ULs.

Änderung am Stück

Diese Änderung erfolgt in einer Einzelstückprüfung. Diese soll den ULs vorbe-

halten sein, die keinen Musterbetreuer mehr haben. So eine Änderung verläuft grundsätzlich außerhalb der Musterzulassung und wie es der Name schon sagt, wird im Einzelfall geprüft. Umfangreiche Änderungen sind hier aus nachvollziehbaren Gründen nicht möglich.

Im LSGB bedürfen aufgrund der Historie viele ältere ULs bei Ergänzungen und Änderungen einer Einzelstückprüfung, wenn oder da keine Musterbetreuer oder Hersteller mehr verfügbar sind. Bei vorhandenem Musterbetreuer haben daher Prüfungen grundsätzlich über oder mit diesem zu erfolgen. Änderungen am einzelnen UL, die keine Verkehrszulassung beim

LSGB haben, erfolgen ausschließlich über den Musterbetreuer.

Einzelstückzulassung

Der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass es neben der Musterzulassung auch die Einzelstückzulassung gibt. Das sind ULs, die nicht zum Nachbau, nicht zur Serienfertigung vorgesehen sind. Diese sind von einer Musterzulassung befreit. Die Gutachten zur Verkehrszulassung beim LSGB werden in der Regel während des Selbstbaus über die Oskar-Ursinus-Vereinigung erbracht.

Text/Foto: Frank Einführer

“Franken-live” für UL-Fotoshooting in EDQZ

Das Internet-Fernsehen “Franken-live” war im Juli zu Besuch in der UL-Landesausbildungsschule in Pegnitz.

Die UL-Sparte des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB) wollte allen UL-Piloten einmal die Möglichkeit bieten, professionelle Fotos und Videos von sich und Ihrem UL machen lassen zu können. Dazu brachte Franken-live vier Models und einige Oldtimer mit zum Flugplatz Zipser Berg. Bei herrlichem Wetter begann das Fotoshooting bereits um 10:30 Uhr. Im Laufe des Vormittages reisten über 15 UL's zu dem Treffen an. Dabei gab es viele verschie-

dene UL-Muster zu bestaunen, die dann gekonnt für die gewünschten Fotos positioniert wurden. Diese Aufnahmen wurden später per Download allen UL-Piloten kostenlos zur Verfügung gestellt. Wer ein Foto von seinem “Liebling” haben wollte, brauchte nur mit dem Fotografen Michael Fiest zu sprechen und dieser sorgte für das richtige Ambiente.

Auch wenn das Angebot keine fliegerische Komponente hatte, den Teilnehmern hat's gefallen.



Robert Artmann

Auch dieses UL-Modell wurde bestaunt.



Mal eine alternative Art der UL-Präsentation.

Fotos: Michael Fiest

24. Ballontreffen in Bad Griesbach

Vom 18. bis 20. August hatten der Ballonhafen Bad Griesbach und die Hartl Hotels wieder zum Ballontreffen nach Bad Griesbach Therme eingeladen.

In diesem Jahr war es die 24. Ausgabe des Ballontreffens. Zur Attraktivität für Ballonfahrer trägt auch die reizvolle Gegend um Bad Griesbach mit dem schönen Rottal bei. Das Treffen wird seit 1996 von Michael Wimmer organisiert. In der Organisation wird er inzwischen tatkräftig von seinem Sohn Lukas unterstützt. Seitens der Hotellerie ist die Chefin vom Fürstenhof Irene Mayer-Jobst die gute Seele der Veranstaltung.

Seit Jahren wird vom Fürstenhof am Startplatz, der Kurwiese, am Freitag- und Samstagabend für die Besucher des Ballonglühens ein Fest mit Musik, Essen, Trinken, Kinderprogramm und Feuerwerk ausgerichtet und organisiert.

Das Ballontreffen in Bad Griesbach hat bisweilen schon familiären Charakter, treffen sich doch dort seit vielen Jahren immer wieder die gleichen Ballöner aus ganz Deutschland, der Schweiz und aus Tschechien. Zu den vielen "Mehrfachtärtern" kommt immer wieder mal ein neues Gesicht hinzu. Mit ungefähr 20 Ballonen und einigen Modellballonen hat die Veranstaltung eine angenehme Größe, für die auf der Kurwiese als Startgelände ausreichend Platz ist.

Wie bei jeder Wettfahrt, die über einen längeren Zeitraum veranstaltet wird, gibt es mal Jahre mit besserem und mal mit schlechterem Wetter. Wenn von Freitag früh bis Sonntag Früh 5 Fahrten gehen (was es auch schon gab) dann war das in der "Sturm- und Drangzeit" schon in Ordnung. Die "älteren Herren" unter den Teilnehmern sind dann aber auch nicht unbedingt böse, wenn wie in diesem Jahr "nur" zwei tolle Fahrten zustande kommen.

Eine Morgenfahrt am Freitag mit leichten Nebelschwadern im Rottal und eine etwas flottere Abendfahrt vor der angesagten Gewitterfront haben allen Crews richtig Spaß gemacht. Statt des Ballonglühens am Freitagabend gab es dann ein Glühen mit den Körben ohne Hüllen, da ja alle wussten, dass sich wettermäßig noch etwas tun wird. Einige Zeit nach dem Glühen war es dann auch soweit – innerhalb kürzester Zeit kamen Sturm und Regen auf. Wegen u.a. der hohen Regenintensität in ganz Niederbayern konnten dann



Immer wieder viel bestaunt: das Aufrüsten der Ballone.

am Samstag und Sonntag keine Fahrten mehr durchgeführt werden.

Trotzdem blicken die Teilnehmer auf eine schöne Veranstaltung mit einer perfekten Organisation durch Michael und Lukas

Wimmer zurück, und die Jubiläumsveranstaltung (25.) in 2018 ist schon bei allen im Kalender vermerkt..

Text/Fotos: Josef Stöhr



Stimmungsvolle Aufnahme von der Abendfahrt beim Bad Griesbacher Ballontreffen.



LSG-Büro

Service und Leistung für alle Ultraleichten

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

L U F T S P O R T G E R Ä T E - B Ü R O

Helicopter-Wettbewerbe in Minsk

Auch Vertreter des Deutschen Hubschrauber Clubs mit Sitz in Landsberg (DHC) waren zu den Offenen Weißrussischen Hubschrauber-Meisterschaften (OBHC) sowie zum Helicopter World Cup (HWC) Ende Juni nach Minsk/Weißrussland gereist.

In der Qualifikation für die HWC-Endrunde war die Leistungsdichte groß, entsprechend die Punkteabstände sehr gering. Das deutsche Team schaffte es hier leider nicht unter die vorderen Plätze und schied in der Qualifikation für die Endrunde aus.

Die gesamte Veranstaltung war ein "Probeevent" für die geplante Hubschrauberweltmeisterschaft im nächsten Jahr auf dem Flugplatz Borovaya. Sie wurde auch von Modell- bzw. Drohnenfliegern für einen Wettkampf genutzt. Parallel zum World Cup gab es eine Art Volksfest mit Airshows und Fallschirmspringern, an dem sich auch das Militär beteiligte. Minsk scheint für 2018 gerüstet zu sein und auch Lothar Oehler (DHC), der für den Helicopter World Cup als leitender



Ein Fallschirmspringer mit der weißrussischen Fahne.

Schiedsrichter fungierte, war mit dem Verlauf der Wettbewerbe zufrieden.

Text/Fotos: Axel Wingerath



Ein junges Damenteam aus Weißrussland.

Neu: Helicopter World Cup 2017

Im Rahmen der FAI-Wettkämpfe gibt es mit dem World Cup, der über mehrere Stationen im Jahr ausgefliegen wird und am Jahresende mit einer Gesamtwertung endet, eine neue Veranstaltungsform.

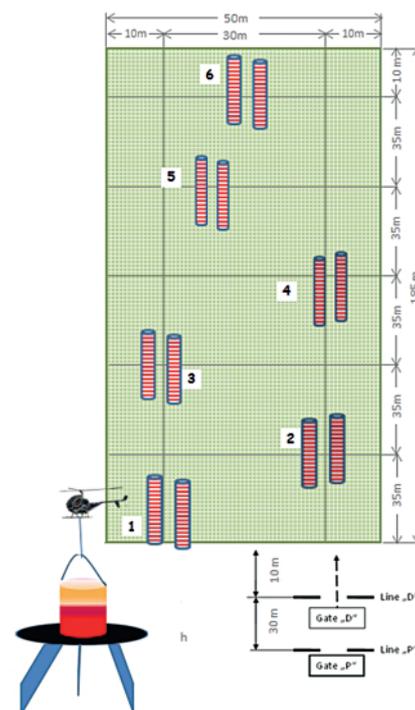
Aus dem klassischen Regelwerk sind ähnlich wie für die World Air Games zwei Disziplinen ausgewählt worden: Fender Rigging und Slalom. Navigation und präzises Hovern werden nicht geflogen. Zunächst qualifizieren sich die Teams durch gute Wertungen in den vergangenen Events. Sollten mehr als 16 Teams teilnehmen, finden vorausgehend Qualifikationen statt. Die Punkte aus Slalom und Fender werden addiert. Die besten 16 gehen in die Ausscheidung im K.O.-System. In dieser Abschlussrunde treten je zwei zufällig ausgewählte Teams gegeneinander an. Steht nach zwei Läufen der Sieger nicht fest, wird ein dritter Lauf zur Entscheidung durchgeführt. So reduzieren sich die Teilnehmer von 16 auf 8, auf 4, 2 und das Gewinnerteam. Dies wird je für Slalom und Fender durchgeführt und es gibt entspre-

chend einen Gewinner im Slalom und einen im Fender. In der Jahreswertung, in die die jeweils drei besten Ergebnisse eingehen, gibt es zusätzlich noch einen Gesamtgewinner und eine Mannschaftwertung. Die Veranstaltungen fanden/finden in der Tschechischen Republik, Großbritannien, Russland, Weißrussland, Deutschland, Österreich und Polen statt.

Axel Wingerath

Rechts: Schema für einen Slalom Parcours. Im Bereich "D" befüllen die jeweils zwei Teams einen an einem Seil mitgeführten Eimer mit Wasser, indem er in einen bereitstehenden Wassercontainer gesenkt wird. Nun fliegt man den Eimer an einem vom Copiloten geführt Seil durch die Tore eins bis sechs und wieder durch die Tore zurück bis zu dem Tisch unten links. Dort wird der Eimer abgestellt. Der Eimer darf den Boden nicht berühren. Wird ein Tor ausgelassen oder ist am Ende zu wenig Wasser im Eimer, gibt es Strafpunkte, die zur Flugzeit addiert werden. Die Durchflugrichtung der Tore wird vor jedem Wettkampf neu festgelegt.

Slalom



World Games – Markus Scheuermann aus Riedenheim im Canopy Piloting



Sie sind das zweitgrößte Sportereignis der Welt und bringen alle vier Jahre die besten Sportler zahl-

loser Disziplinen zusammen: die World Games.

Vom 20. bis 30. Juli 2017 traten bei dem internationalen Leistungsmessen in Breslau die Elite zahlreicher Sportarten an, die nicht zum Programm der Olympischen Spiele gehören. Aus dem Luftsport waren drei Deutsche dabei: der Herforder Eugen Schaal im Segelkunstflug, Tobias Koch (Bochum) und LVB-Mitglied Markus Scheuermann (Riedenheim) vom Fallschirmspringerclub Oberhausen in der noch jungen Disziplin Canopy Piloting (auch Swooping genannt) – und die verlangt Fallschirmspringern alles ab: ein Maximum an Fitness, Konzentration und Beherrschung des Schirms. Mit einem gerade mal acht Quadratmeter großen Hochleistungsfallschirm springen die Sportler beim Canopy Piloting aus einem Flugzeug und beschleunigen durch eine Drehung so stark, dass sie mit bis zu 150 Kilometern pro Stunde über eine Wasserfläche schießen. Bei den World Games gingen sie in vier Disziplinen an den Start: Speed, Distance, Accuracy und

Freestyle. Distance gewinnt, wer nach Durchfliegen einer Lichtschranke die weiteste Strecke zurücklegt. In der Speed-Disziplin wird jene Zeit ermittelt, die ein Sportler braucht, um die Strecke zwischen zwei Lichtschranken zu meistern. Bei Accuracy müssen die Fallschirmspringer die Wasserfläche an vorgegebenen Stellen berühren. Am spannendsten für das Publikum ist sicherlich der Freestyle, bei dem die Sportler in Bodennähe spektakuläre Tricks zeigen. „Jede Disziplin hat etwas für sich, aber als geschwindigkeitsaffine Person habe ich schnell eine Leidenschaft für das

Canopy Piloting entwickelt“, so Markus Scheuermann, Fallschirmsprunglehrer und mehrfacher Deutscher Meister im Canopy Piloting. Vor zehn Jahren hat Scheuermann die ersten Sprünge in dieser Disziplin gewagt. Seit 2008 nimmt er am Wettkampfgeschehen teil, das für ihn schnell international wurde. Erstmals trat die deutsche World Games Mannschaft als Team Deutschland auf. Eine Übersicht zu den Ergebnissen gibt es unter:

<https://theworldgames2017.com/en/results/>.

Hagen Eichler



Wegen der Bodennähe für Zuschauer attraktiv: Canopy Piloting.

Foto: DAeC-PR

LVB-Kappenflugseminar

Das LVB-Kappenflugseminar 2017 musste wetterbedingt auf zwei Termine ausgedehnt werden.

Der erste Seminarteil fand am 03. Juni statt, Teil zwei folgte dann knapp zwei Wochen später. Trotz der Aufspaltung war

Lehrgangsleiter Thomas Alber mit den Leistungen der Teilnehmer sehr zufrieden.

HM.



Die Teilnehmer des Kappenflugseminars in Eggenfelden.

Foto: Skydive Exit e.V

2. Funwettbewerb des Raketenmodellflugvereins

Ende Juni richtete der Raketenmodell-sport-Verein 82 in Waltersberg für raketensportbegeisterte Modellbauer seinen 2. Funwettbewerb aus.

Der Wettbewerb findet in Anlehnung an die FAI Klasse S2/P Präzisionsflug mit zerbrechlicher Nutzlast statt, bei dem ein rohes Hühnerei mit einer Rakete auf eine Höhe von 300 m geflogen- und zeitgenau nach einer Minute wieder unversehrt zurück auf die Erde gebracht werden soll. Die Artenvielfalt der Modelle war umfangreich, es kamen vermehrt Eigenkonstruktionen mit Teilen aus dem 3-D-Drucker zum Einsatz. Die Höhenmessung erfolgte mit einer speziell für Raketen entwickelten Elektronik, die Zeit wurde mittels Stoppuhren gemessen. Bei hohen Temperaturen und teilweise starkem Wind waren die Piloten gefordert. Eine besondere Herausforderung bestand darin, den Startwinkel so zu wählen, dass trotz des starken Windes die Raketen die angepeilte Höhe auch erreichen konnten. Ein



Startvorbereitungen beim 2. Funwettbewerb des Raketenmodell-sport-Vereins.

Foto: Werner Neugebauer

weiterer sportlicher Aspekt war die Bergrung der Modelle, denn durch den starken Wind trieben die am Fallschirm hängenden und ungesteuerten Modell teils sehr weit ab. Den ersten Platz sicherte sich wie im letzten Jahr Joachim Lang gefolgt von Rainer Scherle und Jörg Kadau. Weitere Starter waren Alexey Pavlov, Matthias Raif, Alexander Eckert und Werner Neugebauer. Die Startleitung übernahm Kurt Rehberger, die Wettbewerbsleitung lag in den Händen von Sportfachreferent Uli Nodes.

Nach dem erfolgreichen Testlauf eines solchen Wettbewerbs mit Modellraketen im Herbst letzten Jahres wurde der Wunsch laut, diesbezüglich erneut etwas zu organisieren, so dass der 2. Funwettbewerb zustande kam. Trotz der schwierigen Bedingungen waren sich die Teilnehmer am Ende einig, dass es im Herbst einen weiteren Wettbewerb geben soll.

Uli Nodes

Online-Antrag für FAI-Sportlizenz

Seit einiger Zeit können FAI-Sportlizenzen einfach und zeitsparend im Onlineverfahren beantragt werden. Die Lizenz und damit den Nachweis für die Mitgliedschaft in einem nationalen Aero-club benötigen Luftsportler, die an internationalen Meisterschaften teilnehmen möchten.

Wer online bestellt, per PayPal bezahlt und auf den Ausdruck verzichtet, kann für zehn Euro in die FAI -Datenbank eingetragen werden. Die Mitgliedschaft in einem DAeC-Verband wird durch das hochgeladene Bild des entsprechenden Mitgliedsausweises nachgewiesen. Alternativ kann der Mitgliedsverband angegeben werden; in dem Fall wird der Antrag direkt zu dem Mitgliedsverband gemailt. Er muss dann die Mitgliedschaft bestätigen und diese Information an den DAeC schicken. Die Gebühren werden per PayPal beglichen. Wer nur den Eintrag in die FAI -Liste braucht, zahlt lediglich zehn Euro.

Den Eintrag nimmt der DAeC vor, 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. Auf der FAI -Website unter <http://www.fai.org/about-fai/fai-sporting-licences> kann man dann prüfen, ob der Eintrag erfolgt ist.

Ausführliche Infos und das Online-Formular unter: <https://www.daec.de/service/fai-sportlizenz/>

HM

Auf der FAI-Homepage kann der Eintrag der FAI-Lizenz geprüft werden.

Bavarian-Open beim AeC Teuschnitz

Anfang Juli fand beim Aeroclub Teuschnitz im Rahmen der Bavarian Open in der Wettbewerbsklasse F5B-J ein Wettkampf in der Jedermann-Klasse statt.

Geflogen wurde mit Elektroseglern nach den Rahmenbedingungen des Luftsport-Verbandes Bayern (LVB). Der Teilwettbewerb wird jährlich in mehreren bayerischen Vereinen durchgeführt und fällt auch in die separate oberfränkische Gesamtwertung. Sehr erfreut war der AeC Teuschnitz, dass der LVB-Präsident und -Spartenvorsitzende Modellflug Ulrich Braune sowie LVB-Bezirkssportleiter für Oberfranken Helmut Bauer nach Teuschnitz gekommen waren und auch am Wettbewerb teilnahmen. In der Jugendklasse siegte Nils Flor-

schütz vor Paul Martens, beide AC Coburg. In der Erwachsenenklasse gewann Udo Brunner von der MFG Höchststadt/Aisch vor Thomas Jungkunz vom AC Teu-

schnitz, Rang drei belegte Reinhard Holzenleuchter, wie der Sieger beheimatet bei der MFG Höchststadt/Aisch.

Text/Foto: Günter Hanna



Siegerehrung in der Jugendklasse.

Bavarian Open 2017 – Modellsegelflug in Kulmbach

Am letzten Juni-Wochenende trafen sich in Kulmbach über 30 Modellflieger, um im Rahmen der Bavarian Open 2017 drei Wettbewerbe auszutragen.

Der Samstag begann mit dem Programm F3B-A, hier wurde mit der Winde und 150 Meter Seil gestartet. Der anschließende Segelflug von zehn Minuten mit einer Punktlandung ergab die Wertung. Leider nur zwölf Teilnehmer standen hier am Start. Ein recht kräftiger Wind stellte die Auswahl der Seile auf den Prüfstand. Es wurden trotzdem recht ordentliche Wertungen erfolgen, in zwei Gruppen zu je sechs Piloten. Ein Flyoff wirbelte die Rangfolge noch mal durcheinander. Dabei konnte sich Christian Karbacher vor Klaus Bunge-roth und Kurt Genkinger durchsetzen.

Samstag ab 14 Uhr wurde ein abgewandeltes Programm für Einsteiger in der Klasse F5J (Elektrosegelflug) angeboten.

Ein kräftiger Wind erforderte bei den 23 Piloten manche Außenlandung. Es wurde eine Rahmenzeit vorgegeben, die das Starterfeld (je acht Piloten) in aller Ruhe in die Luft gehen ließ. Die ersten Plätze konnten sich Klaus Bunge-roth, Peter Deivel und Georg Körner sichern. Auch zwei Jugendliche waren dabei, Friedrich Tharandt und Johannes Stöhr bekamen je einen Pokal.

Am letzten Veranstaltungstag war das Wetter den Teilnehmern wohl gesonnen, der Wind vom Samstag hatte sich gelegt, somit entstanden ideale Bedingungen. 33 Piloten gingen an den Start. Der Wind war wieder SW bei 3 bis 4 m/s, was dennoch sehr anspruchsvoll war, um von der kleinen Anhöhe im Rückraum wieder zum Landepunkt zurückzukommen.

Es waren acht Landepunkte mit den Messleinen ausgelegt, die gleichzeitig auch als Startstelle dienten. Der Grup-

penwechsel (Vorbereitung in der Ready-box) verlief entspannt und gemütlich. Die Zeit von der Landung der Vorgruppe bis zum Start der neuen Gruppe lag bei durchschnittlich drei Minuten. Der organisatorische Rahmen ließ fünf Vorrunden und zwei Fly-Offs zu. Trotzdem konnte bereits um 16:00 Uhr die Siegerehrung durch den Landrat Klaus-Peter Söllner vorgenommen werden.

Den Sieg holte sich Bernhard Klar vor Karl Hinsch und Klaus Bunge-roth. In der Jugend bekamen Friedrich Tharandt und Johannes Stöhr je einen Pokal.

Auch für 2018 wird wohl wieder ein internationales Teilnehmerfeld nach Kulmbach finden und in der aufstrebenden Klasse F5J beste Voraussetzungen vorfinden. Das Team Kulmbach ist mit den Erfahrungen aus 2017 gut vorbereitet.

Helmut Bauer



Die Teilnehmer der Bavarian Open 2017 waren zu Gast bei der Modellflugvereinigung Kulmbach.

Foto: Gabriele Kislak

LIMA-Lehrgang Beilngries

In der Pfingstwoche fand der erste LVB-LIMA-Lehrgang dieses Jahres statt. Eine Woche lang übten sich sieben junge Piloten mit drei Trainern im Überland- und Teamfliegen.

Ausgangspunkt des ersten LIMA-Lehrganges 2017 war der im Altmühltal gelegene Motor- und Segelflugplatz Beilngries (EDNC). Der Platz bot den vier Segelflugzeugen vom Typ LS4 und zwei vom Typ Discus sowie ihren Piloten für eine Woche ein Zuhause. Das Tagesprogramm belief sich während dieser Woche nicht nur auf gemeinsamen Flugbetrieb. Täglich (und pünktlich) um sieben Uhr riefen die Trainer zum Frühsport, der den Beginn des gemeinsamen Tages einläutete. Durch Joggingeinlagen, Liegestütze und Hüftschwünge wurden alle Muskeln aktiviert und noch etwas schlaftrunkene LIMAs auf den bevorstehenden Tag eingestimmt. Spätestens nach dem gemeinsamen Frühstück (manchmal auch schon davor) stellte sich dann aber die Frage des Tages: "Fliegen wir heute?" Sofern das Wetter mitspielte, bauten und rüsteten die LIMAs die Flugzeuge auf und brachten sie an den Start. Aber auch wenn das Wetter mal zu windig und/oder zu nass war, gab es genug zu tun. Für diesen Fall hatten die LIMAs Theorie-Referate zu Themen, die von A wie "Außenlandung" bis W wie "Wettbewerbsvorbereitung" reichten, vorbereitet. So kamen über die Woche hin spannende Diskussionen über Themen zustande, deren Relevanz die ein oder anderen Lehrgangsteilnehmer anfangs vielleicht etwas unterschätzt hatten.

Aber es wurde nicht nur übers Fliegen geredet. An vier der sieben Tage ließ es das Wetter zu, die Flieger aus den Hängern zu holen und den Unterricht ins Flugzeug zu verlegen.

Schon am Anreisetag ließ das Wetter hoffen. Zwar Warmluft, aber 2/8 vorhergesagte Cumulusbewölkung sowie gute Steigwerte ließen die Herzen höher schlagen. Die Trainer teilten zwei Teams ein, die über den Flug hinweg erste Erfahrungen im Teamflug sammeln sollten. Durch den perfekt organisierten Schleppbetrieb der Beilngrieser waren die Flugzeuge gegen 13:00 Uhr in der Luft. Während ein Team mit Ausbreitungen und Thermik zu kämpfen hatte, die es unter 1400 m einfach nicht mehr zu geben schien, ergaben



Flugzeuge in der Startaufstellung.

Foto: Tobias Pachowsky



Die LIMAs des Lehrgangs Beilngries 2017.

Foto: Klaus Gruber

sich dem anderen Team ganz andere Probleme. Diese beliefen sich auf Fragen, wie: Wie finde ich eigentlich meine Teampartner? Oder: Was ist eine bessere Positionsbeschreibung als "Ich bin über 'nem bewaldeten Hügel"? Trotz dieser Herausforderungen liefen die ersten Versuche im Team ganz gut und die Teilnehmer konnten den Tag hindurch lange Flüge bis über 19:00 hinaus komplett ausnutzen.

Der zweite Flugtag war bei weitem nicht so optimistisch vorhergesagt wie der erste. Schauer, Ausbreitungen und schwache Thermik boten aber perfekte Möglichkeiten, mal nicht besonders weit zu fliegen, sondern auf kleinem Raum das Fliegen mit zwei Flugzeugen zu üben. In Zweiertteams möglichst viel Höhe zu "erkurbeln", das war die Aufgabe. Bereits zu

DFS-Pilotentag für VFR-Flieger
kennlernen – austauschen – informieren
18 Nov 2017 | 10 – 16 Uhr | in Langen

- FIS (Ihre Ansprechpartner im Flug)
- AIS-C (Flugberatung u. Flugvorbereitung)
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- DWD (Meteorologische Flugvorbereitung, Flugwetterberichte)
- Search and Rescue SAR
- Entwicklung von Luftfahrtskarten
- DAeC
- Pilotenzubehör für die Allgemeine Luftfahrt
- Simulationen und Infostände
- Diskussionen und Gespräche

Bitte melden Sie sich online an: www.dfs.de (Services, Customer Relations)
Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an: Pilotentag@dfs.de

diesem Zeitpunkt machten sich die Erfahrungen und Erkenntnisse des Vortages bemerkbar.

Fast alle Zweiergrüppchen schafften es, teilweise auch ohne Funk, zusammenzubleiben. Außerdem bemerkenswert: Trotz der schwachen Bedingungen schafften es alle Teilnehmer wieder zurück nach Beilngries.

Klar war, dass die Flüge am dritten Tag nicht besonders großräumig ausfallen würden. Leider reichten die Aufwinde nicht für viel mehr als eine erweiterte Platzrunde. So bot sich den LIMAs lediglich die Möglichkeit die Stadt Beilngries und die umliegenden "Berge" mal aus der Nähe zu betrachten.

Ambivalenz der Wetterberichte bestimmte Flugtag vier. Von Hammertag mit über 700 km PFD bis krabbeln im Blauen war alles im Bericht dabei. Kurz zusammengefasst: Unsere zwei beliebtesten Wettermodelle waren sich mal wieder komplett uneinig. So mancher träumte schon von Flügen über den Bayerischen Wald hinaus bis nach Tschechien. Doch schon früh wurde diese Vorfreude durch eine großflächig durchziehende Abschirmung gedämpft. Anderen war klar: Heute "schaffen" wir endlich mal 'ne Außenlandung. Denn wäre ein LIMA ohne Außenlandungen wirklich ein LIMA? So startete das erste Team gegen frühen Mittag, als die Reste der morgendlichen Quellbewölkung gerade begonnen hatten, in sich zusammenzufallen. Schnell stellte sich heraus: Heute geht es nicht um das Rennen nach Osten, es geht um's oben bleiben. Während sich zwei Teams an Regens-



Teamflug bei schwachen Bedingungen.

Foto: Ferdinand von Hagen

burg vorbei an der ersten Kante vom Bayerischen Wald entlang kämpften, musste das LS4 Team leider sehr früh schon auf Bauernbesuch gehen. Immer im Blauen, bei immer unkonstantem Warmluftgeblubber und immer in Sichtweite zum nächsten Feld setzten die anderen beiden Teams ihre Flüge im Jojo zwischen Beilngries und Dingolfing fort. Ein Großteil erkämpfte sich nach einem genauso anstrengenden wie lehrreichem Flug den Weg zurück zum Flugplatz. Auch die Außenlander stießen nach eini-

gen sehr Interessanten Gesprächen mit den Eignern der Felder am frühen Abend wieder zur Gruppe. Genau wie für Flugtag drei galt für den gesamten LIMA-Lehrgang das Motto "zu schnell vorbei". Eine Woche, in der wir Teilnehmer die Chance hatten, mit erfahrenen und engagierten Trainern den Teamflug zu lernen und zu verbessern sowie unsere individuellen Streckenflugfähigkeiten in Theorie und Praxis auszubauen.

Johannes Beyer



ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG

- Ihr Flugzeug benötigt eine neue Bespannung?
- Bringen Sie es ins ORATEX BESPANNWERK LEIPZIG!
- Unser geschultes Team bespannt Ihr Flugzeug fachgerecht innerhalb von ca. einer Woche.
- Wir bespannen mit dem innovativen Gewebe **ORATEX® UL 600** und **ORATEX® 6000**.

www.OratexBespannwerk.com



**SIE BRINGEN ES -
WIR BESPANNEN ES!**

... und wenn Sie Ihr Flugzeug nicht zu uns bringen können, dann kommen wir auch zu Ihnen!

Alpen-Lima 2017 ... oder: Die perfekte Woche

Wenn sich Trainer und Teilnehmer einen Kursverlauf wünschen dürften, dann sähe das Ergebnis wohl wie der Alpen-Lima-Lehrgang 2017 am Flugplatz Ohlstadt/Pömetried aus. Das Wetter, eine Woche wie gemalt... dazu eine gute Gruppe, tolle Trainer, die uns zu unvergesslichen Flügen führten und Werdenfelser Segelflieger, die uns Anfang Juli an ihrem wunderbaren Platz bestens aufgenommen haben.

Die meisten Pilotinnen und Piloten hatten bisher eher überschaubare Flugerfahrung in den Bergen. Aber deswegen waren wir ja alle hier und genau das sollte sich ja in den nächsten Tagen ändern.

Tag 1

Alle Pilotinnen und Piloten, die den Platz noch nicht kannten, bekamen ihre Checkflüge. Das war notwendig, da der Platz in Ohlstadt "Besonderheiten" hat, mit denen man sich vertraut machen sollte. Damit war der erste Tag bei zwölf Teilnehmern und drei Doppelsitzern schon mal gut gefüllt.

Tag 2

Alle Teilnehmer hatten im Vorfeld die Aufgabe erhalten, einen Vortrag vorzubereiten. Themen waren: Außenlandung im Gebirge, Fliegen in großer Höhe, Luftraumstruktur Österreich/Innsbruck, Teamflug, Hangflug/Fliegen unter Grat, um nur einige zu nennen. Logischerweise waren das Themen, mit denen wir uns vor unseren Flügen befassen sollten. Aus diesem Grund hatte es am zweiten Tag geregnet und unser Kurs hatte methodisch didaktisch einen perfekten Verlauf. Spannend waren hier vor allem die Diskussionen im Anschluss an die Vorträge und die Berichte der Teilnehmer und Trainer.

Tag 3

Unsere tägliche Routine für die nächsten Tage: Frühstück um 8:00 Uhr, danach Briefing im Schulungsraum. Wettercheck, sehr ausführlich, Einteilung der täglich wechselnden Teams. In der Regel flog ein Trainer im Doppelsitzer mit 2-3 Einsitzern. Festlegen der Startbereitschaft (Uhrzeit), Aufrüsten der Flieger, Startaufstellung, zweites Briefing des jeweiligen Teams durch den Trainer am Start. Da das Wetter jeden Tag besser wurde, hat sich das Aufrüsten vor das Frühstück verschoben!

An diesem Tag war das Wetter nach Frontdurchgang am Vortag dann ab dem Nachmittag fliegbar. Einige Vorträge mussten am Vormittag ja noch durchgeführt werden. Fliegerisch ging es an den Ohlstädter Hang und an die Hänge des Estergebirges. Dort konnten wir das Fliegen in Geländenähe, über und unter Grat erleben und einüben. Fähigkeiten, die in den nächsten Tagen auch gefragt waren.

Tag 4

An diesem Tag sollte es das erste Mal in die Berge der näheren Umgebung gehen. Die Teams flogen an diesem Tag Strecken bis zu 300 km. Bevorzugte Ziele waren Lechtal, Inntal und Karwendel. Ein Team schaffte auch den Sprung an den Wilden Kaiser. Gefragt waren Teamflug und gute Kommunikation auf den jeweiligen Teamfrequenzen, das Erfliegen der engen Gebirgsbäute, die auch mal an die 5 m/s gingen und das Fliegen durch kernige Abwindgebiete.

Tag 5

Laut Wetterbericht sollte die Basis weiter ansteigen und die Thermik Richtung En-

gadin gut werden. Alle Teams entschieden sich also Richtung Engadin aufzubrechen. Dabei wurden verschiedene Routen geflogen und das Inntal gequert. Entweder durch die Allgäuer Alpen, das Lechtal, über den Arlberg und dann die Querung ins Inntal oder der direkte Weg über den Fernpass mit Sprung über Tschirgant und Venetberg. So der Plan. Das Wetter im Engadin war wohl gut, aber der Weg dorthin vor allem durch die Allgäuer Alpen war alles andere als einfach. Den Flugplatz Reutte hatten einige Besatzungen schon aus der Nähe angesehen, die Außenlandung dann aber doch noch vermieden. Ich hatte an diesem Tag das Glück mit Trainer(in) und der Bravo Yankee, dem LVB Arcus, zu fliegen. Es gab so viel zu lernen und so war der Versuch groß, den Flug so lang als möglich auszudehnen. Es wurden am Ende des Tages ca. 400 km bei einer Flugzeit von fast sieben Stunden.

Tag 6

Das Wetter sollte noch besser werden, die Basis noch höher, die Steigwerte noch besser. Als Aufgabe hatte unser Team Samedan-Zell am See-Ohlstadt angepeilt, 530 Kilometer. Leider sind wir an dem Tag als letzte Startgruppe etwas zu spät weggekommen und so gab es auf dem zweiten Schenkel schon deutliche Überentwicklungen und Schauer auf Kurs. Egal! Es war wieder ein Erlebnis- aber vor allem auch lehrreicher Flug. Es war interessant, die Wetterentwicklung mal vom Alpenhauptkamm aus zu sehen. Unser Flug ging vorbei am Vintschgau (wir waren in Italien) und durch das Gebälk, die hohen Berge der Öztaler Alpen. Spannend waren auch die Querungen des Inntals und das Einholen der Freigaben über



Idylle am Berg.

Foto: Marion Matheis



Letzte Absprachen vor dem Start.

Foto: Thomas Reuß

Innsbruck Radar. Das war mal richtig dichter Funkverkehr und wir hatten Lotsen, die das unglaublich professionell abgewickelt haben.

Tag 7

Auch dieser Tag war wieder fliegbar, stöhn... Allerdings wurde relativ früh Überentwicklung und starker Wind erwartet. Es

kamen dann auch nicht mehr alle Teilnehmer in die Luft. Für die, die in der Luft waren, war es noch mal ein spannender Tag am Hang in ganz schwacher Thermik.

Alpen-Lima Fazit

Neben ein paar tausend Kilometern und ein paar hundert Stunden, die die Alpen-Limas zusammen geflogen sind, bleiben vor allem die Erlebnisse und die Lernerfahrungen, die wir machen konnten (bewegte Bilder auf YouTube unter Alpen Lima 2017). Die Teilnehmer haben einen Eindruck bekommen, was es bedeutet, in den Bergen zu fliegen. Wir haben mit diesem Lehrgang den ersten Schritt gemacht, um uns die Berge selbständig oder mit anderen Piloten Stück für Stück zu erfliegen. Aber es bleibt auch Respekt vor den Bergen, dazu auch der Gewinn an Selbstvertrauen und fliegerischer Kompetenz. Auch aus diesem Grund galt unser Dank am Ende natürlich unserem fantastischen Trainerteam, den Werdenfeller Segelfliegern und dem LVB.

Thomas Reuß



Die Teilnehmer des Alpen-Lima 2017.

Foto: Marion Matheis

TOST
Flugzeuggerätebau

für mehr Sicherheit

Wir fertigen mit EASA-Zulassung:

Flugzeigräder und Bremsen

Neue, leichte Radserien: Penta und Tria

Flugzeugreifen/-schläuche

Sicherheitskupplungen

Schleppseileinziehwinden

Start-/Schleppausrüstung

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



Meisterliche Leistung bei Frauen-Segelflug-WM

Riesenerfolg für die deutschen Segelfliegerinnen: Bei den "9th FAI Women's World Gliding Championships 2017" im tschechischen Zbraslavice haben sich die Spitzensportlerinnen gleich mehrfach den obersten Podestplatz und damit den WM-Titel gesichert.

Sabrina Vogt aus Aachen ist erneut Weltmeisterin der Clubklasse; Katrin Senne aus Aidlingen flog in der 18-Meter-Klasse auf den ersten Platz. Ebenfalls ganz vorne dabei war Cornelia Schaich aus Nürtingen, die sich jetzt Vizeweltmeisterin der Standardklasse nennen darf. Sarah Drefenstedt aus Berlin konnte sich den dritten Platz in der Clubklasse sichern. In der Team-Wertung errangen die deutschen Sportlerinnen den zweiten Platz. Dass Vogt auf dem ersten Platz landen würde, war am zehnten von zwölf Wertungstagen noch recht unwahrscheinlich: Die Australierin Ailsa McMillan führte zu diesem Zeitpunkt die Clubklasse an - mit ganzen 206 Punkten Vorsprung vor Vogt. Dann musste McMillan ausfallen, Vogt übernahm die Spitzenposition. "Das zeigt wieder, dass man beim Segelfliegen jeden Tag eine konstante Leistung bringen muss", sagte Bundestrainer Wolf-



Das WM-Team (v.l.): Team-Coach und WM-Blogger Benjamin Bachmaier vom SFZ Königsdorf, die Segelfliegerinnen Sandra Malzacher, Christine Grote, Sarah Drefenstedt, Sabrina Vogt, Katrin Senne, Cornelia Schaich, Ines Engelhardt und Ulrike Teichmann sowie Bundestrainer Wolfgang Beyer.

gang Beyer. Auch Senne gelang das vorbildlich: Nach dem fünften Wertungstag hatte sie sich bis auf den dritten Platz vor-

gekämpft und gab ihn bis Tag neun nicht mehr her. Danach führte die 47-Jährige das Feld an. Leichtes Spiel hatte sie indes nicht. "Katrin ist die ganze Zeit gejagt worden", sagt Beyer. Für Senne ist es bereits das zweite Mal, dass sie den Titel holen konnte: 2007 wurde sie im französischen Romorantin Weltmeisterin in der Rennklasse. Und Vogt konnte erfolgreich ihren Titel verteidigen. Erst 2015 war sie im dänischen Arnborg auf Platz eins der Clubklasse geflogen. Dass die Sportlerinnen in Zbraslavice so gut abschneiden würden, sei nach den unsanften Außenlandungen von Christine Grote und Sue Kussmann zu Beginn des Wettbewerbs nicht abzusehen gewesen, sagt Beyer. "Das hat das ganze Team irritiert." Es habe gedauert, bis sich die Sportlerinnen wieder voll auf den Wettkampf konzentrieren konnten.

Lobende Worte fand Beyer für die Veranstalter der WM: Der Wettbewerb sei vom ersten bis zum letzten Tag toll organisiert gewesen, es sei alles dafür getan worden, dass sich die Sportlerinnen wohlfühlen konnten. "Und wir hatten zwölf Tage lang perfektes Wetter."



Gibt den Pokal nicht mehr her: Sabrina Vogt, Weltmeisterin in der Clubklasse Fotos: DAeC-PR

Hagen Eichler

Internationaler Bayreuth-Wettbewerb 2018

Auch 2018 wird es in Bayreuth wieder eine Segelflug-Qualifikationsmeisterschaft geben: Vom 23. Mai bis 02. Juni 2018, also wie gewohnt in den Pfingstferien, findet der Internationale Bayreuth-Wettbewerb statt.

Der DAeC hat Mitte Juli die Qualifikationsmeisterschaften für die DM 2019 bekannt gegeben. Bayreuth ist dabei eine von nur drei Qualifikationsmöglichkeiten der Offenen Klasse. 30 Startplätze wird es am Bindlacher Berg für die Langohren geben. Daneben können jeweils 30 Flugzeuge der 18-Meter und der Standardklasse an den Start gehen.

Quali und Bayerische Meisterschaft

Da Bayreuth die einzige Quali in Bayern ist, wird die LSG auch wieder die parallele Ausrichtung der Bayerischen Meisterschaften dieser drei Klassen bei der LVB-



SeKo beantragen. Die besten bayerischen Teilnehmer einer Klasse werden dann den Landesmeistertitel mit nach Hause nehmen. Die bayerischen Titelverteidiger sind Robert Schymala (SFG Donauwörth-Monheim) in der Offenen Klasse, Philipp Keller (LSV Straubing) in der 18-m-Klasse und Simon Schröder (SFV Bad Wörishofen) in der Standardklasse. Die Anmeldung wird wieder über

das DAeC-Portal COPILOT stattfinden. Das Portal wird am 12.11. geöffnet und schließt am 26.11. Alle Teilnehmer, die sich für eine DM qualifizieren wollen, müssen sich zwingend über COPILOT anmelden.

Näheres unter <http://copilot.segelflug.aero> und unter www.bayreuth-wettbewerb.de.

Daniel Große Verspohl



Für 2018 hofft die LSG Bayreuth wieder auf ein ähnlich großes Starterfeld zu ihrem internationalen Wettbewerb.

Foto: LSG Bayreuth

76. Deutscher Segelfliegertag am 04.11. in Hagen

Die Bundeskommission Segelflug freut sich sehr, dass erneut der Aero Club Hagen den Deutschen Segelfliegertag ausrichten wird, der am 4. November 2017 in der Stadthalle Hagen stattfindet.

Nach der Mitgliederversammlung der Bundeskommission am Freitagabend startet der Hauptveranstaltungstag um

10:00 Uhr mit Begrüßung, Grußworten, Ehrungen und Preisverleihungen, bevor es anschließend diverse Fachvorträge geben wird.

Auch in diesem Jahr wird die Teilnahme am Segelfliegertag für A- und B-Trainer als Trainerfortbildung anerkannt. Die Fortbildung umfasst acht LE (Lerneinheiten). Bis 11:00 Uhr können die Lizenzen zur

Fortbildung abgegeben werden. Nach Beendigung des letzten Vortrags kann die Lizenz mit einer Teilnahmebescheinigung wieder in Empfang genommen werden.

Ausführliche Infos unter <http://www.segelfliegertag-2017.de>.

HM

Lizenz zum Schulen – LVB-Fluglehrerlehrgang FI(S)

Wie auch in den vergangenen Jahren wurde es mit ausklingender Saison 2016 für einen kleinen Kreis an erfahrenen und motivierten Segelfliegern stressig. Fluglehrerlehrgang mit Theorie pauken standen auf dem Plan.

Nach einer Vorauswahlprüfung durch die Gruppenfluglehrer hatten sich zwölf Nachwuchs-Fluglehrer gefunden, die zu einer Theorieprüfung nach Freystadt mussten. Der Beginn einer langen und arbeitsreichen Fluglehrerausbildung.

Die Theorie hatten alle Teilnehmer mit Bravour bestanden, so dass es im Januar bei extrem frostigen Temperaturen in Oberhaching bei München in der Sport- schule des Bayerischen Landes-Sportverbandes (BLSV) mit dem Theorie-Lehrgang weitergehen konnte. In knackigen vier Tagen versorgten die Referenten die Aspiranten von früh bis spät mit theoretischem Wissen, zwischendrin nur durch sogenannte Progress-Checks unterbrochen. Bei dem ein oder anderen musste bei solch kompakter Lern- und Prüfungssituation noch einmal in einer Nachprüfung das Wissen unter Beweis gestellt werden. Schlussendlich konnten aber auch hier alle Anwärter überzeugen.

Lange Zeit zur Erholung blieb danach nicht. Im März fand die Auslosung der Themen für die Lehrproben statt. Was anfänglich nach einer einfachen Aufgabe klang, eine Unterrichtsstunde zu einem genannten Thema zu halten, stellte sich bald als zeitraubende und papierver- schlingende Herausforderung dar. Gedanken über die fiktiven Schüler mussten angestellt werden, der Unterricht mit Hilfsmitteln von Beamer über Gruppenarbeit bis zur Dokumentenkamera aufgelockert werden. Dabei immer die Zeitvorgabe im Blick. Hier die passende Mischung hinzukriegen, die Schüler nicht abzuhängen aber auch nicht zu unterfordern, das ist für einen Laien, der kein hauptberuflicher Lehrer ist, gar nicht so einfach. Dank der großartigen Unterstützung der Gruppenfluglehrerschaft konnten die Anwärter aber auch diese Hürde nehmen.

Bis zum Praxislehrgang im Juni musste noch mindestens 20 Gewöhnungsstarts am heimischen Flugplatz auf der Schulmaschine absolviert werden, allerdings mit der Vorgabe, dass ein anderer Fluglehrer den Schüler spielte. Mit diesem Können und der ausgearbeiteten Lehrprobe im Gepäck ging es dann für alle über Bayern verteilten Anwärter zum ge-

meinsamen Praxislehrgang. Der Auftakt war erstmal wieder mit Theorie auf den Petersberg im Dachauer Hinterland. Idyllisch gelegen hieß es hier, mit gleicher Schlagzahl wie im Januar wieder Theorie zu pauken, vorrangig Pädagogik und Methodik.

Auch die Lehrprobe stand auf dem Prüfstein und musste vor den anderen Anwärtern zum ersten Mal kritischen Meinungen standhalten. Viel Zeit blieb nicht, denn schon nach vier Tagen ging es weiter an den Flugplatz nach Gundelfingen. Der Flugplatz war schnell das neue zu Hause der Aspiranten. Dank der tollen Infrastruktur und Unterstützung durch den Verein ging es schon bald mit den Schulstarts los. Hier auch ein großer Dank an die Vereine, die dem Lehrgang Flugzeuge zur Verfügung gestellt haben: Gundelfingen für den Twin und die DG1000, Kaufbeuren für den Twin, Würzburg für die DG500. In nur wenigen Tagen bei bestem Wetter (sehr ungewöhnlich für solch einen Lehrgang) konnten etliche Windenstarts und unzählige F-Schlepps mit der Dynamic aus Gundelfingen und dem Falken aus Dachau durchgeführt werden. Kunstflug- einweisungen, methodische Übungsszenarien mit fiktiven Schülertypen. Und wie sollte es anders sein, abends dann noch die ein oder andere Theorie-Stunde. Auch die Themen Doping, Übungsleiter und ATO durften nicht fehlen.

Nach Tagen fast unerträglicher Hitze und regem Flugbetrieb war dann der Moment gekommen – der Prüfungstag. Jeder Prüfling musste bei drei Starts sein Können unter Beweis stellen, fliegerisch und pädagogisch. Im Anschluss ging es gleich weiter mit den Lehrproben und parallel dazu noch einer Kompetenzbeurteilung im Vieraugengespräch mit einem Prüfer. Ein langer Tag, der sich aber für alle sehr erfolgreich entwickelte, denn die gesamte Anwärterschaft hatte bestanden, so dass die geplante Grillfeier zum Abschluss des Lehrgangs mit ungetrübter Freude von jedem genossen werden konnte.

Ein großes Dankeschön geht an den LSV Gundelfingen, der den Lehrgang so gastfreundlich aufgenommen hat, an Franz Schütz und seine Gruppenfluglehrerkollegen, die geduldig ihre Zeit geopfert haben, alle Übungen zu perfektionieren und an alle Mitwirkenden im Hintergrund.



Die neuen LVB-Segelfluglehrer freuten sich über die bestandenen Prüfungen.

Foto: Matthias Pietsch

Florian Huber

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.

Team Germany Junioren-Weltmeister – Stefan Langer gewinnt Bronze



Sie sind in der Clubklasse auf das Podest geflogen: Paul Altrichter (Österreich), Julian Klemm und Stefan Langer (v.l.).

Die **“10th FAI Junior World Gliding Championships” (JWGC)** im litauischen Pociūnai haben für Team Germany in der Clubklasse einen sehr erfolgreichen Abschluss gefunden.

Julian Klemm aus Baden-Württemberg siegte vor Paul Altrichter aus Österreich, die Bronzemedaille ging an Stefan Langer von der Segelfluggruppe Donauwörth-Monheim, und als Team war Deutschland damit nicht zu schlagen und sicherte sich den WM-Mannschaftstitel. “Die Taktik ist vor allem in der Clubklasse voll aufgegangen, und am Ende hatten wir auch das nötige Glück, dass der Österreicher Paul Altrichter Nerven gezeigt hat”, sagte Team-Captain Karsten Leucker vom Aero Club Ansbach. Eine beachtliche Leistung schaffte Stefan Langer, der sich am vorletzten Wertungstag vom fünften auf den dritten Platz vorarbeiten konnte und diesen nicht mehr abgab.

Auch in der Standardklasse schafften es alle deutschen Piloten unter die Top Ten: Enrique Levin landete auf Platz vier, Kilian Biechele vom Segelflugverein Bad Wörishofen auf Rang sechs, Björn Gintzel schloss auf dem achten von insgesamt 32 Plätzen ab.

Leuckers Fazit fällt entsprechend positiv aus: “Wir hatten eine fantastische Stimmung im Team, und das Ergebnis spiegelt das ganz gut wieder. Viel besser hätte es kaum laufen können.”

Allein das Wetter war alles andere als ideal. Gerade einmal acht von 14 Wett-

kampftagen ließen wertbare Flüge zu. “Der starke Wind hat dafür gesorgt, dass die Endanflüge oft sehr schwierig waren. So blieb es immer bis zum Abend spannend”, sagt Leucker. Das Wetter sei sehr inhomogen gewesen, sagte denn auch Stefan Langer. Aber: “Durch den Teamflug konnten wir das sehr gut bewältigen.” Wie sehr das Wetter den Wettbewerbsalltag beeinflusste, wird auch in einem Beitrag aus dem JWGC-Blog deutlich: “Alle sind zurück und im Hänger, die Ergebnisse sind super und es hagelt und regnet, was runtergeht, im Camp stehen schon zwei Zentimeter Wasser. Aber wir sind WELTMEISTER!!!! [...] Was für ein geiler Tag (wenn mein Zelt stehen bleibt).” Alle Platzierungen unter http://www.soringspot.com/en_gb/jwgc2017/results.

Hagen Eichler/HM



Das Weltmeister-Team (von links): Björn Gintzel, Karsten Leucker, Kilian Biechele, Julian Klemm, Enrique Levin, Stefan Langer und Robin Diesterweg.

Fotos: DAeC-PR

Mit Work-and-Holiday zum Segelfliegen nach Neuseeland

Hier bin ich nun, mit meinem Flugschüler im Duo Discus, 16.000 ft über dem Fluss Waitaki bei -20°C – der erste gute Tag zum Wellenfliegen seit Wochen!

Es ist Winter in Neuseeland und lange Segelflüge sind selten geworden. Vor uns erstreckt sich die Ostküste der Südinsel, wir erkennen Oamaru in der Ferne. Als wir die Grenze unseres Segelflugssektors erreichen wird es Zeit umzudrehen. Mit 110 kt fliegen wir Richtung Nordwesten zurück nach Oamaru. Die Aussicht ist atemberaubend. In der Ferne erspähen wir zwischen all den schneebedeckten Bergen Mt. Cook – der höchste und berühmteste Berg Neuseelands. Davor erstrecken sich die fünf magisch blauen Seen des Mackenzie Beckens. Das grüne Flachland unter uns verändert sich in wenigen Kilometern in eine steppenartige Hügellandschaft. Aber wie bin ich denn dort hingekommen?

Wie alles begann

Mein Abenteuer startete im Oktober 2016, als ich mit einem Work-and-Holiday Visum in Christchurch auf der Südinsel Neuseelands ankam, um dort während des Sommers in Oamaru für die Segelflugschule "Glide Oamaru" als "Ground Crew" zu arbeiten. Für die nächsten sechs Monate sollte ich also für die elf Segelflugzeuge verantwortlich sein, diese checken, mit Wasser betanken, zur Piste bringen, abends putzen und wieder aufräumen. In den restlichen Stunden sollte

"High" in der Welle.

ich den Fluglehrern und Gastpiloten am Start helfen. An freien Tagen oder wenn wenig Betrieb war, dürfte ich dann auch mal selber abheben. Damals hatte ich ca. 200 h Flugerfahrung – fast ausschließlich im Flachland. Schon nach meinem ersten Einweisungsflug war klar: Ich habe noch viel zu lernen, bevor ich hier in den Alpen alleine fliege! Somit verbrachte ich jede freie Minute mit den Fluglehrern im Cockpit oder im Unterrichtsraum. Fast jeden zweiten Tag sind wir abgehoben, um Hangflug und den Einstieg in die Welle zu trainieren oder um mir die wichtigsten Außenlandefelder zu zeigen. Wegen des ungewöhnlich nassen und stürmischen Frühlings verzögerte sich mein Alleinflug allerdings um einige Wochen.

Meine Highlights der Saison

Im November durfte ich beim South Island Regional Championship Wettbewerb als Copilot mitfliegen. Meine Aufgaben: Navigieren und Wetter beobachten. In dieser Woche habe ich die Gegend um Oamaru richtig gut kennengelernt und auch endlich verstanden wovon im Theorieunterricht die Rede war: "hook clouds" und "shark noses" als Indikatoren für Welle, sich bewegendes Gras am Hang und Wellen am See die Hinweise auf Windstärke und -richtung geben. Obwohl ich mich die meiste Zeit vom Knüppel fernhalten musste, so waren die Erfahrungen, die ich während des Wettbewerbs gesammelt habe, dennoch unbezahlbar.

Wind, Welle und ein Astir – dass waren die Ausgangsbedingungen für meinen ersten Alleinflug kurz vor Heiligabend. Obwohl ich schon an vielen Flugplätzen in Deutschland geflogen bin, so war dieser erste Alleinflug auf der anderen Seite der Erde doch etwas Besonderes. Mit Herzklopfen stieg ich in den Astir, noch ein paar gute Tipps von den Fluglehrern und los ging's. Unser Schlepper zog mich zu den Benmores – eine Bergkette nördlich des Flugplatzes. Nach dem Ausklinken trug mich der Hangaufwind höher und höher bis ich schließlich in der Welle war. Die harte Arbeit der letzten Wochen hatte sich gelohnt, denn ich wurde mit einem wunderschönen Ausblick belohnt – Mt. Cook und Lake Pukaki – ein ganz besonderes Weihnachtsgeschenk.

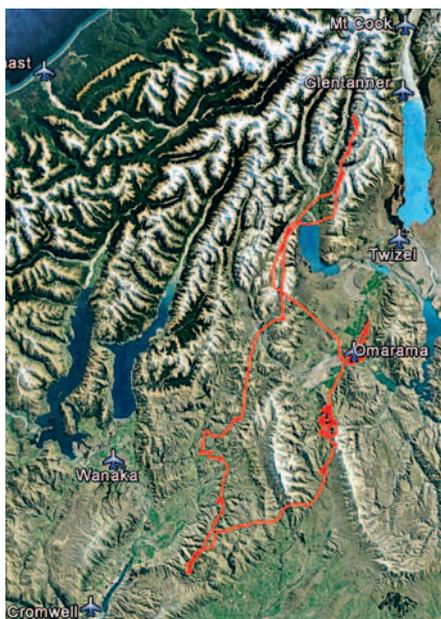
Mein adrenalinreichster Flug – der erste Streckenflug allein. Auch wenn mein Flug für das 300km-Streckenflugabzeichen nicht ganz geglückt ist, so ist mir dieser Flug noch immer in sehr guter Erinnerung. Von Little Ben sollte ich zunächst Richtung Süden zu Thomsons Track bei Cromwell fliegen und dann zurück nach Nordwesten zu Irishman Stream bei Lake Ohau. Bis dorthin war mir die Gegend fast vollständig bekannt. Der letzte Wendepunkt war unsere Landwiese Dingle Burn bei Lake Hawea, das 20 km lange Tal war mir damals völlig neu. Der erste Start: Ich kämpfte mit den Navigationsgeräten, anstatt mich auf die Thermik zu konzentrieren. 15 Minuten später bin ich



Home sweet home – Omarama und Flugplatz, links Lake Ohau, rechts Lake Pukaki und Mt. Cook im Hintergrund.

Zur Ostküste ist es nur noch ein Katzensprung.





Die Flugroute für das 300 km-Streckenflug-Abzeichen (Litte Ben, Thomsons Track bei Cromwell, Irishman Stream nördlich Lake Ohau) – nicht ganz 300 km.

wieder am Boden. Der zweite Start läuft besser, vorsichtig taste ich mich zu Omarama Saddle vor, wo die erste Cumuluswolke steht. Kurze Zeit darauf erreiche ich eine Wolkenstraße die von den St. Bathans entlang der Dunstans, einer niedrigen Hügelkette, direkt zu meinem ersten Wendepunkt führt. Fast wie zuhause, denke ich und verkünde nach wenigen Minuten über Funk "Glider NG Thomsons Track heading Lindis Pass". Ein "well done" kommt von Gavin Wills (CEO Glide Omarama) zurück. Das spornt mich an. Doch schon bei Lindis Pass stecke ich wieder fest. Da ich mir nicht sicher bin, ob meine Höhe ausreicht, versuche ich noch etwas Steigen zu finden. Vergeblich. Nach einiger Zeit habe ich genug. Vorsichtig wage ich mich vorwärts und behalte die Außenlandefelder im Auge, um im schlimmsten Fall dort zu landen. Auf halber Strecke erwische ich einen richtig guten Bart und bin wieder an der Basis. Die Strecke zum nächsten Wendepunkt

entlang von Wolkenstraßen ist ein Kinderspiel. Die Sonne sinkt langsam tiefer, als ich an Lake Ohau vorbeifliege. Auch die Wolken verlaufen immer mehr und die Thermik wird deutlich schwächer. Anstatt den Versuch, den einzigen und verhältnismäßig hohen Pass ins Dingle Burn Valley zu queren und eine Übernachtung im Astir bei Lake Hawea zu riskieren, entschieße ich mich lieber zu einem entspannten Heimflug. Beinahe sechs Stunden Flugführung habe ich an diesem Tag gesammelt und währenddessen unglaublich viel Neues über das Thermikfliegen in den Bergen gelernt.

Mein Rückblick

Viel zu viel ist in den letzten acht Monaten geschehen, um über alles berichten zu können. Ich habe Leute aus aller Welt kennengelernt und mit so manchen weltbesten Segelfluggipiloten bei einem Bier über das Segelfliegen gequatscht. Von "Glide Omarama" und ihren Fluglehrern

Der weiße Riese – Mt. Cook mit Hooker See und Tasman Gletscher.





Thermiksuche über Lake Hawea.

habe ich allzeit Unterstützung – nicht nur in fliegerischen Belangen – erhalten. Für mich war die Saison in Neuseeland ein unglaublicher Zugewinn an fliegerischem Wissen und Erfahrung. Inzwischen bin ich neuseeländische Fluglehrerin mit insgesamt 350 Stunden Flugführung. Warum

Omarama als das Paradies für Segelflieger gilt, kann ich bestens nachvollziehen – gute Luftraumstruktur und Außenlandemöglichkeiten, ausgezeichnete und abwechslungsreiche Wetterbedingungen für Rekordstreckenflüge (längster Flug in Neuseeland: 2.500 km) und traumhaft

schöne Landschaften. Derzeit hoffe ich noch, dass meine Visumverlängerung klappt. Eine zweite Saison in Omarama fliegen, das wäre der Traum!

Text/Fotos: Sabrina Schels



On final glide to Omarama – Lake Benmore (Mitte) mit Sonnenuntergang.

Tag der Bundeswehr am Fliegerhorst Penzing

Ende einer langen Ära

Über 50.000 Besucher kamen Mitte Juni zum Tag der Bundeswehr des Lufttransportgeschwaders (LTG) 61 am Fliegerhorst Penzing/Landsberg. Zum 60-jährigen Jubiläum präsentierte sich der älteste fliegende Verband der Bundeswehr ein letztes Mal mit all seinen Fähigkeiten der breiten Öffentlichkeit.

Für die vielen Flugzeugenthusiasten standen unter anderem die in Sonderlackierung präsentierte C-160D Transall (51+01), eine Douglas C-47 und eine Noratlas im Fokus. Diese bildeten gemeinsam den Traditionsflug des Geschwaders. Mit dem Airbus A400M des LTG 62 aus Wunstorf zeigte die Luftwaffe den aktuellen Stand der Technik mit all seinen Facetten.

Der Einladung zu diesem Festakt folgten auch zahlreiche ausländische Gäste, die mit verschiedensten Maschinen, unter anderem Lockheed C-130 Hercules, C 27 J Spartan oder Pilatus PC-6, anreisten. Die Hubschraubersparte war mit einer MBB BO 105 als MockUp, einer Sikorsky CH 53G und H145M des Hubschraubergeschwaders 64, einer Bell UH 1D des Transporthubschraubergeschwaders 30, einem Airbus Helicopter H135 (Marine) sehr gut aufgestellt.

Die in Penzing beheimatete Flugsportgruppe Landsberg am Lech mit ihrem Vor-

stand Thomas Schneider war mit einem großen Stand gegenüber vom Tower ebenfalls präsent. Neben einem Grob Twin-Astir konnten zudem eine Robin R3000, eine Speed Canard, ein Breezer B400 sowie auch die neu erworbene Höhenwinde, die Schlepphöhen von über 1.000 Meter erreichen lässt, besichtigt werden. Um das reichhaltige Jugendprogramm rund um das Thema Faszination

Segelflug kümmerten sich die Jugendleiterinnen Beatrice Baumeister und Patricia Baumeister mit ihrem Team.

Mit Hilfe von LVB-Materialien konnten die kleineren Gäste Holzflieger basteln, die etwas Größeren durften derweil im Segelflugzeugcockpit schon einmal probesitzen und um die Faszination Fliegen auszuweiten, durften am LVB-Simulator die ersten virtuellen Flugerfahrungen unter



Die Vereinsjugend der FSG Landesberg betreute ganztägig die Kinder und Jugendlichen und beantwortete deren Fragen rund ums Fliegen.



Flugvorführungen und Static Display sorgten für ein abwechslungsreiches Programm.

Fotos: Matthias Höglauer

Anleitung von den Flugschülern der FSGLL gemacht werden. Die vielen auftretenden Fragen der kleinen Interessenten beantwortete die Landsberger Jugend

bis zum Ende der Veranstaltung. Als Erinnerung wurden den jungen Interessenten LVB Juniorenpilotscheine mit eigenem Namen und Schlüsselbänder nach

dem Durchlaufen verschiedener Stationen und nach dem erbrachten Beweis der fliegerischen Fähigkeiten ausgehändigt. Das Programm der Flugshow umfasste neben taktischen Manövern eine Luftbetankung, Solodisplays und eine Evakuierungsübung, an der mehrere Bundeswehr-Luftfahrzeuge beteiligt waren. Den perfekten Beginn und Abschluss der Veranstaltung bildete der Generationenflug von C-47, Noratlas und Transall, der die Geschichte des LTG 61 für einen kurzen Moment nochmals aufleben ließ.

Zum krönenden Abschluss konnte die Jugendleitung der FSGLL nach Programmende für ihre Vereinsjugend eine persönliche Cockpiteinweisung für den neuen und zukünftigen A 400 M organisieren.



Großen Besucherandrang gab es zum letzten Tag der Bundeswehr in Penzing.

Patricia Baumeister

Walter Spiesmacher – Ein Leben mit Flugsportgeschichte

In diesem Sommer feierte Walter Spiesmacher sein 50-jähriges Fluglehrerjubiläum. Damit ist er einer der ältesten und erfahrensten Piloten überhaupt. Bei bester Gesundheit blickt er auf ein erlebnisreiches Fliegerleben und vielfältigen Einsatz im Dienste des Luftsports zurück.

Walter Spiesmachers Fliegerleben begleitet die Geschichte des Luftsports seit über 75 Jahren. Inspiriert wurde er 1936 von Fritz Wendel aus dem Nachbarort Monsheim, der mit Me 109 den damaligen Geschwindigkeitsweltrekord flog. Mit 14 Jahren folgte er seinem Traum und begann bei der Flieger-HJ die Segelflugausbildung. 1944 erwarb er den Segelflugschein. Im Herbst '44 zog ihn die Luftwaffe zur Pilotenausbildung ein, die er nicht mehr abschloss.

Nach der Rückkehr aus russischer Kriegsgefangenschaft bestimmten Studium, Beruf und Familie die Wiederaufbauzeit. 1962 begann der Jubilar wieder mit dem Flugsport beim FC Mühldorf. Den Segelflugschein musste er 1963 neu erwerben. Den FC Mühldorf gestaltete Walter seither wirksam und nachhaltig. Schon 1965/66 absolvierte er die Fluglehrerausbildung und übernahm auch gleich die Vereinsausbildungsleitung bis 2011. Von

1971 bis 1982 war er zugleich Segelflugreferent, initiierte die Ausbildung von fünf Mühldorfer Fluglehrern, organisierte Fliegerlager und trug wesentlich zur Verbesserung und Erweiterung von Flugzeugpark, Geräten und Gebäudeinfrastruktur bei.

Bayernweit war Walter Spiesmacher als Präsidialrat im Luftsport-Verband Bayern von 1982 bis 1993 aktiv. Von 1975 bis 2000 richtete er, meist als Wettbewerbsleiter, mit dem FC Mühldorf elf Bayerische, Oberbayerische und Deutsche Segelflugmeisterschaften aus und machte den Verein über die Bezirksgrenzen hinaus bekannt. 1999 unterstützte er die Segelflug-Weltmeisterschaft in Bayreuth als Gästebetreuer und Schlepppilot. Walter erlebte fast die gesamte Geschichte des Segelflugsports. Er gestaltete die technische Entwicklung vom einfachen gummiseilgestarteten Schulgleiter bis zu seinem eigenen Hochtechnologie-Motorsegler Stemme S10 wie auch die gesellschaftlichen Veränderungen im und um den Flugsport aktiv mit. Unabhängig vom jeweiligen Entwicklungsstand der Sportfliegerei ist Walters Kernanliegen von Beginn an und weiterhin die Förderung der Fliegerjugend: Segelflugsport macht nicht nur Freude, sondern erzieht auch zu verantwortlichem Handeln gegenüber der



Walter Spiesmacher, der mit Stolz auf 50 Jahre Fluglehrertätigkeit zurückblicken kann.

Foto: Johannes Kulzer

Gemeinschaft und zu sinnvollem Umgang mit der Technik in der Natur. Der FC Mühldorf ist stolz und dankbar, einen bedeutenden Zeitzeugen der Flugsportgeschichte als Mitglied und Fluglehrer zu haben.

Dr. Karl Wieland Naumann

“BavarianBlanik“-Meeting in Pfarrkirchen

Im Rahmen eines Fliegerlagers, das der Luftsportclub Pfarrkirchen Anfang August auf dem vereinseigenen Platz in Postmünster (EDNP) gemeinsam mit den Burghausener Segelfliegern durchführte, trafen sich zwei der inzwischen sehr raren Exemplare des legendären Ganzmetall-Doppelsitzers L 13 “Blanik” – immerhin der gesamte bayerische und etwa die Hälfte des deutschen Bestandes.

Die in Deutschland und in Österreich noch flugfähigen originalen L 13, von denen im südmährischen Kunovice einst rund 2.700 Stück gebaut wurden, lassen sich heute an zwei Händen abzählen. Der früher weit verbreitete Blanik ist zum seltenen Exoten geworden, nachdem die EASA im Jahr 2010 aufgrund eines schweren Unfalls nach einem Strukturversagen das Muster

komplett gesperrt hatte. Damit waren plötzlich so gut wie alle Blaniks praktisch wirtschaftliche Totalschäden. Nur sehr wenige Halter konnten sich dazu entschließen, eine kostenintensive Verstärkungsmaßnahme am Holm durchführen zu lassen, die den Zeitwert des seit 1978 nicht mehr gebauten Seglers meist deutlich überstieg.

Umso mehr Spaß haben nun die Liebhaber der wenigen wieder fliegenden Vertreter des “Blechnik”. In der Segelfliegerszene international bekannt ist das österreichische “Blanix“-Team, das mit wunderschönen Spiegelflug-Choreographien und einzigartigen Stunts das Airshow-Publikum begeistert. Nicht ganz so spektakulär ging es in Pfarrkirchen zu, wo Wolfgang Ammermüller und Stefan Seybold ihre Blaniks in der ruhigen Morgenluft zeitgleich in die Luft brachten und sich am

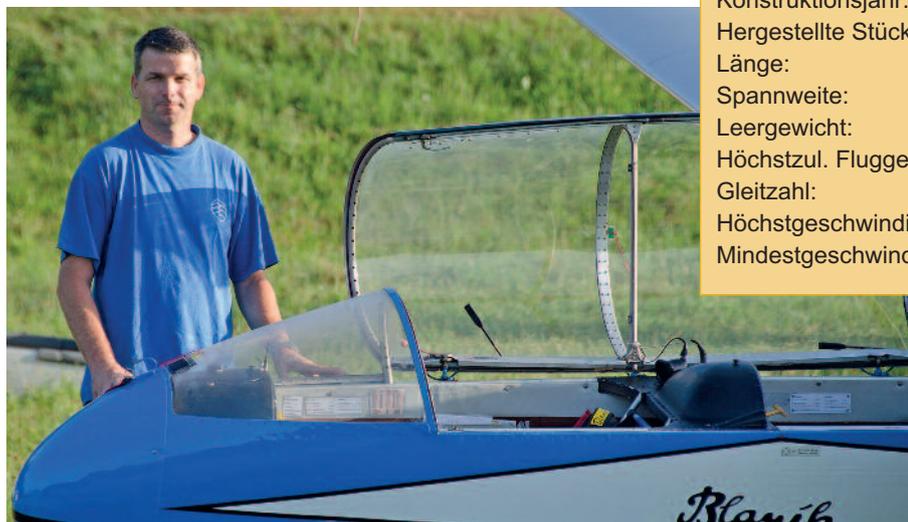
niederbayerischen Himmel im Verband durchaus recht nahe kamen. So ungefähr muss das damals beim Kampfpiloten-Basisstraining gewesen sein, für das der blecherne Tscheche einst konzipiert worden war. Die Formationsübungen waren das Highlight des Treffens, welches in ein heißes und leider von geringer Thermik geprägtes Fliegerlager eingebettet war. Der Austausch kam dennoch nicht zu kurz: laue Sommerabende im Camp luden ein zum gemütlichen Beisammensitzen bis spät in die Nacht hinein.

Der von Seybold geflogene Blanik D-1300 ist Baujahr 1975 und gehört der Haltergemeinschaft von Flugkapitän Michael Scheingraber aus Fürstenfeldbruck. Ammermüllers D-8708 aus dem Jahr 1978 ist in Pfarrkirchen stationiert und wird ebenfalls von einer privaten Haltergemeinschaft betrieben. Kennengelernt haben sich die beiden Piloten vor einigen Jahren im Internet, als sie beide bei ihren Blanik-Recherchen die einschlägigen Seiten durchforsteten. Seitdem unterstützen sie sich gegenseitig mit Informationen, Teilen, Tipps und Unterlagen – “wir sind eine kleine Community”.

Eines war klar nach dem Mini-Meeting der BavarianBlaniks: “Das machen wir auf jeden Fall wieder, vielleicht gelingt es uns sogar alle deutschen und österreichischen Blaniks zusammenzubringen”, so Wolfgang Ammermüller. Womöglich kann man schon nächstes oder über-



Stefan Seybold's Blanik D-1300 vor dem Start in EDNP



Wolfgang Ammermüller vom LSC Pfarrkirchen mit seinem Blanik D-8708.

Der L13 “Blanik” in Zahlen

Hersteller:	LET, Tschechische Republik
Konstruktionsjahr:	1956
Hergestellte Stückzahl ca.	2.700
Länge:	8,40 m
Spannweite:	16,20 m
Leergewicht:	292 kg
Höchstzul. Fluggewicht:	500 kg
Gleitzahl:	28
Höchstgeschwindigkeit:	253 km/h
Mindestgeschwindigkeit:	60 km/h

nächstes Jahr vom Boden aus verfolgen, wie die in der Sonne silbern glänzenden Aluminiumvögel langsam und majestätisch ihre Kreise ziehen – “Keep the Blaniks flying!”

Andreas Hascher

Sonnwendfliegen bei der FSG Bölkow in Vogtareuth

Anfang dieses Jahres entstand die Idee zur Sommersonnenwende, also dem längsten Tag des Jahres, einen Flugbetrieb zu organisieren, welcher mit dem ersten Start zum Sonnenaufgang beginnt und mit der letzten Landung zum Sonnenuntergang enden sollte.

Schnell waren einige Vereinskameraden von der Idee angetan. Aus Rücksichtnahme auf die berufstätigen Piloten wurde der "längste Tag" jedoch auf den 24.06.2017, einen Samstag gelegt. Dies machte nur zwei bis drei Minuten unter-

schied gegenüber der offiziellen Sommersonnenwende.

Die Ersten begannen um drei Uhr die Halblentore aufzuschieben, das Licht einzuschalten und, ganz wichtig, Kaffee zu kochen. Mit der Zeit trudelten auch noch weitere Nachtschwärmer ein. Die Flieger wurden gecheckt und rollten zum Start. Pünktlich zum Sonnenaufgang sollte gestartet werden.

Dankenswerterweise hatte sich ein Flugleiter zur Übernahme der Frühschicht bereit erklärt. Vielen Dank nochmals hierfür! Um 04:50 Uhr Ortszeit, mit leichter Ver-

spätung rollte der erste F-Schlepp des Tages an. Es folgten insgesamt drei weitere Maschinen. Gemeinsam stießen sie alle über dem Chiemsee durch ein Wolkenloch und konnten so die ersten Sonnenstrahlen im Flug genießen. Es wurde wohl noch kein Sonnenaufgang aus dieser Perspektive fotografiert wie an diesem Flugbetriebstag.

Gegen 07:00 Uhr Ortszeit waren alle wieder gelandet. In der Flugplatzstube war ein reichhaltiges Buffet mit Frühstück eingedeckt worden, dem mit gutem Appetit zugesprochen wurde. Vor allem der heiße und belebende Kaffee war sehr gefragt.

Nach dem frühen Aufstehen, ging es nun tagsüber etwas ruhiger zu. Ein Flugschüler nutzte den Tag um sich frei zu fliegen, also das erste Mal alleine zu fliegen. Damit absolvierte er erfolgreich die "A-Prüfung". Am Abend wollten wir sehen wie ein Sonnenuntergang aus der Luft aussieht. Auch hier wurden wieder eine Menge schöner Fotos gemacht.

Gegen 21:30 Ortszeit landeten schließlich die Letzten. Die Flieger wurden gewaschen und in die Halle geräumt. Nachdem sich nochmals intensiv über die Erlebnisse des Tages ausgetauscht worden war, waren wir alle froh, ins Bett zu kommen. Der Tag war lang, aber schön.

Der Starttermin für die Planung des Sonnwendfliegens 2018 steht bereits fest.



Sonnenuntergang am Chiemsee.

Text/Foto: Niclas Albrecht

Paterzeller Sunrise-Flug zur Sommersonnenwende

Am 24. Juni – dem fast längsten Tag des Jahres – starteten die Paterzeller Segelflieger am frühen Morgen mit ihren Segelflugzeugen in den Sonnenaufgang.

Die Piloten erlebten einen unbeschreiblichen Flug in den feuerroten Himmel und begrüßten die aufgehende Sonne über den Wolken. Das Fliegen in der kühlen, absolut ruhigen Luft, vor der Kulisse der über dem Alpenvorland aufgehenden Sonne, bleibt bei allen Fliegern als besonderes Erlebnis in Erinnerung. Am Abend wurde die Sonnenwende mit dem traditionellen Sonnenwendfeuer am Flugplatz gefeiert.



Text/Foto: Frank Zellner

Immer wieder ein besonderes Erlebnis: Sunrisefliegen.

Zwei Nachwuchsflyer des LSC Schliersee mit erstem Alleinflug

Zwei fünfzehnjährige, talentierte Flugschüler aus Hausham haben mit ihrem ersten Alleinflug auf einem Segelflugzeug den ersten Abschnitt ihrer Ausbildung abgeschlossen.

Mika Kela und Felix Schöttler, beide Schüler des Gymnasiums in Miesbach, haben zum Ferienbeginn nach entsprechenden Übungsflügen das okay zum Alleinflug von ihren Fluglehrern erhalten, nachdem beider erst im April die Segelflugausbildung begonnen haben.

Nach dem jeweils dritten absolvierten Alleinflug strahlten beide Flugschüler glücklich in die Kamera. Ebenso groß war die Freude bei den Fluglehrern und Piloten des Luftsportclubs Schliersee. Neben dem obligatorischen Klapps auf das Hinterteil

von allen Mitgliedern des LSC Schliersee (ein altes Flieger-Ritual, es soll den Piloten immer Glück bringen), gab es für jeden einen großen Blumenstrauß aus Brennnesseln. Der Luftsportclub Schliersee ist

stolz auf seine jungen Flugschüler, die diese erste fliegerische Hürde so schnell und ohne Probleme erreicht haben.

Herbert Scholl



Fluglehrer Martin Dinges, Mika, Felix und Fluglehrer Alex Friedl.

Foto: Josl Sauer

FSG Bolkow gratuliert Eugen Fetsch zum ersten Alleinflug

Während des Sommersonnenwendfliegens schaffte es Eugen Fetsch von der Flugsportgruppe Bolkow sich frei zu fliegen.

Das heißt, sein Fluglehrer, der ihn sonst bei jedem Flug begleitete, stieg aus und blieb am Boden. Eugen als Schüler musste dann drei Platzrunden absolvieren. Starten, Fliegen, Landen. Die Gratulation des Vereins folgte umgehend.

Als eines der nächsten Kapitel in der Flugausbildung von Eugen steht die

„Thermiksuche“ an. Um diese Aufwinde zu finden braucht man ein gutes Gespür in der Hand und an seinem Allerwertesten. Damit der Flugschüler dieses Gespür auch bekommt, werden diese Körperteile entsprechend „sensibilisiert.“ Für die Hand gibt es normalerweise einen Distelstrauch, dieser war kurzfristig nicht verfügbar, jedoch auch ein Strauß Blumen soll schon geholfen haben.



Text/Foto: Niclas Albrecht

Eugen Fetsch nach seinem ersten Alleinflug.

Buchvorstellung

“60 Jahre Fliegergeschichten”

Michael Kimmerle, Mitglied in der Motorflugsportgruppe Donauwörth-Genferkingen, hat ein ereignisreiches Fliegerleben hinter sich.

Mit 14 Jahren begann er seine Fliegerlaufbahn als Segelflieger, zehn Jahre später wandte er sich auch dem Motorflug zu. Inzwischen kann er auf über 7.500 Flugstunden auf verschiedensten Flugzeugtypen zurückblicken

In seinem Buch mit dem Zusatztitel

“Fliege ich, so lebe ich. – Lebe ich, so fliege ich” gibt Michael Kimmerle Einblick in die schönen, aber teilweise auch riskanten Seiten der Privat- und Geschäftsfliegerei. Die Neuerscheinung ist aber nicht nur für Piloten zum Nachdenken und als Ansporn für eigene Erfahrungen und Abenteuer gedacht, sondern dürfte auch für alle Interessierten an der Fliegerei eine lesenswerte Lektüre sein.

HM



Flugplatzfest beim FSV Erlangen-Nürnberg am 23./24. September

Aus Anlass der seit knapp zwei Jahren abgeschlossenen Fusion plant der Verein ein Fest am Flugplatz "Hetzleser Berg" (EDQX).

Im November 2015 waren die letzten juristischen Schritte erledigt. Nach der Verschmelzung der damaligen Flugsportvereinigung Erlangen und der Segelfluggruppe des Fliegerclub Nürnberg rückwirkend zum 01.01.2015 hatte sich der neue, erweiterte Verein den jetzigen Namen sowie eine neue Satzung gegeben. Inzwischen kann der Zustand im Verein als eingeschwungen bezeichnet werden, das Leben in den beiden Gruppen (Segelflug und Modellflug) ist harmonisch und die wenigen Anlaufprobleme, die sich ergeben hatten, sind alle beseitigt.

Dass dies nicht als selbstverständlich angesehen werden kann, sondern hin und wieder auch Kompromissbereitschaft und Rücksicht bei Einzelnen erfordert hat, gehört hier dazu. Aber der gute Wille war überall vorhanden. Um dies entsprechend zu würdigen, ist für den 23. und 24.9. auf dem Sonderlandeplatz Hetzleser Berg ein Flugplatzfest geplant, an dem sich beide Gruppen des Vereins beteiligen.

Das Programm sieht an beiden Tagen je einen Modellflugblock vor sowie Rundflüge mit Motormaschinen, Segelflugzeugen und Hubschraubern. Ebenso eine Flugzeugausstellung und ein Kinderprogramm mit Hüpfburg. Am Samstagabend gibt es nach einem Heißluftballonstart ab 20 Uhr Livemusik: es spielen die "Schleppschlampen" vom Nachbarverein SFC-Lauf. Am späteren Abend findet

dann noch ein großes Feuerwerk statt. Am Sonntag ab 12 Uhr gehört dann auch ein zünftiger Frühschoppen dazu, bei dem es u.a. das fränkische Traditionessen "Schäufele mit Kloß" gibt. Gäste sind herzlich eingeladen. Für anfliegende Besatzungen ist aber die allgemein gültige Mittagspausenregelung zu beachten.

Text/Foto: Ernst Rouschal



Auch zum diesjährigen Flugplatzfest freut sich der FSV Erlangen-Nürnberg auf viele Besucher

Jugendfliegen bei Freisinger Modellflugverein

34 Jugendliche, darunter fünf Mädchen, nahmen auf Einladung des Modellfliegerverein Freising am diesjährigen Schnupperfliegen im Rahmen der Ferienspiele teil.

Bei guten Wetterbedingungen mit angenehmen Temperaturen erlebten die Teilnehmer einen spannenden und abwechslungsreichen Tag. Acht Mitglieder des Vereins stellten sich mit ihren Lehrerschüler-Fernsteuerungen und Modellen zur Verfügung, um den Jugendlichen die ersten "Gehversuche" im Umgang mit ferngesteuerten Modellflugzeugen zu ermöglichen. Kleine Gruppen ermöglichten ein häufiges Fliegen, und so stellten sich bereits nach kurzer Zeit die ersten Erfolge ein.

Waren die ersten Flüge noch sehr zappelig, so hatten die jungen Piloten im Folgenden bald den richtigen Dreh heraus. Während die einen flogen, konnte der an-

dere Teil der Jugendlichen seine ersten Bauerfahrungen machen. In einem dafür aufgebauten Zelt wurden unter Anleitung einiger Vereinsmitglieder einfache Balsagleiter zusammengebaut. Viele verpassten ihrem Flieger noch ein individuelles Outfit mit Buntstiften, bevor es anschließend zum Einfliegen ging. Mit viel Geduld wurde dann den Modellen das Fliegen

beigebracht, um sich dann im sportlichen Wettkampf zu messen. Die Flugaufgaben bestanden in einem Zeitflug sowie einem Weit- und Zielwurf.

Aus allen drei Disziplinen wurde ein Ranking gebildet, das letztendlich den Sieger hervorbrachte.

Text/Foto: Wolfgang Traxler



Die Teilnehmer des Schnupperfliegens in Freising.

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), Michael Morr (MM), Martin Plötz (MP), Frank Dörner (FD), Simon Betz (SB)

Gestaltung und Satz:

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4-2017 ist der 7. November 2017.

Nürnberger Erich Schleifer mit fünftägigem Streckensegelflug

Einen etwas längeren Streckensegelflug unternahm Erich Schleifer aus Nürnberg einen Tag nach Pfingsten. Schleifer wollte, wie er sagte, "ein wenig Abwechslung" vom sonst nur an einem Tag stattfindenden Streckensegelflug.

Er packte kurzerhand ein bisschen Proviant, frisches Wasser und das Nötigste an Kleidung in die LS4 der Segelflieger im Postsportverein Nürnberg.

Erste Etappe war das rund 327 km entfernte Mnichova Hradiste in Tschechien. Dass es sich dabei um einen Verkehrslandeplatz handelte, stellte den kühnen "Wessi" vor die erste Herausforderung. Denn es gab dort weder Winde noch Schleppflugzeug, um vom Platz wegzukommen. "Und auch der englischen Sprache waren die Flieger dort nicht kundig", witzelte Schleifer. Doch Hilfsbereitschaft wird unter Piloten großgeschrieben, und man besorgte flugs eine Schleppmaschine von einem benachbarten Verein, die den "gestrandeten Streckenflugpiloten" wieder zu den Wolken hochschleppte. Die Thermik war (noch) bestens und Schleifer flog in euphorischer Stimmung weiter über Stettin, diesmal Richtung Ostsee. Nach weiteren 350 km Tagesstrecke landete Schleifer schließlich



Erich Schleifer von den Segelfliegern im Postsportverein Nürnberg nach seiner Landung am Heimatflugplatz Altdorf-Hagenhausen.

in Zielona Gora in Polen. Am Folgetag wollte er eigentlich über die Wasserkuppe in der Rhön 'gen Heimat düsen, doch es herrschte Blauthermik, für Segelflieger keine optimalen Bedingungen, weshalb er sich für einen ca. sechsstündigen Flug über 350 km nach Pirna-Pratzschwitz bei Dresden entschied. Nach einer wetterbedingten, zweitägigen Pause machte er sich auf den Heimflug nach Stöckelsberg, wo er nach weiteren 373 Kilometern und sechseinhalb Stunden Flugzeit wohlbehalten landen konnte.

Text/Foto: Rosi Blasen

Weilheimer Luftbeobachterübung gemeinsam mit Katastrophenschutzteam

Gemeinsam haben die Einheiten des Katastrophenschutzes im Landkreis Weilheim-Schongau mit dem Luftsportverein Weilheim-Peißenberg eine Luftbeobachterübung durchgeführt.

Für die an der Übung beteiligte Landrätin Andrea Jochner-Weiß war es ein Novum, dass die Mitarbeiter des Sachgebietes 30 (Katastrophenschutzbehörde), der UG-ÖEL (Unterstützungsgruppe örtliche Einsatzleitung), das Waldbrandkompetenzteam unter der Leitung der Freiwilligen Feuerwehr Etting und die Luftbeobachter des Luftsportvereins Weilheim-Peißenberg diese zweimal pro Jahr stattfindenden Übungen ehrenamtlich und in eige-

ner Regie durchführen. Die Ausarbeitung der ersten Übung im Jahr 2017 hatte der zweite Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr Huglfing Björn Greza vorgenommen und als Übungsterrain dafür ein sehr unzugängliches Gelände angrenzend an die Gemeindeflur der Marktgemeinde Peißenberg ausgewählt. Die Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr Peißenberg sorgten für den entsprechenden Rauch für die Übung. Diesen Rauch entdeckte der Luftbeobachter Kater Weilheim 15/2 Hermann Deutschenbaur mit seinem Co-Piloten KBM Stefan Himml und löste den entsprechenden Übungsalarm aus. Die Aufgabenstellung für die Luftbeobachter lautete nun, die alarmierten Einheiten aus

der Luft an das fiktive Schadensgebiet heranzuführen. Weitere Unterstützung erhielten Sie durch Kater Weilheim 15/1 als zweiten Luftbeobachter mit Martin Pape und Dominik Kölbl. So konnten die beiden LBO wechselweise die Fahrzeuge an die Einsatzstelle leiten und Bilder über das Schadensgebiet absetzen. Diese Bilder konnten dann direkt durch die Einsatzleitung am Boden verarbeitet und entsprechende taktische Entscheidungen getroffen werden. Der Landkreis Weilheim beauftragt die Luftbeobachter des LSV mit Überwachungsflügen über dem Landkreis Weilheim-Schongau, wenn die Regierung von Oberbayern diese Flüge anordnet. Das geschieht ab einer Waldbrandstufe 4.

Martina Huber



Landrätin Andrea Jochner-Weiß, ihr Stellvertreter Karl-Heinz Grehl und Pilot Jan Berger beobachteten das Übungsgeschehen aus der viersitzigen Regent des LSV Weilheim.



Gerne stellten sich die Übungsteilnehmer zum Gruppenfoto.

Fotos: Stefan Himml

Schwabacher Flugtag für Elterninitiative krebskranker Kinder

Zehn Jahre viel Freude und sorglose Stunden

Es ist ein faszinierendes Gefühl, einmal die Welt und insbesondere den Heimatort von oben zu sehen. Gäste der Fliegervereinigung Schwabach-Büchenbach steigen nach ihren Flügen immer mit großen Augen und noch völlig überwältigt aus den Maschinen.

Piloten der Fliegervereinigung Schwabach-Büchenbach ist es eine Selbstverständlichkeit, dazu einen kleinen Beitrag leisten zu können, um den Kindern und Familien einen Blick von weit oben auf ihren Ort oder ihr zu Hause zu ermöglichen.

Am Ende des Tages gab es bei den Gästen der Elterninitiative nur glückliche und zufriedene Gesichter. Eine Wiederholung in 2018 haben die Verantwortlichen bereits vereinbart.

Text/Foto: Ralf Dänzer

Doch es gibt im Leben leider auch die andere Seite. Insbesondere gilt dies für Kinder die unter einer Krebserkrankung leiden. Um den Kindern und ihren Familien, zumindest für ein paar Stunden, einen sorglosen Tag mit Freude und neuen Eindrücken schenken zu können, veranstaltet die Fliegervereinigung jährlich einen eigenen Flugtag für die Elterninitiative krebskranker Kinder Nürnberg. In diesem Jahr konnte am 15. Juli schon das zehnjährige Jubiläum gefeiert werden. Für die



Blick auf den Flugplatz Schwabach-Büchenbach.

Nachrufe

FSC Schwandorf trauert um Dr. Erich Spiertz

Der Flugsportclub Schwandorf trauert um seinen langjährigen 1. Vorstand Dr. Erich Spiertz, der nach kurzer, schwerer Krankheit Ende Juli verstorben ist.

Der gebürtige Rheinländer lernte das Segelfliegen schon in jungen Jahren in der Flugwissenschaftlichen Vereinigung Aachen, wo er die Schulung bis zum dritten Alleinflug absolvierte, das Fliegen dann aber zu Gunsten seines Studiums der Medizin "auf Eis legte".

Circa 40 Jahre später belebte er die Liebe zum Fliegen neu und setzte die

Schulung im Luftsportverein Regensburg fort, wo er auch weiterhin Vereinsmitglied geblieben war.

Letztlich fand er seine berufliche und fliegerische Heimat in Schwandorf, wo er 2006 Mitglied im Flugsportclub wurde. Von 2008 bis Februar dieses Jahres leistete Erich als 1. Vorsitzender stets mit Ruhe und Weitsicht wichtige Arbeit für den Verein, für die wir uns nun ein letztes Mal bei ihm bedanken.

Bis in die Saison 2016 unternahm er mit seiner DG808 unzählige Streckenflüge,

sowohl vom Flugplatz Schwandorf in die süddeutschen Mittelgebirge als auch beim jährlichen Fliegerurlaub in Fayence. In seinem letzten Fliegerjahr verbrachte er noch über 200 Stunden in der Luft.

Stets kam Erich mit den letzten Sonnenstrahlen zurück zum Flugplatz – die Meldung der Echo Sierra zurück in der Platzrunde werden wir sehr vermissen.

Maximilian Schiedeck

LSV Kaufbeuren trauert um Uwe Szöbb

Der Luftsportverein Kaufbeuren (LSVK) trauert um sein Mitglied Uwe Szöbb, der am 04. August mit seiner ASW 24 bei einem Wettbewerbsflug im Alter von 46 Jahren tödlich verunglückte. Uwe war viele Jahre aktives Mitglied im LSVK. Nach der Rückkehr in seine sächsische Heimat blieb er weiterhin dem Verein als passives Mitglied und Prüfer der Vereins- und Privatflugzeuge verbunden.

Wir werden Uwe Szöbb in seiner kameradschaftlichen und hilfreichen Art stets in guter Erinnerung behalten.

Gerald Meixner/LSVK

Auch die Mitarbeiter der LVB-Prüforganisation GmbH sind fassungslos und geschockt über die traurige Nachricht. Viele Jahre begleitete Uwe Szöbb die Prüforganisation und war als Prüfer stets ein freundlicher, hilfsbereiter und zuverlässiger Kollege. Zudem brachte er zusammen, was anfangs gar nicht so recht zusammengehören wollte. Den "wilden segelfliegenden Osten" mit der konservativen LVB-Prüforganisation GmbH in München. Sein viel zu früher und tragischer Tod hinterlässt eine sehr große Lücke, nicht nur auf menschlicher Ebene, sondern auch in der Arbeit innerhalb unserer Prüforganisation. Diese Lücke wird nur



Uwe Szöbb

Foto: LSV Kaufbeuren

sehr schwer zu schließen sein. Wir vermissen ihn schon jetzt sehr.

Stefan Senger/LVB-PO GmbH

LSV Schönbrunn-Wunsiedel trauert um Ehrenmitglied Herbert Seidl

Im hohen Alter von 88 Jahren ist Herbert Seidl nach kurzer schwerer Krankheit zu seinem letzten Flug angetreten. Die Luftsportvereinigung Schönbrunn-Wunsiedel verliert ein Urgestein der Fliegerei im Fichtelgebirge.

Als 14-jähriger startete er eine Lehre als Flugzeugbauer in Eger. Dort begann er auch mit der Segelfliegerei. Nach der Vertreibung aus seiner Geburtsstadt Asch kam er nach Wunsiedel und trat 1951 dem 1949 kurz vorher wiedergegründeten Verein bei. Er war dabei, als ein Doppelsitzer Gö4 gebaut wurde, der heute ein bewegliches Denkmal dar-

stellt. Als das Fliegen am 28. April 1951 von den Besatzern wieder erlaubt wurde, waren er und die LSV eine der ersten, die wieder Segelflug betrieben. Fast 3.000 Flugstunden hatte Herbert in seinem Leben in der Luft verbracht. In seiner Laufbahn als Fluglehrer hat er in Tröstau und als Aushilfe in verschiedenen Vereinen der Umgebung eine nicht mehr nachzuvollziehende Zahl Flugschüler ausgebildet. Praktisch allen heute im Verein Fliegenden hat er die Liebe zur Segelfliegerei beigebracht. Sanft und "Seidl"weich landen war sein Ausbildungsziel.

Von 1961 bis 1971 war er 3. Vorstand des

Vereins, von 1971 bis 1980 2. Vorstand. Für seine Verdienste wurde er 1993 mit dem Sport-Ehrenbrief der Stadt Wunsiedel ausgezeichnet und 2002 zum Ehrenmitglied der LSV ernannt. Im Jahre 2009 wurde ihm das Goldene Fluglehrerabzeichen verliehen. Als 85-jähriger machte er am 14.7.2013 mit Ausbildungsleiter Bernd Hilpert auf dem Schulungsdoppelsitzer K13 seinen letzten Start auf dem Flugplatz Tröstau. Der Verein wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

LSV-Vorstandschaft

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



Kanzlei München, Bavariaring 16, D-80336 München, Kanzlei Murnau, Straßäcker 21, D-82418 Murnau
T. +49 (89) 45 23 55 76 0, F. +49 (89) 45 23 55 76 9, doerner@air-law.de, www.air-law.de

air-law.de